



◀ | WO WIR STEHEN.

◀ | WO WIR HINWOLLEN.

# Dranbleiben.

## Bericht 2017

Inklusive konsolidierter Umwelterklärung

# FAIRPORT STR – WIR BLEIBEN DRAN!

Auf *Neu denken*, unseren ersten integrierten Unternehmensbericht, folgt *Dranbleiben* – denn der Flughafen Stuttgart setzt seinen Kurs fort. Das gilt für unsere Nachhaltigkeitsstrategie wie auch für unser Reporting. Im Bericht 2017 machen wir transparent, wie sich der baden-württembergische Landesairport in wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Hinsicht entwickelt hat. In drei „Im Fokus“-Themen erläutern wir exemplarisch, wie wir integriert arbeiten, um Entscheidungen im Sinne des Flughafenbetriebs, unserer Mitarbeiter, der Umwelt und der Region zu treffen.

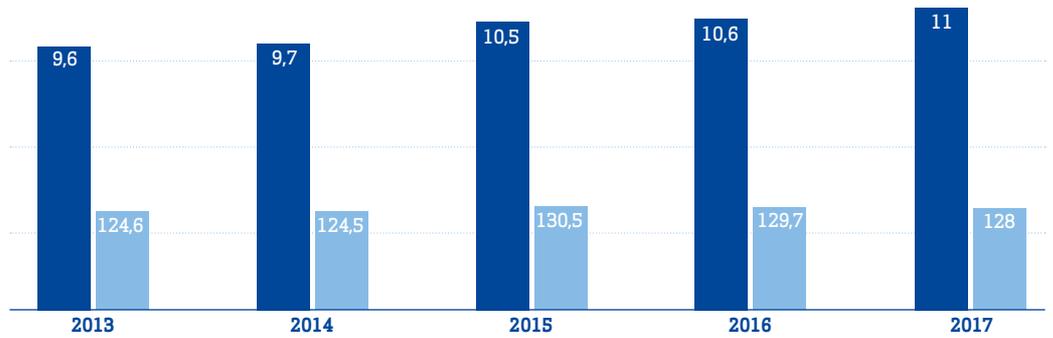
Einzelne Kapitel dienen zugleich als konsolidierte Umwelterklärung 2017 der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und ihrer Tochtergesellschaften Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG).

# 5-JAHRES-ÜBERSICHT

## Luftverkehr

**Passagiere**  
(An + Ab + Transit)  
gesamt in Mio.

**Flugbewegungen**  
gesamt in Tausend

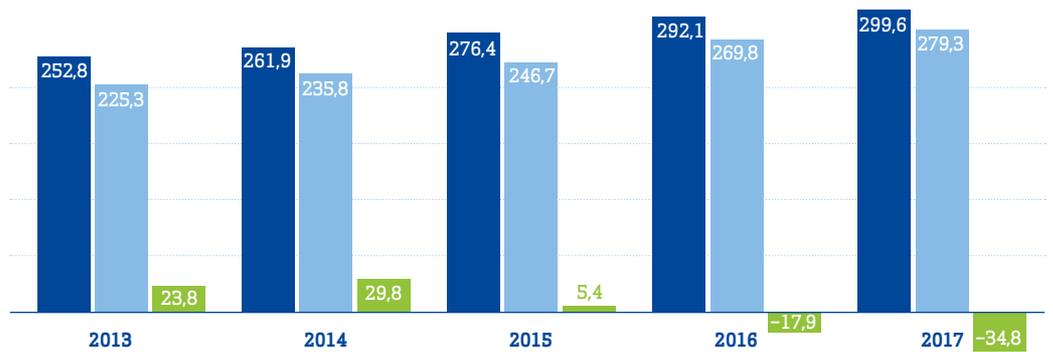


## Ergebnisse

**Umsätze Konzern**  
in Mio. €

**Umsätze FSG**  
in Mio. €

**Geschäfts-  
ergebnisse FSG**  
in Mio. €

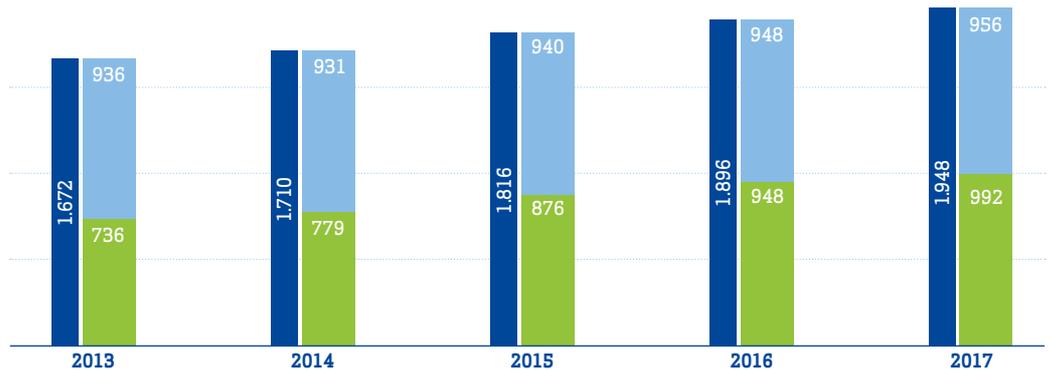


## Mitarbeiter

**Konzern**

**FSG**  
(ohne Auszubildende  
und Praktikanten)

**Tochter-/Beteiligungs-  
unternehmen**

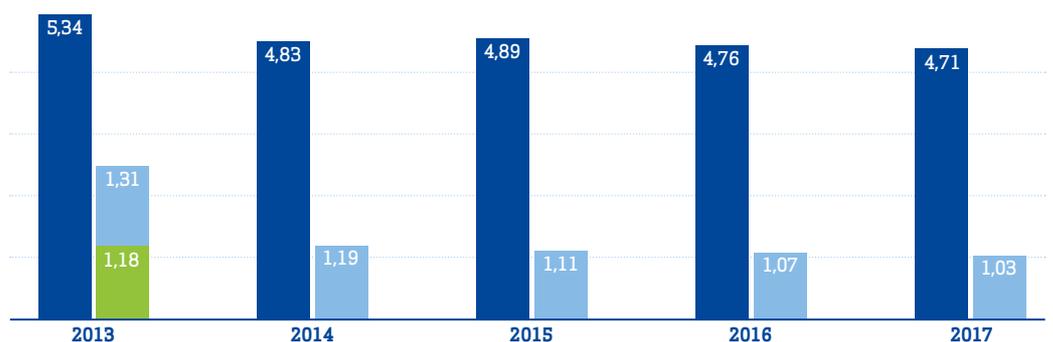


## CO<sub>2</sub>-Emissionen

**Gesamtenergiebezug  
FSG, FSEG, SAG**  
pro Verkehrseinheit  
in kWh

**Scope 1**  
pro Verkehrseinheit in kg

**Scope 2**  
pro Verkehrseinheit in kg<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Seit 2014 wird der Strom nur noch aus erneuerbaren Energien bezogen. Für Scope 2 fallen ab 2014 daher keine Emissionen an.

# FLUGHAFEN-KENNZAHLEN

| Luftverkehr                      | 2017              | 2016              | Veränderung in % |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| <b>Passagieraufkommen gesamt</b> | <b>10.975.639</b> | <b>10.640.610</b> | <b>3,1</b>       |
| Inland                           | 2.995.144         | 3.043.459         | -1,6             |
| International                    | 7.962.344         | 7.574.451         | 5,1              |
| Transit                          | 18.151            | 22.700            | -20,0            |
| <b>Flugbewegungen gesamt</b>     | <b>127.981</b>    | <b>129.704</b>    | <b>-1,3</b>      |
| gewerblicher Verkehr             | 111.330           | 112.558           | -1,1             |
| nicht gewerblicher Verkehr       | 16.651            | 17.146            | -2,9             |
| <b>Cargo-Umschlag (t)</b>        | <b>36.855</b>     | <b>31.764</b>     | <b>16,0</b>      |
| Luftfracht (t)                   | 27.065            | 21.899            | 23,6             |
| Luftpost (t)                     | 9.791             | 9.865             | -0,8             |

Detaillierte Verkehrszahlen weist die FSG in ihrem statistischen Jahresbericht aus: [www.flughafen-stuttgart.de/media/185127/jahresbericht\\_2017.pdf](http://www.flughafen-stuttgart.de/media/185127/jahresbericht_2017.pdf)

| Ergebnisse  | 2017  | 2016  | Veränderung in % |
|---|-------|-------|------------------|
| Umsatzerlöse Konzern (Mio. €)                         | 299,6 | 292,1 | 2,5              |
| Umsatzerlöse FSG (Mio. €)                             | 279,3 | 269,8 | 3,5              |
| Personalaufwand FSG (Mio. €)                          | 60,6  | 59,7  | 1,4              |
| Cashflow (EBITDA <sup>1</sup> ) FSG (Mio. €)          | 68,0  | 73,3  | -7,2             |
| Operatives Ergebnis (EBIT <sup>1</sup> ) FSG (Mio. €) | 34,6  | 40,7  | -15,0            |
| Geschäftsergebnis FSG (Mio. €)                        | -34,8 | -17,9 | -94,5            |
| Eigenkapitalquote FSG (%)                             | 66,3  | 74,0  | -10,4            |

<sup>1</sup> Vor Finanzierungsbeiträgen S21.



# INHALT

02 Vorwort der Geschäftsführung **EMAS**

## Wer wir sind.

06 Der Flughafen Stuttgart **EMAS**  
08 Im Dialog mit den Stakeholdern  
12 Corporate Governance und Compliance **EMAS**  
15 Organe der Gesellschaft  
16 Zusammengefasster Lage- und Konzernlagebericht

## Was wir tun.

28 Handlungsfelder am fairport STR **EMAS**  
30 Wirtschaft und Region  
33 Standortentwicklung und Verkehrsanbindung  
36 Im Fokus: Elektro-Tankstellen  
38 Mitarbeiter und Arbeitsumfeld  
44 Im Fokus: LED-Technik  
46 Nachbarn und Gesellschaft  
48 Umweltmanagement **EMAS**  
50 Klimaschutz und Energie **EMAS**  
54 Im Fokus: Klimawandel  
56 Fluglärm und Schallschutz **EMAS**  
58 Umwelt und Ressourcen **EMAS**

## Wo wir stehen.

64 Bilanz  
66 Gewinn- und Verlustrechnung  
67 Anhang  
75 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers  
76 Personalkennzahlen  
79 Umweltkennzahlen **EMAS**  
84 Umweltaspektanalyse **EMAS**  
85 Gültigkeitserklärung nach EMAS **EMAS**

## Wo wir hinwollen.

88 fairport-Programm **EMAS**  
92 GRI-Inhaltsindex  
98 Über diesen Bericht **EMAS**  
100 Bericht des Aufsichtsrats



Seit September 2017 stehen sie gemeinsam an der Spitze der Stuttgarter Flughafengesellschaft: Walter Schoefer, Sprecher der Geschäftsführung und verantwortlich für Non-Aviation, und Dr. Arina Freitag, Geschäftsführerin Aviation.

# LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

am Flughafen Stuttgart stehen die Zeichen weiter auf Wachstum. Fast elf Millionen Passagiere starteten im Berichtsjahr 2017 von Stuttgart oder landeten dort. Und das, obwohl unser ehemals zweitgrößter Airline-Kunde seinen Betrieb einstellte: Am 27. Oktober hob die letzte Air-Berlin-Maschine vom STR ab. Die Ausfälle kompensierten andere Fluggesellschaften rasch. Auf vielen Strecken haben unsere Reisenden jetzt sogar ein größeres Angebot als zuvor. Wieder einmal hat es sich bewährt, dass Baden-Württembergs Landesflughafen auf einen bunten Airline-Mix setzt und für Schwankungen im Markt nachhaltig gut gerüstet ist.

Wir freuen uns über jeden einzelnen unserer Passagiere! Sie sind unsere Kunden, die sich am STR wohlfühlen sollen. Wir bemühen uns daher um möglichst reibungslose Abläufe auf dem Weg ins Flugzeug, etwa um kurze Wartezeiten beim Check-in oder an den Sicherheitskontrollen. Dass der Airport-Betrieb an jedem Tag im Jahr funktioniert, haben wir unseren fast 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu verdanken, die in der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) oder einer der Tochtergesellschaften ihr Bestes geben.

Auch 2018 klettern die Passagierzahlen spürbar nach oben, ein deutliches Plus scheint jetzt zur Jahresmitte wahrscheinlich. Ein klares Signal für uns, die Kapazitäten unserer Fluggastgebäude zu erweitern. Die ersten Schritte für die Planungen des Terminal 4 sind gemacht, in Kürze startet ein Architektenwettbewerb. Ganz im Sinne unseres fairport-Konzepts soll die moderne Fluggasthalle ein Höchstmaß an Energiestandards erfüllen. Wir haben uns einer äußerst anspruchsvollen Aufgabe verschrieben: Es ist unser Ziel, unsere Treibhausgas-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 zu halbieren. Im Jahr 2050 wollen wir den Flughafen Stuttgart komplett klimaneutral betreiben. Ein konkreter und wichtiger Schritt, den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Airports zu verringern, war der Ausbau der Pkw-Ladeinfrastruktur im Dezember 2017. Besucher und Abholer, die bereits ein Elektroauto fahren, können die Batterien jetzt an den 33 neuen E-Tankstellen auf dem öffentlichen Flughafenareal mit Ökostrom aufladen. Am Airport entsteht dabei ein Schnellladernetz für Stromer der jüngsten Generation, das in Zukunft weiter wachsen soll. Mit diesem Angebot wollen wir unseren Kunden einen attraktiven Anreiz schaffen, mit umweltschonenderen Fahrzeugen anzureisen.

Sie sehen: Wenn wir strategische Entscheidungen treffen, haben wir nicht nur unser Ergebnis im Blick. Wir wollen einer der nachhaltigsten und leistungsstärksten Flughäfen in Europa werden. Dieser Leitgedanke fasst unser Bestreben zusammen, auch sozial und ökologisch

verträglich zu wirtschaften – als fairport STR. In der Konsequenz veröffentlichen wir seit dem vergangenen Jahr keinen getrennten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht mehr. In den Händen halten Sie die zweite Ausgabe unseres integrierten Reports, kurz „Bericht“. Die vorliegenden 100 Seiten geben transparent Einsicht in unsere Projekte und Pläne, in Kennzahlen, Erfolge und Herausforderungen.

Nachhaltiges Handeln bleibt auch künftig integraler Bestandteil unserer Konzernstrategie. Das heißt für uns, einen Mehrwert zu schaffen – für unsere Kunden, unsere Mitarbeiter und die Menschen in der Region. Dabei bekennen wir uns ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex der Bundesregierung.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre. Für Rückmeldungen und kritische Anmerkungen sind wir Ihnen dankbar.



Walter Schoefer  
Sprecher der Geschäftsführung FSG



Dr. Arina Freitag  
Geschäftsführerin FSG



Wir bleiben dran: Dauerhaft wollen wir einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa sein. Ein ausgewogener Airline-Mix ist dafür die Basis.

# 10.975.639

**PASSAGIERE** flogen 2017 von und nach Stuttgart.  
(→ Flughafen-Kennzahlen, Umschlag)



seit **2014**

**BENANNT** nach Manfred Rommel (\*1928–2013†), dem Stuttgarter Oberbürgermeister und unserem langjährigen Aufsichtsratsvorsitzenden.  
(→ Der Flughafen Stuttgart, Seite 06)

**1**

**KODEX** gilt unternehmensweit für unser Verhalten miteinander.  
(→ Corporate Governance und Compliance, Seite 12)

◀ | KAPITEL 01

Unter der Dachmarke  
fairport STR bündeln wir  
unsere Nachhaltigkeits-  
aktivitäten.

# Wer wir sind.



Baden-Württemberg kann auf ihn zählen: Der Stuttgarter Flughafen verbindet Menschen, Wirtschaft und Region mit rund 100 Zielen im In- und Ausland.

# DER FLUGHAFEN STUTTGART

Für eine global vernetzte Wirtschaft sind nationale und internationale Flugverbindungen lebenswichtig. Dem Stuttgarter Manfred Rommel Flughafen kommt als Infrastrukturanbieter in seiner Metropolregion daher eine Schlüsselstellung zu. Er eröffnet dem exportstarken Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg Zugang zu den internationalen Märkten, kurbelt durch hohe Investitionen die Konjunktur an und sichert Arbeitsplätze – nicht nur direkt vor Ort, sondern auch nachgelagert. Im Jahr 2017 nutzten knapp 11 Mio. Passagiere den Landesairport und flogen mit rund 55 Airlines zu 100 nationalen und internationalen Zielen oder trafen von dort ein. Übers Jahr gesehen starteten oder landeten durchschnittlich 350 Flugzeuge pro Tag.

Betreibergesellschaft ist seit 1957 die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG). Ihre Geschäftsfelder umfassen die beiden Bereiche Aviation und Non-Aviation, ihr Tätigkeitsbereich erstreckt sich dabei im Wesentlichen auf Deutschland. Als Gesellschafter sind das Land Baden-Württemberg mit 65 % und die Stadt Stuttgart mit 35 % an der FSG beteiligt. Nach einem Wechsel an der Spitze setzt sich die Geschäftsleitung im Jahr

2018 aus einer Geschäftsführerin, einem Geschäftsführer und fünf Prokuristen zusammen, der Aufsichtsrat ist mit zwölf Personen besetzt. [\[GRI 102-45\]](#) Ein Teil der Airport-Dienstleistungen wird über Tochtergesellschaften angeboten, an denen die FSG folgende Beteiligungen hält:

- Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) (100 %)
- Handels- und Service GmbH (HSG) (100 %)
- Cost Aviation GmbH (CA) (75 %)
- Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) (74,9 %)
- Baden-Airpark GmbH (65,8 %)
- S. Stuttgart Ground Services GmbH (SGS) (51 %)
- Aviation Handling Services GmbH (AHS) (10 %)

## Leistungsstark und nachhaltig

Mit dem Ziel, auf Dauer einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein, verfolgt die FSG den Leitgedanken *airport STR*. Unternehmensentscheidungen und Projekte sollen nicht nur wirt-

schaftlichen Erfolg bringen, sondern gleichzeitig sozial verantwortlich und ökologisch verträglich realisiert werden. Die wesentlichen Themen dieser Strategie kommen in acht Handlungsfeldern zum Ausdruck (→ Seite 28).

Die Ziele, die sich die Flughafengesellschaft gesteckt hat, sowie konkrete Schritte, durch die sie diese verwirklichen will, sind im fairport-Programm gebündelt (→ Seite 88). Die FSG prüft laufend den Erreichungsgrad und entscheidet über das weitere Vorgehen, außerdem berichtet sie jährlich zum Status quo.

Bis auf Koordination und Umsetzung der Umweltziele, die die Umweltabteilung übernimmt, liegt die Steuerung aller weiteren Zielaspekte in den Händen des bereichsübergreifenden fairport-Teams. Es tritt mindestens viermal im Jahr zusammen, berichtet direkt an die Geschäftsführung und gibt Empfehlungen an sie weiter.

Über die Strategie *fairport STR* hinaus bekennt sich die FSG auf globaler Ebene zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UN) und außerdem zu den Zielen für nachhaltige Entwicklung der UN (Sustainable Development Goals, SDGs). Mit den SDGs möchten die Mitgliedsstaaten der UN einen weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt erzielen, der allen Menschen zugutekommt. Sie richten sich gleichermaßen an Entwicklungs-, Schwellen- und Industrieländer. Auf nationaler Ebene bekennt sich die FSG zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK). Auf regionaler Ebene ist das Unternehmen seit 2014 Mitglied der

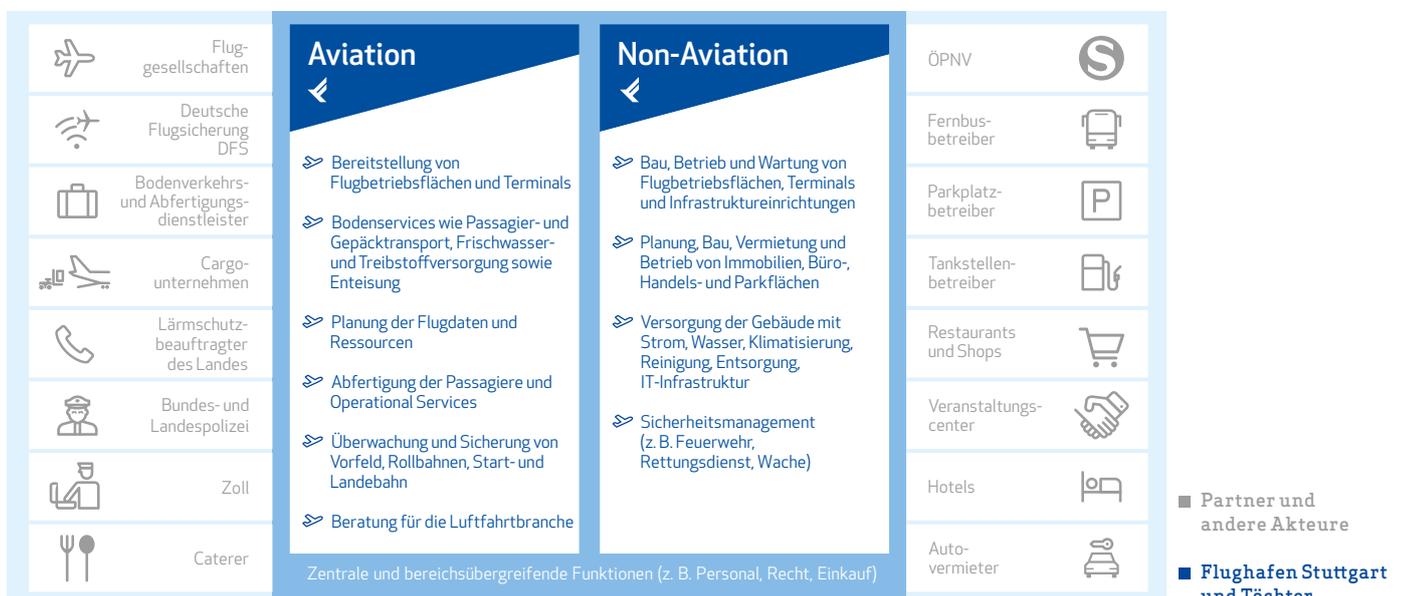
Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit (WIN). Mit dieser fördert das Land Baden-Württemberg verantwortungsbewusstes Wirtschaften und den Erfahrungsaustausch zwischen engagierten Unternehmen.

### Ganzheitliche Unternehmenssteuerung

Die FSG versteht Wertschöpfung nicht als alleiniges Ziel ihres wirtschaftlichen Handelns. Sie berücksichtigt gleichermaßen die gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit und verfolgt somit den Ansatz des „Shared Value“. Entsprechend beachtet sie auch in der Unternehmenssteuerung nachhaltige Aspekte. Mit dem fairport-Controlling integriert sie ihre Nachhaltigkeitsziele in die strategische und operative Planung, Steuerung und Kontrolle, Investitionsrechnung sowie in das interne und externe Reporting.

Soziale Ziele – etwa die Förderung der Mitarbeiterqualifizierung oder eine Steigerung der Arbeitszufriedenheit – werden über Kennzahlen aus der Mitarbeiterbefragung und dem Personalmanagement erfasst. Sie fließen ebenfalls über das fairport-Controlling in die Unternehmensentscheidungen mit ein. Umweltdaten werden mithilfe eines Umweltinformationssystem (UIS) erhoben und mehrheitlich direkt sowie automatisiert aus den Betriebsdaten der FSG abgeleitet. Dies erlaubt unter anderem die Prognose der Verbrauchs- und Emissionsveränderungen, deren strategische Steuerung sowie die Bewertung einzelner Investitionen nach ökologischen Kriterien.

### Geschäftsmodell des Flughafen Stuttgart



# IM DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Mit seiner Strategie hat der Flughafen Stuttgart ein ehrgeiziges Ziel und ein Versprechen an seine Anspruchsgruppen formuliert: Er möchte dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen Europas sein. Dabei spielt der offene und konstruktive Dialog mit allen Stakeholdern eine wesentliche Rolle. Nur indem die FSG auf ihre Bedürfnisse eingeht, ihre Ansprüche ernst nimmt und diese entsprechend in die strategischen Überlegungen aufnimmt, gelingt der ständige Verbesserungsprozess, der hinter der Idee fairport STR steckt.

Mit der Entscheidung, die Berichterstattung sowohl über die finanzielle Lage als auch über die Nachhaltigkeitsleistungen in einer Publikation zusammenzufassen, unterstrich die FSG im Jahr 2017 ihren Anspruch, allen Lesern ein ebenso transparentes wie umfassendes Gesamtbild über den Flughafen zu vermitteln. Neben dem integrierten Bericht veröffentlicht die FSG ebenfalls jährlich eine aktualisierte Entsprechenserklärung gemäß Deutschem Nachhaltigkeitskodex (DNK). Dieser branchenübergreifende Transparenzstandard, der vom Rat für Nachhaltige Entwicklung entworfen wurde, umfasst 20 Nachhaltigkeitskriterien wie Ressourcenmanagement, Arbeitnehmer- oder Menschenrechte. Die FSG hat sich außerdem 2017 hinsichtlich der Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen positioniert und trägt in Übereinstimmung mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung ihren Teil dazu bei, diese umzusetzen. Auf ihrer Unternehmenswebsite stellt sie dazu für alle Interessierten Informationen bereit.

## Ein offenes Ohr für die Stakeholder

Wer mit der FSG in den Dialog treten möchte, dem stehen viele Möglichkeiten offen: über die sozialen Medien Facebook, Twitter, Instagram und Snapchat zum Beispiel, oder direkt über die Website des Unternehmens unter [www.stuttgart-airport.com](http://www.stuttgart-airport.com). Beide Seiten profitieren von einer direkten und zeitnahen Kommunikation. Im Jahr 2017 freute sich die FSG über mehr als 86.700 Fans bei Facebook und über 7.700 Follower bei Twitter.

Die zentrale Stelle „Stakeholder Relations“ verantwortet den gesamten Austausch mit den Anspruchsgruppen des Flughafens und reagiert auf Beschwerdeschreiben, die die FSG erreichen. Sie führt einen aktiven Kundendialog mit dem Ziel, einen noch engeren Kontakt zu den Stakeholdern zu knüpfen. Es kommt vor, dass sich Passagiere oder Besucher beim Flughafen melden, weil sie mit einer Leistung oder einem Service nicht zufrieden waren. Solche Beschwerden bearbeitet sie so schnell wie möglich. Im Jahr 2017 erreichten die FSG 1.300 Rückmeldungen, deutlich mehr als im Jahr zuvor (869). Ein knappes Drittel davon waren Beschwerden zu den Sicherheitskontrollen, auf Platz zwei folgte Feedback zum Verhalten von Beschäftigten am Flughafen.

Die FSG gab die Schreiben zu den Sicherheitskontrollen an die Bundespolizei weiter, in deren Verantwortungsbereich diese stehen. Auch auf Grundlage dieses Dialogs wurden Schritte unternommen, um die Wahrnehmung der Kunden zu verbessern. Seither beobachtet die FSG einen Rückgang diesbezüglicher Beschwerden.

Das Feedback der Passagiere bezieht sich auch auf Prozesse und Abläufe bei der An- und Abreise. Die FSG nutzt diese Anregungen für mögliche Verbesserungen. So wünschen sich viele Reisende unkomplizierte Informationsangebote sowie eine Beschleunigung von Vorgängen wie etwa der Gepäckaufgabe. Deswegen hat die FSG interaktive Infosäulen in den Terminals aufgestellt, die das Angebot der Info-Schalter ergänzen. Per Fingerdruck lassen sich an den großen Touchscreens digitale Wegbeschreibungen, Flugzeiten und Fahrpläne des öffentlichen Nahverkehrs abrufen. Bei einigen Airlines können Passagiere seit 2017 außerdem mit dem sogenannten „Self Bag Drop“ ihr Gepäck selbst schnell und einfach aufgeben. Zudem wurde die Gepäckausgabe modernisiert, und in den Passagierbussen auf dem Vorfeld werden künftig Infoscreens installiert.



Die Passagiere haben nach der Landung schnell Stuttgarter Boden betreten und den Eingang der Terminals passiert. Auch die Koffer kommen bald. Wie lange sie vom Flugzeugbauch aufs Ausgabeband brauchen, zeigen Monitore minutengenau an.

## Stakeholder-Umfrage „fairport-Radar“

[GRI 102-40, GRI 102-42, GRI 102-43] Mit dem fairport-Radar lädt die FSG interne und externe Anspruchsgruppen ganzjährig dazu ein, ihre Nachhaltigkeitsstrategie zu bewerten und damit aktiv an ihrer Weiterentwicklung mitzuarbeiten. Mehr als 400 Teilnehmer – Passagiere, Anwohner, Airport-Beschäftigte, Geschäftspartner, Wissenschaftler sowie Vertreter staatlicher Einrichtungen, von Interessenverbänden und der Presse – nutzten 2017 diese Möglichkeit und beteiligten sich an der Online-Umfrage unter [www.stuttgart-airport.com/fairport-radar](http://www.stuttgart-airport.com/fairport-radar). Sie beurteilten die Relevanz der acht Handlungsfelder des Flughafens aus ihrer jeweiligen Sicht. Als zentrale Themen für die Nachhaltigkeitsperformance der FSG nannten sie „Mitarbeiter und Arbeitsumfeld“,

„Corporate Governance und Compliance“, „Wirtschaft und Region“, „Umwelt und Ressourcen“, „Klimaschutz und Energie“, „Nachbarn und Gesellschaft“ sowie „Fluglärm und Schallschutz“, gefolgt von „Standortentwicklung und Verkehrsanbindung“. Die Einschätzung der Stakeholder ergänzt die strategische Bewertung der Handlungsfelder aus Unternehmenssicht – dies ist in der Infografik auf Seite 28 dargestellt.

# 408

**STAKEHOLDER** bewerteten Nachhaltigkeits-themen beim fairport-Radar

## Gut beraten

[GRI 102-43, GRI 102-44] Die Flughafengesellschaft war 2014 das erste Unternehmen der Branche, welches einen wissenschaftlichen Nachhaltigkeitsbeirat ins Leben rief und damit auf die Expertise eines solchen Gremiums bei der Ausgestaltung seiner Nachhaltigkeitsstrategie setzte. Einmal im Jahr tagt der hochkarätig besetzte sechsköpfige Rat seither, um gemeinsam mit der FSG konstruktiv und kritisch die wesentlichen Themen des fairport STR zu erörtern und weiterzuentwickeln. Im Berichtsjahr standen vor allem die ökologische Bilanzierung der Energiewendeziele des Landes Baden-Württemberg sowie das Verständnis von integriertem Reporting im Fokus der Gespräche mit den Wissenschaftlern. Bei der letzten Sitzung Anfang 2018 wurden unter anderem Pläne der FSG in Sachen Customer Experience sowie konkrete Schritte zur Erreichung des Klimaziels bis 2050 besprochen.

Der fairport-Beirat setzt sich wie folgt zusammen: Vorsitzender des Gremiums ist Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis, Inhaber des Lehrstuhls für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Produktionswirtschaft und Industriebetriebslehre an der Universität Bremen. Weitere ehrenamtliche Mitglieder sind Prof. Dr. Dr. h.c. Hartmut Graßl, Diplom-Physiker und ehemaliger Direktor des Max-Planck-Instituts für Meteorologie in Hamburg, Prof. Dr. Edeltraud Günther, Inhaberin des Lehrstuhls für Umweltökonomie an der TU Dresden, Dr. Dietrich Brockhagen, Geschäftsführer der atmosfair GmbH, Prof. Dr. Ralf Isenmann, Inhaber der Professur für Betriebswirtschaftslehre am Institut für Projektmanagement und Innovation (IPMI) sowie im Technologie-Zentrum Informatik (TZI) der Universität Bremen, und Prof. Dr. Martin Müller, Inhaber der Stiftungsprofessur Nachhaltiges Wissen, nachhaltige Bildung, nachhaltiges Wirtschaften an der Universität Ulm.

## Offener Austausch

[GRI 102-43] Mit den politischen Vertretern auf Kommunal- und Kreisebene befindet sich die FSG in einem regelmäßigen Austausch. Dabei werden insbesondere Fragen erörtert, die die aktuelle Entwicklung von Bau- oder Infrastrukturprojekten betreffen. Bei größeren Vorhaben bezieht die FSG außerdem Anwohner und die interessierte Öffentlichkeit mit ein. So zum Beispiel bei den seit vier Jahren laufenden Gesprächen zum Bau der Kerosinpipeline (→ Seite 21). Die FSG nimmt dafür auch eine Verzögerung der Umsetzung in Kauf, denn eine hohe Transparenz und die Zustimmung der Außenstehenden sind für die Realisierung dieses Projekts unerlässlich.

Mit ihren Mitgliedschaften in Branchen- und Fachverbänden sowie Vereinigungen trägt die Flughafengesellschaft ihren Teil zur politischen Kommunikation und Meinungsbildung bei. Schwerpunkte der Verbandsarbeit liegen vor allem bei Themen wie Infrastruktur oder Regelungen im Luftverkehr. Die FSG ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), des Kommunalen Arbeitgeberverbandes Baden-Württemberg (KAV) und seines Dachverbandes, der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA).

# 6

**EXPERTEN** beraten den Flughafen zu seiner fairport-Strategie



Entspannung beginnt im Terminal. Schon auf dem Weg in ihren Urlaub sollen sich Stuttgarts Passagiere wohlfühlen. Wir arbeiten daher kontinuierlich daran, Abläufe und Prozesse zu verbessern.

# CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Corporate Governance und Compliance – also die verantwortungsvolle Unternehmensführung und die Einhaltung von Gesetzen, Regeln und Verhaltensweisen – bilden eines der acht Handlungsfelder innerhalb der Nachhaltigkeitsstrategie, wie sie auf Seite 28 dargestellt sind. Die Flughafengesellschaft betrachtet sie als Basis für ihre gesamten Aktivitäten. Grundlage des täglichen unternehmerischen Handelns sind die Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex Baden-Württemberg (PCGK).

Der Anspruch der Flughafengesellschaft ist es, Compliance flächendeckend in ihre Unternehmenssteuerung zu integrieren. Ein umfassendes Risiko- und Pflichtenmanagement, ein übergeordnetes Richtlinienmanagement sowie eine transparente Aufbau- und Ablauforganisation stellen sicher, dass Gefahren für das Geschäft und die Reputation frühzeitig erkannt und vermieden sowie Chancen ergriffen werden können. Darum entwickelt die FSG das zentrale Risikomanagement strategisch zu einem Früherkennungssystem weiter. Umfassende Analysen sollen dabei verschiedene Gefährdungsszenarien und deren infrastrukturellen, finanziellen, rechtlichen oder umweltspezifischen Auswirkungen aufdecken.

Die Geschäftsleitung ist für die Einhaltung aller Compliance-Anforderungen verantwortlich. Sie berichtet hinsichtlich des Status und der Ergebnisse an den Aufsichtsrat. Dieses zwölfköpfige Kontrollgremium, das 2017 dreimal tagte, setzt sich aus Vertretern des Landes Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart und der Belegschaft des Konzerns zusammen. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat keine weitere Position innerhalb der Flughafengesellschaft inne (→ Seite 15).

Über die Compliance wacht ein eigener Ausschuss, der sich aus vier Mitgliedern zusammensetzt: den Leitern der Abteilungen Recht (Vorsitzender), Personal und Soziales, Controlling und Finanzen sowie Unternehmenskommunikation. Das Gremium berät die Geschäftsführung in strategischen, organisatorischen und operativen Compliance-Fragen. Bei Verdacht auf unternehmensbezogene Straftaten, Ordnungswidrigkeiten oder schwere Regelverstöße, die die FSG oder eine

ihrer Tochterfirmen betreffen, können sich Hinweisgeber schriftlich und auf Wunsch anonym an den Compliance-Ausschuss wenden. Im Jahr 2016 wurde außerdem ein externer Vertrauensanwalt berufen, der telefonisch und per E-Mail erreichbar ist. Jeder Hinweis wird äußerst diskret behandelt. Schwere Straftaten zulasten des Unternehmens sollen so verhindert oder aufgeklärt werden.

Die Einführung eines integrierten Compliance-Managements ist ein übergeordnetes Ziel innerhalb des fairport-Programms und besteht aus mehreren Bausteinen, zum Beispiel einer zentralen Datenbank oder der Einbindung bestehender Stabsfunktionen. Bei flughafenspezifischen Themen ist das Compliance Management darüber hinaus Teil anderer Steuerungsinstrumente, etwa des EASA-Managementsystems (s. u.).

## Ein unternehmensweiter Kodex

Werte und Standards für das Verhalten der Mitarbeiter gegenüber allen Interessengruppen sowie untereinander sind im fairport-Kodex festgeschrieben. Seit 2017 gilt er für alle Unternehmen am Standort, an denen die Flughafengesellschaft mehrheitlich beteiligt ist. Auch die Umweltpolitik der FSG und ihrer EMAS-zertifizierten Tochterunternehmen Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) ist Teil des Regelwerks. Um dessen Umsetzung im täglichen Handeln zu festigen, entwickeln Mitarbeiter auf Teamebene auf Basis der Unternehmenswerte konkrete Regeln für die Zusammenarbeit.

Weiterführende interne Vorgaben, die geltende Gesetze und Verordnungen erläutern und konkrete Handlungsanweisungen enthalten, bauen auf dem Kodex auf. Diese umfassen im Wesentlichen Richtlinien zur Beschaffung, zum Datenschutz, Fremdfirmenmanagement sowie Regelungen zum Kartellrecht und eine Handlungsanweisung zur Korruptionsprävention. Letztere macht für Führungskräfte und Beschäftigte verbindlich, wie mit Geschenken oder Zuwendungen sowie mit Spenden und Sponsoringleistungen umzugehen ist.

## Der fairport-Kodex

Wir haben unsere Grundsätze in unserem fairport-Kodex festgeschrieben. Dieser umfasst die Werte und Standards für das Verhalten unserer Mitarbeiter untereinander sowie gegenüber Kunden, Wettbewerbern, Geschäftspartnern, Behörden und anderen Stakeholdern. Für alle Beschäftigten gilt der fairport-Kodex verbindlich und unternehmensweit.



### Verantwortung und Integrität

Wir übernehmen Verantwortung, handeln verlässlich, fair und ehrlich und halten Rechtsvorschriften sowie sonstige bindende Vorschriften ein.



### Führungsverständnis und Zusammenarbeit

Wir schaffen ein Umfeld, das von Fairness, Respekt und Chancengleichheit geprägt ist.



### Leistung und Qualität

Wir sind flexibel und arbeiten qualitätsorientiert. Damit schaffen wir die Basis für dauerhaften wirtschaftlichen Erfolg.



### Arbeits- und Gesundheitsschutz

Wir stehen für hohe Standards bei Sicherheit und Gesundheit.



### Umwelt und Ressourcen

Wir schützen die Umwelt und schonen Ressourcen, nehmen dabei eine Vorbildfunktion ein und wollen unsere Leistung kontinuierlich verbessern.



### Vertraulichkeit und Datenschutz

Wir gehen verantwortungsbewusst mit Informationen und Daten um.



### Dialog und Gesellschaft

Wir informieren über unser Handeln und führen einen aktiven Dialog mit unseren Interessengruppen.

Der Stuttgarter Flughafen ermuntert seine Mitarbeiter, betriebliche Abläufe kritisch zu beobachten, Althergebrachtes zu hinterfragen und, wo immer es erforderlich erscheint, Anstöße zu Optimierungen zu geben. Das ist ganz im Sinne des Nachhaltigkeitsgedankens, dem ein kontinuierliches und gemeinschaftliches Streben nach Innovation zugrunde liegt. Beschäftigte können zu den sieben Kodex-Themen Verbesserungsvorschläge einreichen. Einmal im Jahr lobt die FSG dafür den fairport-Preis aus; der Gewinner wird ausgelost und erhält ein Preisgeld von 1.000 €. 2017 drehte sich das Siegerkonzept um das Klima in den Terminals. Ein Mitarbeiter schlug vor, an den Eingängen vermehrt Luftschleier zu installieren. Diese Geräte verhindern vor allem im Winter mithilfe von Gebläsen, dass sich die kalte Luft von außen mit der warmen von innen vermischt. Die Fachabteilungen nehmen die Anregungen ihrer Kollegen in ihren Ideenpool auf, einige davon wurden bereits umgesetzt – so auch der Gewinnervorschlag.

### Zentrale Datenbank für alle Regeln

Internationale Verkehrsflughäfen müssen mehr als 7.000 Rechtspflichten und damit sehr umfangreiche externe Anforderungen erfüllen. Maßgebliche Rechtsgebiete sind etwa das deutsche und europäische Luftrecht, die Themenkomplexe der Security und Safety, das Anlagensicherheits- und Infrastrukturrecht, Themen der Betreiberverantwortung, das Umweltrecht, das Sektorenvergaberecht, das Bau- und Planungsrecht sowie das Datenschutzrecht und Themen der Informationssicherheit.

In einer unternehmensweiten Datenbank ist die überwiegende Zahl dieser von außen kommenden Compliance-Anforderungen zusammengefasst. Sie wird regelmäßig durch einen Dienstleister aktualisiert. Interne Richtlinien sind über das Intranet zugänglich. Zentrale Schnittstelle im Unter-



Für Airport-Mitarbeiter gelten die gleichen Vorschriften wie für Passagiere. Bei jedem Gang in den Sicherheitsbereich werden sie gründlich durchgecheckt.

nehmen ist die Rechtsabteilung. Sie dokumentiert systematisch, inwieweit Gesetze, Regeln und Richtlinien eingehalten werden. Im Berichtsjahr wurden keine Verstöße festgestellt und dementsprechend keine Geldbußen verhängt.

Wesentliche Ziele ihres fairport-Programms hat die FSG bereits erreicht. So führte sie mit dem zentralen Vertrags- und Dokumentenmanagement eine neue Infrastruktur für effiziente Geschäftsprozesse ein: Arbeitsabläufe finden nun auf digitalem Wege statt, die Verwaltung wird elektronisch abgewickelt, etwa bei der Archivierung von Vertragsdokumenten.

Außerdem aktualisierte die Flughafengesellschaft das zentrale Richtlinienmanagement und -regelwerk. Dafür etablierte sie unter anderem neue Vorschriften und übergeordnete Dienstanweisungen. Sie konkretisieren die Werte und Standards des fairport-Kodex im gesamten Unternehmen. Dadurch werden insbesondere verschiedene rechtliche Anforderungen in der Organisation besser umgesetzt und letztlich die Rechtssicherheit erhöht.

Für Airports innerhalb der Europäischen Union gelten einheitliche Sicherheits- und Umweltstandards, die die Europäische Agentur für

Flugsicherheit (EASA) 2014 verabschiedete. Sie müssen seit Ende 2017 entsprechend EASA-zertifiziert sein – Stuttgart gehörte zu den ersten Flughäfen in Deutschland, die die Vorgaben vollständig erfüllten. Ziel des EASA-Managementsystems ist es, einheitliche Prozesse sowie technische und organisatorische Standards über die nationalen Vorgaben hinaus zu etablieren und somit die Sicherheit noch weiter zu erhöhen.

### Compliance-Schulungen für alle

Bereits seit Anfang 2014 führt die FSG regelmäßige Compliance-Schulungen durch. Sie sollen den fairport-Gedanken in die gesamte Organisation und in die Prozesse tragen. Zunächst durchliefen Führungskräfte und Mitarbeiter in besonders sensiblen Unternehmensbereichen ein eigens entwickeltes Trainingsprogramm. Ab 2018 werden alle Beschäftigten über eine Softwareplattform stetig zu diversen Compliance-Themen geschult, etwa zu Korruptionsbekämpfung, dem Umgang mit Geschenken oder Zuwendungen sowie der Vergabe von Spenden und Sponsoringgeldern.

# ORGANE DER GESELLSCHAFT

## Gesellschafter

Land Baden-Württemberg 65 %  
Landeshauptstadt Stuttgart 35 %

## Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat gehörten im  
Geschäftsjahr 2017 folgende Mitglieder an:

### Winfried Hermann

Minister für Verkehr Baden-Württemberg  
Vorsitzender

### Fritz Kuhn

Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt Stuttgart  
1. Stellvertretender Vorsitzender

### Panagiotis Christopoulos

Vorsitzender des Betriebsrats  
der Flughafen Stuttgart GmbH  
2. Stellvertretender Vorsitzender  
Arbeitnehmervertreter  
(seit 05.12.2017)

### Rita Ruff

Service-Managerin,  
S. Stuttgart Ground Services GmbH  
2. Stellvertretende Vorsitzende  
Arbeitnehmervertreterin  
(bis 28.09.2017)

### Anna Deparnay-Grunenberg

Mitglied des Gemeinderats  
der Landeshauptstadt Stuttgart

### Thomas Dörflinger, MdL

Mitglied des Landtags  
von Baden-Württemberg  
(seit 12.01.2018)

### Holger Düdden

Stellvertretender Vorsitzender des  
Betriebsrats der Flughafen Stuttgart GmbH  
Arbeitnehmervertreter  
(seit 29.09.2017)

### Senel Efe

Teamassistentin Flughafen Stuttgart GmbH  
Arbeitnehmervertreterin  
(bis 28.09.2017)

### Klaus-Peter Murawski

Staatsminister im Staatsministerium  
Baden-Württemberg

### Peter Radke

Headloader Flugzeugabfertigung,  
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH  
Arbeitnehmervertreter  
(bis 28.09.2017)

### Nicole Razavi, MdL

Mitglied des Landtags Baden-Württemberg

### Maria Samara

Vorsitzende des Betriebsrats,  
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH  
Arbeitnehmervertreterin  
(seit 29.09.2017)

### Felix Schreiner, MdL

Mitglied des Landtags Baden-Württemberg  
(bis 05.12.2017)

### Andreas Schwarz, MdL

Mitglied des Landtags Baden-Württemberg

### Martin Stadelmaier

Rechtsanwalt MBA,  
Flughafen Stuttgart GmbH  
Arbeitnehmervertreter

### Dr. Carl-Christian Vetter

Mitglied des Gemeinderats  
der Landeshauptstadt Stuttgart

## Geschäftsführung

### Walter Schoefer

Jurist, Sprecher der Geschäftsführung

### Dr. Arina Freitag

Dipl.-Volksw., Geschäftsführerin  
(seit 01.09.2017)

### Prof. Georg Fundel

Dipl.-Ökon., Geschäftsführer  
(bis 30.04.2017)

### Dennis Huber

Jurist, Prokurist

### Ralf Laßau

Dipl.-Ing., Prokurist

### Wolfgang Müller

Prokurist

### Wolfgang Rieger

Dipl.-Kfm., Prokurist  
(bis 05.04.2017)

### Andreas Schweizer

Dipl.-Volksw., M. Sc. Betriebsw., Prokurist  
(seit 26.04.2018)

### Dirk Spengler

Dipl.-Betriebsw., Prokurist

# ZUSAMMENGEFASSTER LAGE- UND KONZERNLAGE- BERICHT

für das Geschäftsjahr 2017

## Grundlagen des Konzerns

Der Flughafen Stuttgart bindet die Region Stuttgart sowie das Land Baden-Württemberg an den nationalen und internationalen Luftverkehr an. Betreiber ist die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) mit Sitz in Stuttgart. Deren Gesellschafter sind das Land Baden-Württemberg mit 65 % und die Stadt Stuttgart mit 35 % Beteiligung. Die Geschäftstätigkeit der FSG gliedert sich in zwei wesentliche Segmente: Aviation und Non-Aviation. Die FSG erbringt sämtliche Leistungen des Flug- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen als Konzern.

## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtbranche

Im Jahr 2017 zählten die internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland über 234,7 Mio. Passagiere, ein Plus von 5,2 % (Quelle: ADV, 2016: 223 Mio.). Stuttgart wuchs um 3,1 % und begrüßte 10,98 Mio. Passagiere. Das Jahr war durch eine fortschreitende Marktberreinigung in der europäischen Luftfahrt gekennzeichnet. Mit Alitalia, Air Berlin, der britischen Fluggesellschaft Monarch und zuletzt Niki mussten gleich vier europäische Airlines 2017 Insolvenz anmelden.

Für den Flughafen Stuttgart hatte die Insolvenz der Air Berlin als ehemals zweitgrößten Kunden moderate Auswirkungen. Die Lufthansa übernahm große Teile des Unternehmens und die Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) in den Konzern. Anfang 2018 wurde die Niki Luftfahrt GmbH schließlich der Laudamotion GmbH zugesprochen. Die Angebotslücken infolge des Marktaustritts der Air Berlin wurden schnell wieder geschlossen. Die britische Airline Easyjet, die ebenfalls zahlreiche Maschinen der Air Berlin übernommen hat, bietet seit Januar 2018 erstmals von Berlin-Tegel aus innerdeutsche Flüge an. In den Hintergrund

geriet 2017, dass die Luftfahrt in Deutschland unverändert gegen hemmende ordnungspolitische Rahmenbedingungen kämpft. Beispiele sind die nationale Luftverkehrssteuer, sowie in Stuttgart teilweise fehlende Verkehrsrechte, Forderungen nach eingeschränkten Betriebszeiten und schärferen Lärmschutzauflagen. Wesentlich für den Umsatz und die Ergebnisentwicklung ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt. Nach Passagieren war der Flughafen Stuttgart deutschlandweit die Nummer sieben. Die Prognosen für 2018 stimmen optimistisch: Analog zur positiven Entwicklung der Weltwirtschaft wird ein weiteres Wachstum bei den Passagierzahlen erwartet. Die Nachfrage innerhalb Europas und auch auf den Langstrecken wird als anhaltend hoch eingeschätzt. Für die gesamte Branche bleiben der globale Wettbewerb und die Anstrengungen für mehr Nachhaltigkeit die unveränderten Herausforderungen, die es zu bestehen gilt.

## Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft und des Konzerns

### Verkehrsdaten

#### Passagiere: erneuten Fluggastrekord erzielt

Im Geschäftsjahr 2017 zählte der Flughafen Stuttgart 10,98 Mio. Fluggäste. Damit verbucht der Flughafen das vierte Wachstumsjahr in Folge und ein Plus von 3,1 % im Vergleich zum Vorjahr.

Der Flughafen verzeichnete vor allem im zweiten Halbjahr 2017 konstante Wachstumsraten – trotz der Insolvenz von Air Berlin am 15. August, dem zu diesem Zeitpunkt zweitgrößten Airline-Kunden in Stuttgart. Der August war für den Flughafen Stuttgart der verkehrsstärkste Monat aller Zeiten mit 1.195.709 Fluggästen und einem Zuwachs von 2,2 % im Vorjahresvergleich. So sorgten Fluggesellschaften



Die Passagierzahlen stiegen, die Flugbewegungen sanken leicht. Auch im Jahr 2017 setzten die Airlines in Stuttgart immer häufiger größere Maschinen ein.

wie TAP Air Portugal, SAS Scandinavian Airlines und LOT Polish Airlines für neue Verbindungen zu den Drehkreuzen Lissabon, Stockholm und Warschau.

Das Stuttgarter Airline-Ranking nach Fluggastzahlen führt unverändert die Lufthansa-Tochter Eurowings an. Der Germanwings-Code „4U“ verschwand Ende Oktober aus den Flugplänen in Stuttgart, seitdem operiert die Germanwings ausschließlich unter Eurowings-Flugnummern. Mit 3,96 Mio. Passagieren von und nach Stuttgart konnte die Airline ihren Marktanteil auf 36,2 % steigern. Ihr gelang es infolge der Air-Berlin-Insolvenz, die Kapazitäten weiter aufzustocken. Trotz ihres wirtschaftlichen Zusammenbruchs hält sich die Air Berlin mit einem Anteil von 7,2 % auf Platz zwei. Sie büßte durch Flugausfälle und den endgültigen Rückzug aus dem Markt zum Flugplanwechsel im Winter 57,5 % bei den Passagieren ein. Auf Rang drei folgt wie bereits im Vorjahr Tuifly, die einen Marktanteil von 6,6 % hält und um 7,8 % bei den Fluggästen zulegen konnte.

Reisen innerhalb Deutschlands gingen um 1,3 % zurück, während der Verkehr ins europäische Ausland um 4,2 % und ins übrige Ausland um 24,9 % anstieg. Letzterer war im Vorjahr bedingt durch die Auswirkungen der politischen Entwicklungen in der Türkei auf die Tourismusbranche und die Gefährdung durch Terrorismus eingebrochen. Berlin bleibt mit 1.037.159 Passagieren die aufkommensstärkste Verbindung ab Stuttgart, gefolgt von Hamburg und Mallorca.

#### Flugbewegungen: weniger Flüge bei besserer Auslastung

Während die Passagierzahlen 2017 zulegten, waren mit 127.981 Starts und Landungen erneut 1,3 % weniger Flugbewegungen zu verzeichnen. Damit ist Stuttgart der einzige deutsche Verkehrsflughafen mit einem Bewegungsrückgang. Die Sitzplatzauslastung lag im Schnitt bei 77,7 %. Das stellt den bislang besten Jahreswert dar und liegt 1,9 Prozentpunkte über dem des Vorjahres. Pro Maschine wurden durchschnittlich 111 Fluggäste von und nach Stuttgart befördert. Mit der verbesserten Auslastung gewinnt der Luftverkehr über Stuttgart weiter an Effizienz.

#### Luftfracht und Luftpost: rund 36.855 Tonnen Cargo umgeschlagen

Das Frachtgeschäft am Landesflughafen zog 2017 weiter an. Von Januar bis Dezember wurden rund 27.065 t Luftfracht in Stuttgart umgeschlagen, 23,6 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Einen Großteil des Cargo-Aufkommens machen die Kurier- und Expressdienste aus. Seit Ende September 2017 fliegt der Logistikdienstleister DHL Airways GmbH mit einer zweiten Maschine zusätzlich zu dem bereits stationierten Frachter. Ein weiterer Treiber der positiven Entwicklung war das florierende Frachtchartergeschäft. Rund 75 % der geflogenen Luftfracht waren 2017 Frachtcharter- und Expressfrachttransporte, ihr Aufkommen stieg um 28,5 %. Die Beifracht nahm um 10,5 % zu. Die beförderte Luftpost sank leicht um 0,8 % auf rund 9.791 t.

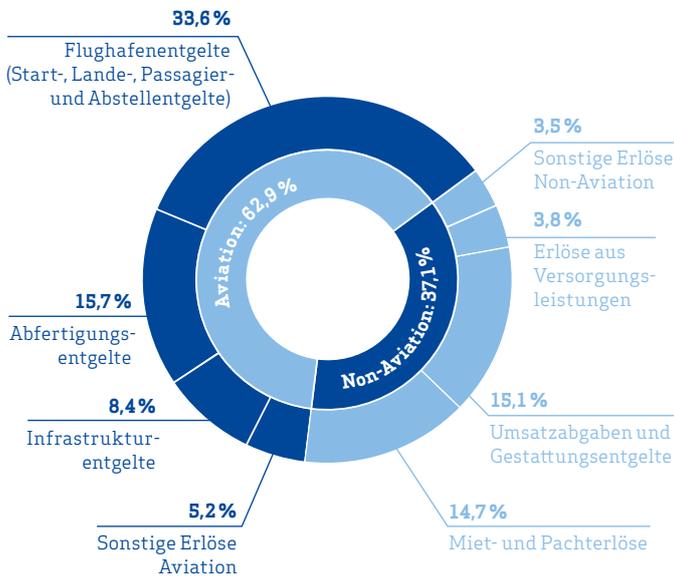
## Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

### Ertragslage FSG-Konzern

Der Umsatz des FSG-Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2017 auf 299,6 Mio. € (Vorjahr 292,1 Mio. €). Das Konzernergebnis betrug -37,2 Mio. € (Vorjahr -22,5 Mio. €).

### Ertragslage Flughafen Stuttgart GmbH

Die FSG erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2017 einen Umsatz von 279,3 Mio. €. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies ein Plus von 9,5 Mio. € (3,5 %). Die Umsätze verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Segmente:



### Geschäftsbereich Aviation: mehr Umsatz trotz Air-Berlin-Insolvenz

Bedingt durch das höhere Fluggastaufkommen stieg der Umsatz des Geschäftsbereichs Aviation im Vergleich zum Vorjahr um 10,7 Mio. € (6,5 %) auf 175,8 Mio. €. Die Überlassung der Mitarbeiter des Bodenverkehrsdienstes an die Tochtergesellschaft SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH führte im Jahr 2017 erstmals ganzjährig zu höheren Umsätzen. Eine entsprechende Gegenposition enthält der Materialaufwand unter Bezogene Leistungen.

### Geschäftsbereich Non-Aviation: Umsatz bleibt stabil

Die Umsätze der Non-Aviation-Geschäftsbereiche (Immobilien, Facility Management, Informations- und Kommunikationstechnologie) lagen mit 103,6 Mio. € nahezu auf Vorjahresniveau (104,8 Mio. €). Der geringfügige Rückgang (-1,1 %) der Umsätze ist auf eine angepasste Kalkulation der für die Energiegewinnung notwendigen Betriebsmittel zurückzuführen. Diese wurden an die Tochtergesellschaft FSEG Flughafen Stuttgart Energie GmbH überlassen. Die Energiebezugskosten der FSG sanken entsprechend.

### Höherer Materialaufwand ausgeglichen durch höhere sonstige Erlöse

Der Materialaufwand lag mit 73,2 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 Mio. € (8,4 %) über dem Vorjahreswert. Diese deutliche Steigerung ist auf die höheren Personalleasingkosten der Tochtergesellschaft SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH zurückzuführen. Mit Übernahme der gesamten Bodenverkehrsdienstleistungen durch die SAG mittels Cost-Plus-Modell erhöhen sich die Kosten des Personalleasings. Kompensiert wird der gestiegene Aufwand durch die in den sonstigen Erlösen gebuchte höhere Arbeitnehmerüberlassung an die SAG.

### Personalaufwand steigt aufgrund von Tarifierhöhung

Der Personalaufwand lag im Geschäftsjahr 2017 bei 60,6 Mio. € und damit vor allem bedingt durch Tarifsteigerungen um 0,8 Mio. € (1,4 %) über dem Vorjahreswert. Die Personalkostenquote belief sich auf 21,7 % (Vorjahr 22,1 %). Der Personalbestand zeigt sich im Jahresdurchschnitt mit 945 Mitarbeitern nahezu unverändert.

### Abschreibungen nur geringfügig höher

Das Abschreibungsvolumen lag im Jahr 2017 bei 33,3 Mio. € und damit um 0,8 Mio. € über dem Vorjahr. Nach den großen Inbetriebnahmen im Vorjahr steigt das Abschreibungsvolumen im Berichtszeitraum nur noch marginal.

### Sonstige betriebliche Aufwendungen steigen durch Zahlungen für S21

Auch 2017 erhöhte sich das Gesamtvolumen deutlich gegenüber dem Vorjahr um 16,0 Mio. € (11,8 %) auf 151,8 Mio. €. Für die Zunahme sind vor allem die Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21 in Höhe von 71,4 Mio. € (Vorjahr 59,0 Mio. €) verantwortlich. Zum insgesamt größeren Volumen trugen zudem hohe Instandhaltungen und Reparaturen für technische Anlagen als auch die höheren Beratungs- und Serviceleistungen für die IT bei; ursächlich sind die komplexer gewordene Systemlandschaft, auch durch neu hinzugekommene Gebäude auf dem Campus, sowie gestiegene Sicherheitsanforderungen.

### Finanzergebnis positiv

Das Finanzergebnis ist positiv und liegt bei 2,8 Mio. € (Vorjahr 1,3 Mio. €). Das ist auf der einen Seite zurückzuführen auf hohe Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungsverträgen profitabler Tochtergesellschaften, auf der anderen Seite auf die sehr zinsgünstigen Finanzierungsbedingungen der FSG. Wertberichtigungen auf Finanzanlagen waren im Geschäftsjahr 2017 in Höhe von 0,2 Mio. € (Vorjahr 0,7 Mio. €) erforderlich.

### Jahresergebnis negativ wegen weiterhin hoher Zuschüsse für S21

Das Jahresergebnis lag mit -34,8 Mio. € um 16,9 Mio. € unter Vorjahr (-17,9 Mio. €). Vor allem die Aufwendungen in Höhe von 71,4 Mio. €



Über 90 Shops, Restaurants und Serviceeinrichtungen ergänzen das fliegerische Angebot für Reisende und Besucher am Flughafen Stuttgart.

(Vorjahr 59,0 Mio. €) aus Zahlungen an die DB Netz AG zur Finanzierung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm/Stuttgart 21 belasteten das Jahresergebnis und führten zur deutlichen Verschlechterung gegenüber Vorjahr. Das durch den Betrieb erwirtschaftete operative Ergebnis (EBIT bereinigt um Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21) lag für das Geschäftsjahr 2017 bei 34,6 Mio. € (Vorjahr 40,7 Mio. €).

## Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Investitionen in das Anlagevermögen des Geschäftsjahres konnten teilweise aus eigenen Mitteln finanziert werden. Zum 31. Dezember 2017 betrug das Eigenkapital 434,0 Mio. € (Vorjahr 468,8 Mio. €). Die Eigenkapitalquote lag somit bei 66,31 %. Der operative Cashflow (EBITDA bereinigt um Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21) belief sich auf 68,0 Mio. € (Vorjahr 73,3 Mio. €).

Die Finanzlage der FSG ist stabil, Grundlage dafür ist die Ausrichtung des Finanzmanagements der FSG auf die Liquiditätssicherung, die Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken und die Flexibilität bei der Finanzierung. Die Sicherung der Liquidität hat dabei oberste Priorität. Die FSG hat dafür mit den Hausbanken Kreditlinien in Höhe von

150 Mio. € vereinbart, die Finanzierungsbedingungen lagen 2017 im Durchschnitt bei 0,35 %.

Die Gesellschaft rechnet mit einem Zielwert für die gewichteten Kapitalkosten (WACC), der auf einem Capital Asset Pricing Model (CAPM) und Vergleichen mit anderen Flughäfen basiert. Aktuell liegt die interne Verzinsung unter dem WACC.

### Investitionen in die Zukunft

Die FSG investierte im vergangenen Geschäftsjahr 51,9 Mio. € (Vorjahr 34,0 Mio. €) in immaterielle Wirtschaftsgüter und das Sachanlagevermögen der Gesellschaft. Die größeren Projekte sind dabei der Kauf der bisher im Rahmen eines Leasingengagements gemieteten Parkhäuser P2, P4 sowie das Bürogebäude SkyOffice für rund 30 Mio. €. Außerdem wurden für den Ausbau des Bürogebäudes SkyLoop weitere 2,4 Mio. € investiert. Mit der Entwicklung der Stuttgart Airport City zum intermodalen Verkehrsknotenpunkt werden das Passagieraufkommen und der Business-Standort weiter wachsen. Mit einer Erweiterung der Terminalkapazitäten und neuem Parkraum bereitet sich der Landesflughafen auf die Zukunft vor. So standen im vergangenen Geschäftsjahr Planungsarbeiten für große Bauvorhaben im Vordergrund.

#### Anbindung an die Schiene: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Die Station Flughafenbahnhof soll den Airport an die Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm anbinden. Durch den Anschluss an das Fern- und Regionalbahnnetz vergrößert sich das Einzugsgebiet des Flughafens. Die FSG rechnet mit rund 1 Mio. zusätzlichen Passagieren. 2009 verpflichtete sich die FSG im Finanzierungsvertrag zu Zahlungen von maximal 339,4 Mio. €. Im Geschäftsjahr 2017 wurden Leistungen in Höhe von 71,4 Mio. € fällig. Die letzte vereinbarte Rate von 42,3 Mio. € steht 2018 zur Zahlung an.

Der Flughafenbahnhof wurde 2017 viel diskutiert. Die FSG dringt unverändert darauf, dass der Flughafen schnellstmöglich an das Fernbahnnetz angeschlossen wird. Sie bemüht sich darum, dass in der Vorbereitung und während der Bauzeit die Belange des Flughafens und anderer Betroffener auf dem Gelände angemessen berücksichtigt werden.

#### Parkplatzangebot wird ausgebaut

Durch die laufenden Infrastrukturprojekte auf dem Flughafengelände, wie die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 und den Bau des Fernbahnhofs, entfallen vorübergehend Pkw-Stellplätze. Der Parkraumbedarf des Flughafens, der Landesmesse und der Verkehrsdrehscheibe wächst unterdessen weiter. Damit es bei steigenden Fluggastzahlen zu keinen Engpässen bei den Parkplätzen kommt, will die Flughafengesellschaft in den nächsten drei Jahren rund 80 Mio. € in die Errichtung neuer und

die Erweiterung bestehender Parkhäuser investieren. So soll beispielsweise das Parkhaus P2 am westlichen Ende der Flughafenstraße verlängert und aufgestockt werden. Daneben verfolgt der Flughafenbetreiber auch Überlegungen zu einem neuen Parkhaus P1 weiter. Dieses soll über den S-Bahn-Gleisen in Richtung Westen entstehen. Die Abstimmungen zu dem Bauvorhaben werden 2018 mit der Stadt Leinfelden-Echterdingen fortgesetzt.

#### Teilerneuerung der Start- und Landebahn

Die Start- und Landebahn des Flughafens wird ebenso wie die Zu- und Abrollwege und die gesamten Vorfeldflächen kontinuierlich auf ihren Zustand hin überwacht. Die durch Verkehr, Wetter und winterliche Enteisungsmittel belastete Oberfläche wird bei Bedarf kleinflächig erneuert. Mittelfristig benötigt die rund 40 cm dicke Betondecke der Start- und Landebahn eine teilweise Erneuerung.

#### Kapazitäten schaffen: Erneuerung Terminal 4

Während die Flugbewegungen tendenziell sinken, nehmen die Passagierzahlen am Flughafen Stuttgart zu, weil die Maschinen immer größer und besser ausgelastet werden. Das führt dazu, dass sich in den Tagesspitzen immer mehr Menschen zeitgleich in den Abflughallen befinden. Prognosen zufolge wird das Fluggastaufkommen in Stuttgart bis 2030 auf über 14 Mio. wachsen. Damit die Terminalgebäude nicht an ihre Grenzen stoßen und weil sich die Anforderungen an Sicherheit und Nachhaltigkeit verändert haben, plant der Landesflughafen die Schließung der Baulücke



Noch verbindet dieser Übergang die Terminals 3 und 4. Diese Baulücke soll geschlossen und das T4 erneuert werden. Das Projekt startet mit einem Architektenwettbewerb.

zwischen Terminal 3/Terminal 4 sowie die Erneuerung des Terminals 4. Das jetzige Gebäude wurde 1955 als Flugzeughangar konstruiert und um die Jahrtausendwende provisorisch zum Terminal umgerüstet.

Teil des Projektes ist die Modernisierung der Reisegepäckkontrollen in Terminal 1 bis 2020 und in Terminal 3 bis 2022. Ein internationaler Architektenwettbewerb für die Terminalerweiterung soll 2019 ausgeteilt werden. Mit einer Fertigstellung ist frühestens 2025 zu rechnen.

#### Airport City erhält drittes Businesshotel

In direkter Nachbarschaft zum internationalen Kongresscenter der Landesmesse baut die Stuttgart Invest AG (STINAG) seit September 2016 ein neues Tagungshotel. Das Vier-Sterne-Haus mit 262 Zimmern und einem rund 1.500 m<sup>2</sup> großen Konferenz- und Bankettbereich soll von der Mövenpick Hotels & Resorts Management AG betrieben werden, die seit 2007 bereits das benachbarte Mövenpick Hotel Stuttgart Airport führt. Der Neubau soll Anfang 2019 eröffnet werden. Das Übernachtungsangebot am Flughafen wächst damit auf über 800 Hotelzimmer.

#### Kerosinpipeline weiter in Planung

Bislang findet die Kerosinlieferung zum Flughafen Stuttgart ausschließlich über die Straße statt. Die FSG plant als alternativen Versorgungsweg den Anschluss an die Central European Pipeline Systems (CEPS) über eine Verbindungspipeline. Diese könnte jährlich rund 7.500 Lkw-Gefahrguttransporte ersetzen. Im Raumordnungsverfahren wurde die Trassenvariante ab Oberboihingen bei Wendlingen entlang der Autobahn A 8 als günstigste Variante im Hinblick auf Flächen, Infrastruktur und Umwelt ermittelt. Das für die Baugenehmigung erforderliche Planfeststellungsverfahren verzögert sich weiterhin, da der Gemeinderat von Unterensingen eine Trassenführung durch ein Natur- und Wasserschutzgebiet, dafür entfernter von der Wohnbebauung fordert, und die FSG zum anderen noch nicht alle erforderlichen Leitungsrechte sichern konnte. Das Bürgerbeteiligungsverfahren wurde daher auch 2017 fortgeführt.

## Tochtergesellschaften

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) hält die folgenden Beteiligungen.

### Baden-Airpark GmbH (65,8 %)

Die Betreibergesellschaft des Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) ist eine Mehrheitsbeteiligung der FSG. Die übrigen Anteile hält die Baden-Airpark Beteiligungsgesellschaft mbH, ein Zusammenschluss mittelbadischer Kommunen. Im Jahr 2017 erreichte der FKB das zweitbeste Ergebnis bei den Passagierzahlen in seinem zwanzigjährigen Bestehen als ziviler Flughafen. Eine historische Marke wurde bereits im Juli erreicht: Der Flughafen begrüßte den 15-millionsten Passagier seit seiner Eröffnung im Mai 1997.

Mit 1.249.322 Fluggästen im Jahr 2017 (Vorjahr 1.113.952) steigerte der FKB die Vorjahreszahlen um 12,2 % und übertraf das im Wirtschaftsplan gesteckte Ziel um 5,9 %. Die Zahl der Flugzeugbewegungen nahm um 4,2 % zu. Insgesamt wurden 38.095 Starts und Landungen registriert. Den mit Abstand größten Passagieranteil von rund 60 % hat weiterhin die irische Fluggesellschaft Ryanair, die 2017 wieder sechs neue Destinationen in ihren Flugplan am FKB aufgenommen hat und damit auch für mehr Incoming-Touristen in der Region sorgt. An zweiter Position steht der Pauschalreiseverkehr über Tuifly, Corendon und weitere Anbieter, gefolgt von Eurowings mit der für die Geschäftswelt wichtigen Verbindung nach Hamburg, und Mallorca als Ziel für Privatreisende.

In der Gunst der Passagiere steht weiterhin auf Platz 1 des FKB-Rankings Palma de Mallorca, angeboten von den Fluggesellschaften Eurowings, Ryanair und Tuifly. Den zweiten Rang erreicht London-Stansted mit Ryanair. Darauf folgen Hamburg und Berlin-Tegel. Barcelona belegt Platz fünf auf der Beliebtheitskala.

Die Insolvenz von Air Berlin hatte unmittelbare Auswirkungen auf den FKB. Durch die Zahlungsunfähigkeit der Airline wurde das kaufmännische Ergebnis des Flughafens mit einem Forderungsausfall belastet. Die Verbindung in die deutsche Hauptstadt, die besonders Geschäftsleute zu schätzen wussten, zählte in ihrer Laufzeit 19.748 Flüge und über 1,49 Mio. Passagiere.

Das Fluggastaufkommen im sonstigen gewerblichen und nichtgewerblichen Verkehr nahm 2017 mit 22.173 Fluggästen leicht zu. Auch das Luftfrachtvolumen wuchs um 52,8 %. Im Frachtlinienverkehr wurde aufgrund der steigenden Nachfrage seit Mai eine größere Maschine eingesetzt. Insgesamt wurden rund 1.348 t Fracht geflogen.

Zum 15. Dezember 2017 wurde dem FKB vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg das Flugplatzzeugnis nach dem EASA-Sicherheitsstandard ausgestellt. Mit der Note 2,0 hat der Airport beim Flughafen-Check 2017 der Pilotenvereinigung Cockpit (VC) erneut eine überdurchschnittlich gute Bewertung erhalten.

#### Anhaltende Nachfrage im Gewerbepark

Der Baden-Airpark erhielt 2017 im A-Sektor mit dem innerhalb eines Jahres erbauten Logistikzentrums ein markantes Aushängeschild. Die Grundstücke im D-Sektor wurden fast vollständig vermarktet und das Angebot an kleinen und mittelständischen Gewerbebetrieben erweitert. Zu den Abschlüssen von Erbbaupachten und Grundstückverkäufen zählte die Veräußerung des Grundstücks des Biomassekraftwerks, das von einem Firmenverbund übernommen wurde.

Nach zwanzig Jahren Betrieb, davon rund zwölf Jahre im „neuen Terminal“, wurde für die Gastronomie ein neuer Pächter gefunden. Die Umbauarbeiten starteten im November 2017 und sollen im März 2018 abgeschlossen sein. Bereits im Frühjahr 2017 wurden im Terminal der Bereich für die Passagierkontrolle nach LuftSiG § 5 vergrößert und die Vereinzelungsanlagen bei der Passagierankunft gebaut. Der Stand der Vermietungen bei den Bestandsgebäuden ist unverändert gut. Der Zoll fand seine neue Dienststelle im Airpark Business Center, das hierfür entsprechend umgebaut wurde.

Eine gute Verkehrsanbindung bleibt für den Standort von hoher Bedeutung. Das Regiobus-Konzept wird ab 2018 für einen besseren Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr sorgen. Daneben ist die direkte Autobahnanbindung mit der Offenlegung der Planfeststellungsunterlagen zur neuen A5-Anschlussstelle Ende 2017 auf einen guten Weg gebracht worden.

Neben investiven Bautätigkeiten widmete sich das Profitcenter Immobilien umfangreichen Reparaturen und Instandhaltungen. Aufwandsbelastend waren 2017 häufig auftretende Schadensbehebung nach Unwettern und Stürmen sowie altersbedingte Schäden an den Ver- und Entsorgungsleitungen. Abschreibungen auf das Anlagevermögen wurden in Höhe von 7.359 T€ vorgenommen.

Umgerechnet auf Vollzeitbeschäftigung mit 40 Wochenstunden arbeiteten jahresdurchschnittlich 158 Mitarbeiter (ohne Geschäftsführer und Auszubildende) bei der Flughafengesellschaft. Die Baden-Airpark GmbH weist, wie seit 2004 durchgehend, ein positives Betriebsergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und sonstigen Steuern (EBITDA) aus. Im Jahr 2017 betrug das EBITDA 3.671 T€ (Vorjahr 855 T€). Die Gesellschaft hat eine gute Eigenkapitalausstattung und ist aktuell ohne Bankverbindlichkeiten. Die geringen Verzinsungen auf Guthaben erbrachten ein Finanzergebnis von 107 T€. Die sonstigen

Steuern in Höhe von 79 T€ setzen sich aus Grundsteuern (72 T€) und Kraftfahrzeugsteuer (7 T€) zusammen. Die getätigten Investitionen führten insgesamt zu Aktivierungen in Höhe von 3.420 T€.

Das Geschäftsjahr 2017 schließt mit einem Jahresverlust von 3.660 T€ (Vorjahr -7.282 T€).

Ein Risiko beim FKB ist ein von der EU-Kommission zugesandter Fragenkatalog zu einer Beschwerde über angebliche rechtswidrige Beihilfen zugunsten des FKB bzw. einzelner Airlines, die den FKB anfliegen. Die Geschäftsführung und deren Rechtsberater halten diese Vorwürfe jedoch für unbegründet.

#### Cost Aviation GmbH (75 %)

Die Tochtergesellschaft ist ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (75 %) und der Inform, Institut für Operations-Research und Management GmbH (25 %). Bei einem Umsatz von 466 T€ (Vorjahr 437 T€) wurde 2017 ein Jahresergebnis von 126 T€ (Vorjahr 90 T€) erwirtschaftet.

#### Flughafen Stuttgart Energie GmbH (100 %)

Die hundertprozentige Tochtergesellschaft der FSG ist der Energiedienstleister für den Flughafen Stuttgart. Sie ist verantwortlich für den Bezug und Transport von Strom, Gas und Heizöl sowie die Produktion und Verteilung von Wärme, Kälte, Licht und elektrischer Energie. Weitere Kunden außerhalb des Flughafens sind die Landesmesse Stuttgart GmbH sowie die Baden-Airpark GmbH. Im Geschäftsjahr 2017 lag das Ergebnis vor Gewinnabführung bei 472 T€ (Vorjahr 122 T€).

#### HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH (100 %)

Die Konzerngesellschaft der FSG betreibt einen Großteil der Einzelhandelsgeschäfte am Flughafen Stuttgart. Der Jahresumsatz ging im vergangenen Geschäftsjahr um 2,4 % zurück auf 23.418 T€. Das Ergebnis vor Gewinnabführung konnte gegenüber Vorjahr (1.564 T€) auf 1.769 T€ gesteigert werden.

#### SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (74,9 %)

An dem Bodenabfertigungsunternehmen SAG sind die Gesellschafter FSG (74,9 %) und Losch Airport Service GmbH (25,1 %) beteiligt. Als Subunternehmer führt die SAG im Rahmen eines sogenannten Cost-Plus-Modells sämtliche Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst für die



Daumen hoch für die rund 350 Mitarbeiter der SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH: Sie kümmern sich um Flugzeug- und Gepäckabfertigung sowie um den Passagiertransport.

Flughafengesellschaft durch. Das Geschäftsfeld umfasst die komplette Gepäcksortierung, den Passagier- und Gepäcktransport zwischen Flugzeug und Terminal sowie die Flugzeugabfertigung und die Operations, zu denen auch die Ramp-Agent-Tätigkeiten gehören. Zu ihren Dienstleistungen gehören außerdem der Boarding-Support, die Nachtluftpostabfertigung, das sogenannte Pushback-Verfahren, bei dem die Flugzeuge von der Abfertigungsposition auf den Rollweg zurückgeschoben werden, der Kofferkuli-Service und im Winterhalbjahr die Flugzeugenteisungen. Der Umsatz stieg auf 29.075 T€ (Vorjahr 22.870 T€). Das Jahresergebnis lag bei 700 T€ und somit über Vorjahr (333 T€).

### **S. Stuttgart Ground Services GmbH (51%)**

Die S. Stuttgart Ground Services GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (51 %) und der AHS Aviation Handling Services GmbH (49 %), betreibt die Geschäftsbereiche Passage und Operations am Flughafen Stuttgart. Der Umsatz sank um 5,4 % auf 14.598 T€, begründet durch die Air-Berlin-Insolvenz und den anhaltenden Kostendruck der Airline-Kunden. Das Jahresergebnis liegt bei 1.211 T€ und hat sich damit gegenüber Vorjahr (1.854 T€) verschlechtert.

### **AHS Aviation Handling Services GmbH (10 %)**

Die FSG hält neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 10 %-Beteiligung an der deutschlandweit tätigen Abfertigungsgesellschaft AHS. Im Geschäftsjahr 2017 wurde ein im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessertes Jahresergebnis in Höhe

von 5.716 T€ (Vorjahr 3.665 T€) erwirtschaftet. Die Ursache ist vor allem die buchmäßige Zuschreibung eines in den Vorjahren wertberichtigten Darlehens in Höhe von 3.850 T€.

### **Nachtragsbericht**

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft bzw. des Konzerns haben könnten, sind nicht zu vermerken.

### **Prognose-, Chancen- und Risikobericht**

#### **Prognose Geschäftsjahr 2018**

Für das Geschäftsjahr 2018 geht die Flughafengesellschaft von einem Passagierzuwachs von 2,0 % aus. Bei den Flugzeugbewegungen wird eine Steigerung um 3,1 % erwartet. Diese Prognose für das Verkehrsvolumen ist eine maßgebliche Einflussgröße für die geschäftliche Entwicklung. Bei den Entgelten, insbesondere im Geschäftsbereich Aviation, besteht kein Spielraum für Preiserhöhungen. Bei den marktoffenen Leistungen des Bodenverkehrsdienstes der FSG führt der Wettbewerb mit dem Drittabfertiger auf dem Vorfeld auch zukünftig zu Preisdruck.

Auf Basis des prognostizierten Verkehrsvolumens rechnet die FSG sowohl im Einzelabschluss wie auch im Konzern für das Geschäftsjahr 2018 wieder mit einem hohen, um die Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21 bereinigten operativen Ergebnis. Hohe Aufwendungen durch die Zuschüsse an die DB Netz AG zur Finanzierung des Bahnprojekts



Für das Geschäftsjahr 2018 rechnen wir damit, dass sich unser nachhaltiger Wachstumskurs fortsetzt.

Stuttgart-Ulm und die Anbindung des Flughafen Stuttgart belasten letztmalig das Gesamtergebnis und werden voraussichtlich zu einem negativen Jahresergebnis führen. Sollten sich die konjunkturelle Lage verschlechtern und der Wettbewerb in allen Segmenten des Luftverkehrs noch intensiver werden – und damit die Wahrscheinlichkeit von Marktaustritten und Insolvenzen von Airlines steigen –, so kann die Flughafengesellschaft aufgrund ihrer wirtschaftlichen Kostenstruktur trotzdem ein deutlich positives operatives Ergebnis erwirtschaften.

#### Langfristprognose: Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

In ihrer strategischen 10-Jahres-Planung geht die Flughafengesellschaft von einer weiterhin positiven Ergebnisentwicklung aus. Beim Fluggastaufkommen sind durchschnittliche Wachstumsraten von 2 % jährlich möglich. Ergebnisrisiken bestehen durch die grundsätzliche Absicht der EU, die Richtlinie zu den Bodenabfertigungsdiensten fortzuschreiben mit dem Ziel, den Markt für Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld weiter zu öffnen. Mehr Wettbewerber bedeuten einen höheren Preisdruck und damit ein zusätzliches Ergebnisrisiko. Finanzierungszuschüsse für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm belasten mit 42,3 Mio. € das Ergebnis im Jahr 2018 letztmalig.

Risiken können ferner durch erschwerte Erreichbarkeit des Flughafens während der Bauzeit der U6 und S21 entstehen.

Weiterhin anhängig ist die Klage der Deutsche Bahn AG gegen das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, den Verband Region Stuttgart und die FSG auf zusätzliche, über die Beträge im Finanzierungsvertrag von 2009 hinausgehende Finanzierungszuschüsse. Die Geschäftsführung sowie deren Rechtsberater halten die

Klage für unbegründet und schätzten die Erfolgsaussichten der Klage als äußerst gering ein.

Die Landesmesse Stuttgart sowie die beiden Hotels Mövenpick Hotel Stuttgart Airport & Messe und Wyndham Stuttgart Airport Messe in unmittelbarer Nähe der Terminalanlagen führen zu einer erhöhten Nachfrage nach Dienstleistungen. Die Deutschlandzentrale von EY (Ernst & Young) im Bürogebäude SkyLoop belebt den Standort Flughafen Stuttgart zusätzlich. Die Attraktivität des Flughafens als Immobilienstandort nimmt mit der Eröffnung des neuen Kongresshotels weiter zu und erzeugt Nachfrage für Entwicklungen bei Büro- und Dienstleistungsgebäuden. Die weitere Erschließung der Stuttgart Airport City ist jedoch durch anstehende Bauaktivitäten auf dem Campus gehemmt. Das Stuttgart Airport Busterminal (SAB) als zentraler Haltepunkt für Fernbusverbindungen von und nach Stuttgart hat die Verkehrsanbindung des Flughafen Stuttgart weiter verbessert. Dazu wird auch der anstehende Anschluss an das U-Bahnnetz mit der Verlängerung der Linie U6 beitragen. Auch zukünftig stellt der Flughafen Stuttgart eine bedeutende Wirtschafts- und Infrastruktureinrichtung für das exportorientierte Baden-Württemberg dar.

Für den Zeitraum bis 2027 plant die Flughafengesellschaft mit einem Investitionsvolumen von rund 660 Mio. €. Größte Position im Investitionsbudget ist der Neubau von Terminal 4 mit einem Investitionsvolumen von circa 300 Mio. €. Mit dieser Investition wird den gestiegenen Sicherheitsanforderungen bei der Fluggast- und Gepäckkontrolle und dem wachsenden Fluggastaufkommen sowie den Zielen des KlimaschutzG Baden-Württemberg Rechnung getragen. Eine weitere große Position im aktuellen Investitionsbudget stellen die noch ausstehenden Finanzierungszuschüsse in Höhe von 42 Mio. € an die DB Netz AG für das

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und die Anbindung des Flughafen Stuttgart an die europäische Fernbahntrasse dar. Durch diese Anbindung wird der Flughafen Stuttgart gegenüber den Flughäfen Frankfurt, München und Zürich im Wettbewerb aufgewertet. Zusätzliche Fluggastpotenziale lassen sich dadurch erschließen. Diese Investition ist deshalb für die Flughafengesellschaft wichtig und wirtschaftlich vorteilhaft. Auch die Erreichbarkeit des Flughafens für den Individualverkehr steht im Fokus: Die FSG investiert rund 84 Mio. € in den Neubau und die Erweiterung der Parkhäuser. Ferner wird die teilweise Erneuerung der Start- und Landebahn voraussichtlich im Jahr 2020 das wirtschaftliche Ergebnis der FSG deutlich belasten.

Das geplante Investitionsvolumen kann zum größeren Teil durch den betrieblichen Cashflow finanziert werden. Zusätzliches Fremdkapital wird in ausreichendem Umfang von den Bankenpartnern aufgrund der guten Eigenkapitalausstattung der FSG zu sehr günstigen Konditionen zur Verfügung gestellt. Das prognostizierte Wachstum des Fluggastaufkommens generiert zusätzlichen betrieblichen Cashflow. Trotz hoher Investitionen und des dadurch zusätzlich benötigten Fremdkapitals sind aus heutiger Sicht angemessene Eigenkapitalquoten auch zukünftig realisierbar. Die Flughafengesellschaft kann durch die hohe Flexibilität in den Geschäftsprozessen Schwankungen beim Verkehrsvolumen abfedern. Die Voraussetzungen sind gegeben, in einem schwierigen Umfeld wirtschaftlich zu arbeiten und langfristig Wachstum zu generieren.

Die Sicherstellung der Liquidität und der Finanzierbarkeit der Investitionen sowie das Erschließen von zusätzlichen Ergebnispotenzialen wird gewährleistet durch ein ausgereiftes, entscheidungsorientiertes Controlling-, Chancen-, Risiko- und Liquiditätsmanagement-System der Flughafengesellschaft, welches die Entscheidungsträger unterstützt. Das von der FSG implementierte Risikofrüherkennungssystem umfasst die regelmäßige Bestandsaufnahme und Bewertung von potenziellen Geschäftsrisiken sowie die ständige Überwachung und Optimierung der bestehenden Unternehmensprozesse.

Zur Identifizierung und Steuerung von Geschäftsrisiken hat die Gesellschaft im Rahmen des eingerichteten Risikofrüherkennungssystems folgende kritische Erfolgsfaktoren (KEF) als wesentliche Beobachtungsfelder definiert:

- a. Markt/Kunde/Wettbewerb
- b. Prozesse/Ressourcen
- c. Mitarbeiter/Personal
- d. Finanzwirtschaft

Die Beobachtung der KEF erfolgt im Einzelnen monatlich durch festgelegte quantitative und qualitative Indikatoren, unterstützt durch finanzwirtschaftliche Kennzahlen aus dem Controlling.

Mögliche Risiken der zukünftigen Entwicklung betreffen Preisänderungs- und Kundenausfallrisiken sowie den sich verschärfenden Wettbewerb und die zunehmende Technologisierung.

Die FSG und ihre Tochterunternehmen arbeiten für einzelne Großkunden, deren Wegfall die Ertragslage erheblich beeinträchtigen würde. Zurzeit ist ein Wegfall von Großkunden in naher Zukunft nicht erkennbar. Gleichwohl kann sich der aktuell bei allen Systempartnern in der Branche bestehende Kostendruck nachteilig auf die Ertragslage der FSG-Gruppe auswirken. Auch die politisch kritische Lage in touristischen Zielländern durch wegfallende Nachfrage, die nicht in Gänze über andere Destinationen ausgeglichen werden kann, kann die Erträge negativ beeinflussen. Die FSG und der FSG-Konzern besitzen als Finanzinstrumente im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die hieraus resultierenden Risiken werden durch regelmäßige Überprüfungen und Abstimmungen offener Posten, ggf. Mahnläufe, reduziert. So wird den bestehenden Ausfallrisiken begegnet. Dennoch sind Ausfallrisiken von Forderungen vorhanden.

Durch eine systematische Erfassung und aktive Steuerung reduziert die Gesellschaft die Eintrittswahrscheinlichkeit von Ausfallrisiken und minimiert nicht vermeidbare Schäden weitgehend.

Die darüber hinaus identifizierten Geschäftsrisiken und die im Rahmen des Risikomanagementsystems zu treffenden Maßnahmen werden fortlaufend untersucht und bei eintretenden Änderungen an die neuen Verhältnisse angepasst.

#### Erklärung zur Unternehmensführung

Die vom Gesetz geforderte Festlegung von Zielgrößen für die Frauenquote in Führungspositionen wurde wie folgt umgesetzt:

- Für den Aufsichtsrat wurde eine Zielgröße von 25 % festgelegt.
- Für die Geschäftsführung wurde eine Zielgröße von 50 % festgelegt.
- Für die zwei Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung wurde eine Zielgröße von 0 % bzw. 13 % festgelegt.

Die vereinbarten Quoten wurden 2017 erreicht.

Stuttgart, den 27.02.2018  
Flughafen Stuttgart GmbH  
Geschäftsführung

  
Walter Schoefer

  
Dr. Arina Freitag

# 33

**E-LADEPUNKTE** haben wir 2017 für Flughafenbesucher eingerichtet.  
(→ Im Fokus, Seite 36)



# 52

**AUSZUBILDENDE**  
machten 2017 ihre Lehre bei uns.  
(→ Mitarbeiter und Arbeitsumfeld,  
Seite 38)



# 660 Mio. €

**INVESTITIONEN**  
in unsere Infrastruktur bis 2027.  
(→ Wirtschaft und Region, Seite 30)

# Was wir tun.

Acht Handlungsfelder umfassen alle für uns als Flughafenbetreiber und für unsere Stakeholder wesentlichen Nachhaltigkeitsaktivitäten.

◀ | KAPITEL 02



# HANDLUNGSFELDER

am fairport STR [GRI 102-44, GRI 102-47]



## STANDORTENTWICKLUNG & VERKEHRSANBINDUNG



Die FSG entwickelt die Infrastruktur der Airport City kontinuierlich zum intermodalen Verkehrsknoten weiter.



## WIRTSCHAFT & REGION



Der Flughafen verbindet das Land Baden-Württemberg mit der Welt und stärkt als großer Arbeitgeber die Wertschöpfung der Region.

IM FOKUS

## ELEKTRO-TANKSTELLEN

(S. 36)



## MITARBEITER & ARBEITSUMFELD



Die FSG honoriert die Leistung ihrer Mitarbeiter und bietet ihnen vielfältige Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten ebenso wie ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld.



## CORPORATE GOVERNANCE & COMPLIANCE



Verbindliche Regeln und Werte sowie eine integrierte Unternehmenssteuerung stellen jederzeit integriertes und faires Verhalten aller FSG-Beschäftigten sicher.



## FLUGLÄRM & SCHALLSCHUTZ



Die FSG erfasst die durch den Flugverkehr verursachten Schallimmissionen permanent und setzt sich – trotz begrenzter Einflussmöglichkeiten – mit optimierten Rollzeiten, baulichem Schallschutz und Landeentgelten für die Anliegen der Anwohner ein.



#### KLIMASCHUTZ & ENERGIE



Die FSG arbeitet mit einem strukturierten Energiemanagement und dem Einsatz neuer Technologien gezielt darauf hin, die CO<sub>2</sub>-Emissionen am Boden und in der Luft zu reduzieren.



#### NACHBARN & GESELLSCHAFT



Ein aktiver konstruktiver Dialog mit den Nachbarn und die Unterstützung gemeinnütziger Projekte vor Ort tragen zum Gemeinwohl bei.

#### IM FOKUS

#### LED-TECHNIK

(S. 44)

#### IM FOKUS

#### KLIMAWANDEL

(S. 54)



#### UMWELT & RESSOURCEN



Durch ein umweltverträgliches Abfallmanagement, den Schutz der Gewässer und den Erhalt der Biodiversität leistet die FSG einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz in der Region.

## Acht Schwerpunkte für Nachhaltigkeit

[GRI 102-43, GRI 102-44, GRI 102-46, GRI 102-47] Der Flughafen Stuttgart hat gemeinsam mit der Universität Hohenheim acht Handlungsfelder identifiziert, die die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und damit den Kern der fairport-Strategie der FSG bilden. Es gilt, kontinuierlich fair zu handeln und Unternehmensprozesse immer wieder kritisch zu hinterfragen. Diesen Gedanken unterstreichen die „Im Fokus“-Themen.

2017 haben wieder knapp 400 Stakeholder mit ihrer Teilnahme an der jährlichen Online-Befragung „fairport-Radar“ dazu beigetragen, die Relevanz der einzelnen Handlungsfelder aus externer Sicht besser be-

urteilen zu können. Sowohl die Bewertung durch die Stakeholder als auch die Bedeutung für die FSG sind in den jeweiligen Handlungsfeldern abgebildet. Insbesondere „Mitarbeiter und Arbeitsumfeld“, „Corporate Governance und Compliance“ sowie „Wirtschaft und Region“ werden von den Stakeholdern als besonders wichtige Themen angesehen. Dieses Wissen nutzt die FSG für die Weiterentwicklung ihrer Nachhaltigkeitsstrategie auf dem Weg zum fairport STR.

Bewertung der einzelnen Handlungsfelder nach ihrer Wesentlichkeit durch Stakeholder  und die FSG 

# WIRTSCHAFT UND REGION

Auf der ökonomischen Landkarte Baden-Württembergs nimmt der Flughafen Stuttgart dank seines konstanten Beitrags zur Wertschöpfung einen wesentlichen Platz ein. In den mehr als 300 dort ansässigen Unternehmen und Behörden sind über 11.000 Menschen beschäftigt. Damit gehört der Airport in die Reihe der größten Arbeitsstätten des Bundeslandes. Er dient darüber hinaus als Drehkreuz für die global agierende Wirtschaft und für Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen des Landes.

Die Flughafengesellschaft selbst ist mit knapp 1.000 Mitarbeitern ebenfalls ein wichtiger Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor. Studien belegen, dass durch 1.000 Stellen am Flughafen bis zu 2.000 Folgearbeitsplätze in der näheren Umgebung entstehen. Im Jahr 2017 wählten rund 11 Mio. Menschen Stuttgart als Start- oder Landepunkt ihrer Reise. Prognosen zufolge wird das Fluggastaufkommen bis 2030 auf über 14 Mio. ansteigen. Im Durchschnitt schafft 1 Mio. Fluggäste etwa 1.000 zusätzliche Stellen auf dem gesamten Flughafengelände. Für die Zukunft ist also mit einem positiven Job-Wachstum zu rechnen.

## Hohe Investitionen in die Zukunft

Bei der Beschaffung von Waren und Gütern achtet die FSG grundsätzlich auf deren regionale Herkunft. Auch Dienstleistungen werden fast ausschließlich durch örtliche Partner erbracht. Überdies hat mehr als die Hälfte der Beschäftigten ihren Lebensmittelpunkt in den umliegenden Gemeinden. Von den 48,1 Mio. € an Löhnen und Gehältern, die die FSG im Berichtszeitraum zahlte, verblieb somit ein gewichtiger Teil in der lokalen Wertschöpfung.

Die Flughafengesellschaft tätigte 2017 Investitionen in Höhe von rund 51,9 Mio. € in immaterielle Güter und das eigene Sachanlagevermögen. Grundsteuer zahlte sie wie im Vorjahr in Höhe von 0,5 Mio. € an die Gemeinden Leinfelden-Echterdingen (85 %), Filderstadt (13 %) und Stuttgart (2 %). Somit wirkt sich der wirtschaftliche Erfolg des Flughafens positiv auf seine Nachbargemeinden aus.

In der Zeit bis 2027 plant die FSG den weiteren Ausbau der Infrastruktur und rechnet dabei mit Investitionen in Höhe von knapp 660 Mio. €. Die mit 66,3 % hohe Eigenkapitalquote (Stichtag 31. Dezember 2017) eröffnet dem Unternehmen den Zugang zu günstigen Finanzierungen für

seine Vorhaben. Angesichts stetig wachsender Passagierzahlen und steigender Anforderungen an Sicherheit und Nachhaltigkeit steht dabei vor allem die Erneuerung des Terminal 4 im Fokus. Das Bauprojekt hat ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 300 Mio. €.

## Jeder Fluggast zählt

Die An- und Abreise zum Flughafen Stuttgart soll für die Passagiere so einfach und stressfrei wie möglich sein. Der Airport möchte, dass Fluggäste ihre Zeit in den Terminals als angenehm in Erinnerung behalten. Mit dem Programm feelSTR richtet die FSG deswegen den Fokus auf die „Passenger Journey“, also den Weg des Reisenden von zu Hause bis zum Flieger. Mobile Applikationen erleichtern die Planung der Fahrt. Vorgänge rund um den Check-in und die Gepäckaufgabe verkürzen sich dank effizienter, digital unterstützter Prozesse. Die FSG hat dabei die kundenorientierte, nachhaltige Entwicklung der Infrastruktur und die Services in den Terminals im Blick. Ein Beispiel hierfür sind sechs Infosäulen, die seit Herbst 2017 in den Fluggasthallen stehen. Auf großen Touchscreens können Besucher Wegbeschreibungen, Fahr- und Flugpläne abrufen. In das Programm feelSTR fließen auch sukzessive Ideen aus der Vision smart fairport STR ein, die Wissenschaftler und Studierende der Universität Bremen und der Hochschule Fresenius seit 2016 gemeinsam mit dem Flughafen in einem Kooperationsprojekt entwickeln. Dabei werden Zukunftsmodelle für eine intelligente, digitale Vernetzung von Flughafenservices entworfen.

Für einen effizienten Airport-Betrieb führt die FSG regelmäßige und systematische Kontrollen aller Prozesse durch. So werden zum Beispiel die Qualität der Dienstleistungen rund um die Abfertigung, Sicherheitskontrollen und Barrierefreiheit überprüft, die Wartedauer an der Gepäckausgabe mit den Zeitangaben an den Displays abgeglichen und die Ursachen für Flugverspätungen ausgewertet. Dadurch erreichte die FSG 2017 eine hohe Gesamtpünktlichkeit von 82 %. Besonders deutlich wurde das bei der Abfertigung verspäteter Flugzeuge: Diese blieben dank reibungsloser Abläufe nicht lange am Boden und konnten ohne oder zumindest mit geringerem Zeitaufschub wieder abfliegen.

Menschen mit körperlichen Einschränkungen finden am Flughafen Stuttgart Unterstützung für eine weitgehend unbeschwerter Reise. Der Airport ist barrierefrei ausgebaut, auf allen Parkdecks stehen ent-



flySTR: Täglich starten am Landesairport bis zu 400 Maschinen. Bei gutem Wetter können die Passagiere von ihrem Sitzplatz aus einen Blick auf den Fernsehturm, Stuttgarts Wahrzeichen, erhaschen.

sprechend gekennzeichnete behindertengerechte Stellplätze zur Verfügung. Auf dem Weg zwischen Terminal und Flugzeug sorgen entsprechende Fahrzeuge samt Begleitperson oder ein Sanitäter kostenlos für einen sicheren Transfer. Die FSG hat in ihren Qualitätsstandards maximale Wartezeiten auf die Unterstützung oder Weiterbeförderung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität definiert.

Im elektronischen Erfassungssystem „Ground Start Real Time“ werden diese systematisch kontrolliert.

# 82,0 %

**PÜNKTLICHKEIT** bei der  
Flugzeugabfertigung

## Wichtigste Destinationen 2017

| Zielland       | Passagiere <sup>1</sup> | Veränderung zu 2016 in % |
|----------------|-------------------------|--------------------------|
| Deutschland    | 2.979.934               | -1,6                     |
| Spanien        | 1.724.131               | -1,8                     |
| Türkei         | 1.264.998               | -1,2                     |
| Großbritannien | 714.175                 | -5,0                     |
| Griechenland   | 641.361                 | +28,0                    |

| Zielort              | Passagiere <sup>1</sup> | Veränderung zu 2016 in % |
|----------------------|-------------------------|--------------------------|
| Berlin (SXF/TXL)     | 1.037.588               | -1,1                     |
| Hamburg              | 689.315                 | -4,2                     |
| Palma de Mallorca    | 668.315                 | -8,6                     |
| Istanbul (IST/SAW)   | 636.649                 | -1,0                     |
| London (LHR/STN/LGW) | 522.042                 | +0,4                     |

<sup>1</sup> An, Ab und Transit auf Linien- und Charterflügen.

Werbung und Produktmarketing betreibt die FSG im Rahmen der entsprechenden Gesetze und der Empfehlungen des Deutschen Werberats. Im Berichtszeitraum lagen keine Beschwerden in diesem Zusammenhang vor. Gemeinsam mit dem Flughafenverband ADV hat die Flughafengesellschaft 2017 in einem Airport Travel Survey ihre Passagiere befragt. So reisten 71 % der Fluggäste aus privatem Anlass, 29 % waren beruflich unterwegs. Die Mehrheit stammte aus Baden-Württemberg, 17 % besaßen einen Wohnsitz außerhalb Deutschlands. Mehr als ein Viertel (27,1 %) war zu Zielen in Deutschland unterwegs; beliebteste Destinationen waren Berlin und Hamburg. Das sogenannte Quellaufkommen – Reisende mit Wohnsitz oder Beschäftigung im Einzugsgebiet des Flughafens – lag bei 70 %. Entsprechend entfielen 30 % auf das Zielaufkommen, also Besucher der Region Stuttgart/Baden-Württemberg.



Mit einer Note von 1,7 beim Flughafencheck 2017 der Pilotenvereinigung Cockpit belegte Stuttgart erneut einen der ersten Plätze. Die Flugkapitäne bewerten die für die Flugsicherheit relevante technische Airport-Ausstattung.

## Sicherheit an erster Stelle

Mit zahlreichen Vorgaben aus der Bundes- und EU-Gesetzgebung ist der Betrieb eines Flughafens besonders stark reglementiert – das garantiert höchstmögliche Sicherheit. Während die Flughafen Stuttgart GmbH Personal und Waren kontrolliert, fällt die Überprüfung der Passagiere in den Verantwortungsbereich der Bundespolizei. Das Luftsicherheitsniveau wird in Qualitätskontrollen der FSG und außerdem kontinuierlich in behördlichen Audits überprüft.

Auf globaler Ebene muss die FSG die Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) und der European Aviation Safety Agency (EASA) einhalten. Dies erreicht sie mit ihrem Sicherheitsmanagement, dem Safety Management System, welches als Teil des Flugplatzhandbuchs in das integrierte Managementsystem eingebunden ist. Zu allen Kategorien bestehen Verfahrensanweisungen und eindeutige Verantwortlichkeiten, sodass jederzeit ein sicherheitstechnisch optimaler Flughafenbetrieb gewährleistet ist. Der Bereichsleiter Verkehr sorgt mit Unterstützung des Sicherheitsmanagement-Beauftragten für die Umsetzung. In regelmäßigen Abständen und anlassbezogen tagt außerdem der Safety Review Board, um den Bereichsleiter bei seiner Arbeit zu beraten. Ihm gehören neben dem Beauftragten für das Sicherheitsmanagement Vertreter aller Geschäftsbereiche des Unternehmens an, deren Aufgabenbereiche die operationelle Sicherheit berühren. Auch die Aufsichtsbehörde des Flughafens Stuttgart ist mit einem Referenten in dem Gremium vertreten. Da die FSG die Betreibergesellschaft des Flughafens ist, erstreckt sich der Geltungsbereich ihrer Sicherheitsgrundsätze auf das gesamte Flughafengelände und dessen Nutzer.

Mit den zuständigen Behörden hat die FSG das Verhalten im Falle von Brand-, Stör- und Schadensfällen abgestimmt. Anfang 2017 wurden die Leitstellen der Feuerwehr und die Leitstelle Sicherheit und Technik zu einer neuen Integrierten Leitstelle (ILS) im Towergebäude zusammengefasst. Hier kommen nun alle Meldungen an und werden dann entsprechend weiter delegiert. Für medizinische Zwischenfälle ist ebenfalls vorgesorgt: Alle 86 Beschäftigten der Feuerwehr sind zu Notfallsanitätern ausgebildet. Sie sind in der Lage, eine Erstversorgung zu leisten, bis ein Notarzt eintrifft. Im laufenden Jahr 2018 will die FSG auf dem gesamten Airport-Gelände, sowohl innerhalb der Gebäude als auch an den Außenanlagen, 72 neue Defibrillatoren-Säulen installieren.

Einmal im Jahr fasst die FSG alle sicherheitsrelevanten Ereignisse in einem internen Bericht zusammen. Im Jahr 2017 ereigneten sich 120 meldepflichtige Flugbetriebsstörungen oder Zwischenfälle durch Flugzeuge, Fahrzeuge, Geräte oder Ausrüstungsgegenstände (2016: 126). Unfälle mit gefährlichen Gütern gab es wie schon 2016 keine und auch keine sogenannten Zwischenfälle (2016: 6). 87-mal – und damit deutlich häufiger als in den zurückliegenden Jahren – musste Öl und/oder Treibstoff aufgenommen werden (2016: 39). Auf der Start- und Landebahn kam es zu 5 (2016: 7) Störfällen. Die FSG untersucht alle Vorkommnisse gründlich, um künftige Schadensfälle auszuschließen und entsprechende Sicherheitshinweise daraus abzuleiten. Zudem finden regelmäßige Qualitätskontrollen bei der Flugzeugabfertigung statt.

# STANDORTENTWICKLUNG UND VERKEHRSANBINDUNG

Die Flughafengesellschaft hat sich in ihrem fairport-Programm klar positioniert: Sie will den Landesairport kontinuierlich zu einem intermodalen Verkehrsknoten ausbauen und den land- und luftseitigen Verkehr so verknüpfen, dass für die Menschen im Einzugsgebiet eine bestmögliche Anbindung entsteht. Damit reagiert sie sowohl auf ansteigende Fluggastzahlen als auch auf den Wunsch der regionalen Wirtschaft nach einer optimalen Erreichbarkeit des Flughafens.

Aus diesem Grund unterstützt die FSG bedeutende Infrastrukturprojekte wie die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 oder das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm (→ Seite 20). Sie tätigt außerdem hohe Investitionen in den Ausbau der Terminalkapazitäten. Nicht zuletzt entwickelt sie das Flughafengelände zu einem gefragten Business-Standort mit bester Anbindung an Stuttgarts Zentrum sowie an nationale und internationale Destinationen.

## Auf steigende Passagierzahlen eingestellt

Das DLR-Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr prognostiziert angesichts eines ungebrochenen Aufwärtstrends in der Luftfahrtbranche bis zum Jahr 2030 ein starkes Wachstum bei den Passagieren. Am Flughafen Stuttgart tragen daneben auch Bau- und Infrastrukturprojekte dazu bei, dass die Anzahl an Reisenden und somit der Zubringerverkehr steigen wird und sich das Einzugsgebiet vergrößert. Das Bahnprojekt Stuttgart 21 mit seinem verbesserten Fern- und Regionalverkehrsangebot soll bis zu 1,2 Mio. zusätzliche Fluggäste im Jahr an den Landesairport bringen. Und auch das Stuttgart Airport Busterminal (SAB), von dem Fernbusse rund 20 Ziele im Inland und circa 50 Ziele in Europa ansteuern, führt seit 2016 mehr Reisende auf

das Gelände. Auf Grundlage aktueller Prognosen erwartet die FSG im Jahr 2030 über 14 Mio. Fluggäste und damit 3 Mio. mehr als 2017.

Von besonderer Bedeutung bei der Planung ist das Nahverkehrsnetz der Stadt Stuttgart. Rund 2,5 Mio. Passagiere kamen im vergangenen Geschäftsjahr mit der S-Bahn zum Airport. Die Zahl der Fahrgäste steigt seit vielen Jahren stetig. Für eine noch bessere Anbindung des Standorts sorgen neben einem höheren Takt auch neue Verbindungen in den Randzeiten, die Ende 2018 in den Fahrplan aufgenommen werden. Aktuell verbringt die Hälfte aller Passagiere unter zehn Minuten am Gleis, bis ihre S-Bahn ankommt – 98 % aller Fluggäste warten weniger als eine halbe Stunde.

Die Anbindung an das U-Bahn-Netz soll das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen. Dazu wird die Linie 6 verlängert; auf einer rund 3,3 km langen Trasse entstehen drei neue Haltestellen mit dem Flughafen als Endstation. Diese wird für Passagiere und Hotelgäste günstig liegen: am südlichen Rande der Messepiazza in einem offenen Trog direkt vor dem neuen Konferenzhotel, nur wenige Meter von den Flughafenterminals entfernt. Die Kosten für das Vorhaben, das bis Ende 2020 vollendet sein soll, teilen sich die Bauherrin Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Landkreis Esslingen und die Stadt Leinfelden-Echterdingen. Damit der Start des Hotelbetriebs nicht beeinträchtigt wird, finanzierte die Flughafengesellschaft vorbereitende Bauarbeiten mit einer Summe von rund 3,6 Mio. € vor. Im September 2017 begann die Neuverlegung von Infrastrukturtrassen entlang der Flughafenstraße, welche im April 2018 abgeschlossen wurden.

Die neue U-Bahn-Anbindung eröffnet weiteren Passagieren, Besuchern und Beschäftigten die Möglichkeit, Flughafen und Landesmesse kostengünstig sowie komfortabel ohne Auto zu erreichen. Bis 2030 rechnet die FSG damit, dass der Autoverkehr nur etwa halb so stark zunehmen wird wie das gesamte Verkehrsaufkommen. In Verbindung mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos (→ Seite 36) wirkt der Flughafen einem Anstieg des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes durch den Zubringerverkehr auf diese Weise entgegen.

Angesichts stetig steigender Passagierzahlen tätigt die FSG hohe Investitionen in den umfangreichen Ausbau ihrer Terminalkapazitäten: Die Baulücke zwischen den Terminals 3 und 4 soll geschlossen, Terminal 4 vollständig erneuert werden. Weil sich die Passagierprozesse verändert haben, stehen außerdem umfassende Modernisierungen der Reisegepäckkontrollen in den Terminals 1 und 2 an. Für dieses Projekt sind wegen seiner Größe, aber auch wegen komplexer Abstimmungen mit den Bauarbeiten für Stuttgart 21 anspruchsvolle Planungen nötig (→ Seite 20).

### Bauarbeiten auf der Runway geplant

Der östliche Teil der 3.345 Meter langen Start- und Landebahn bekommt im Frühjahr 2020 eine neue Betondecke. Vom 23. April bis zum 18. Juni 2020 starten und landen die Maschinen daher auf einer verkürzten Piste. Die Airlines können ab Stuttgart trotzdem weiterhin alle Ziele in Deutschland und im nahen Europa nonstop erreichen. Bei Fernflügen wird es Einschränkungen bei der Reichweite geben.

Aus Sicherheitsgründen überprüft der Flughafen Stuttgart den Zustand der gesamten Infrastruktur regelmäßig. Sobald es nötig ist, werden Flächen ausgebessert. Der Abschnitt der Start- und Landebahn, der im Frühjahr 2020 erneuert wird, wurde Mitte der neunziger Jahre gebaut. Wettereinflüsse und Materialbeschaffenheit spielen bei der Haltbarkeit des Runway-Betons eine Rolle – und natürlich die Beanspruchung: Die meisten Flugzeuge setzen bei ihrer Landung in Stuttgart im Osten der Piste auf.

### Wachstumstreiber Non-Aviation

Nicht nur Passagiere nutzen das vielfältige Shopping- und Gastronomie-Angebot in den Flughafengebäuden, es sind jährlich auch circa 4 Mio. sogenannte „Meeters and Greeters“, die dort einkaufen und sich verpflegen. Das Angebot wächst kontinuierlich, 2017 reihten sich der Dessous-Spezialist Hunkemöller sowie ein neues Juweliergeschäft in die Riege der insgesamt über 90 Shops, Restaurants und Serviceeinrichtungen ein. Mit der Ansiedlung wichtiger Anker-Mieter im Business-Quartier Stuttgart Airport City verfolgt die FSG konsequent ihre Strategie der Standortentwicklung. Aktuell bewirtschaftet sie einen Bestand von etwa 550.000 m<sup>2</sup>, die Parkhäuser mit eingerechnet.

Durch die Vermietung der Flächen in den Bürokomplexen SkyLoop und SkyPort ist die Leerstandsquote der Immobilien 2017 von 8,2 % auf 5,3 % gesunken. Bei der positiven Umsatzentwicklung im Real-Estate-Geschäft (+ 1,9 %) erwiesen sich die neuen Business-Gebäude als Treiber. Gastronomie, Ladengeschäfte und Fluggastparken trugen eben-



Die Stuttgart Airport City ist ein gefragter Business-Standort. Die neuen Bürogebäude SkyLoop und SkyPort sind komplett vermietet, der Bau des nächsten Kongresshotels (links im Bild) geht voran.

falls zu dem positiven Ergebnis bei, leichte Umsatzrückgänge waren bei Duty Free/ Travel Value zu verzeichnen.

Angesichts der ungebremsen Nachfrage nach hochwertigen Gewerbeimmobilien mit guter Anbindung im Raum Stuttgart erarbeitet die FSG derzeit Konzepte für die städtebauliche Entwicklung im Bereich zwischen dem Stuttgart Airport Busterminal im Parkhaus P14 und der Gewerbeeinheit SkyLoop. Die Planungen erfordern eine enge Abstimmung mit den anstehenden Bauarbeiten für Stuttgart 21. Mit einem Gestaltungswettbewerb möchte die Flughafengesellschaft außerdem die Außenraumgestaltung und die Aufenthaltsqualität in der Airport City aufwerten.

Laufend investiert die FSG in die Sanierung ihrer Parkhäuser. Um angesichts der verschiedenen Bauprojekte und steigender Fluggastzahlen

Engpässe bei den Parkplätzen zu verhindern, wird sie in den kommenden drei Jahren rund 80 Mio. € in die Errichtung neuer und in die Erweiterung bestehender Parkhäuser investieren (→ Seite 20). Außerdem treibt sie in Zusammenarbeit mit dem Pächter APCOA die Digitalisierung im Parkraummanagement voran.

Als Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen – DGNB e. V. legt die FSG besonderen Fokus auf ökologische und soziokulturelle Aspekte. Die Unternehmenszentrale SkyPort zum Beispiel erhielt ein goldenes DGNB-Zertifikat, das Businessquartier als Ganzes wurde vorzertifiziert. Mit der Flughafen Stuttgart Energie GmbH verfügt die FSG über einen eigenen Energiedienstleister. Dies ermöglicht ein auf das Areal abgestimmtes energetisches Gesamtkonzept, in welches das eigene Blockheizkraftwerk und die Fotovoltaikflächen eingebunden sind.

# IM FOKUS: MIT DEM E-AUTO ZUM AIRPORT

Klimaziele und Dieselfahrverbote: Über die Zukunft des Individualverkehrs wird kontrovers diskutiert. Auch die Flughafen Stuttgart GmbH setzt sich mit diesem Thema schon seit vielen Jahren auseinander und testet umweltfreundliche Motorentchnologie auf ihrem Gelände. Seit 1991 ersetzt sie dort, wo es möglich ist, Dieselfahrzeuge durch strombetriebene Alternativen. Im Jahr 2018 werden alle Passagierbusse und Gepäckschlepper CO<sub>2</sub>- und abgasfrei betrieben werden.

Es tragen aber nicht nur die Fahrzeuge der eigenen Flotte zum CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Airports bei – mehr als ein Drittel geht auf den An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchern, Abholern und Beschäftigten zurück. Auf dem Weg zum klimaneutralen Flughafen möchte die FSG auch diese Emissionen verringern. Ende 2017 hat sie dafür 33 zusätzliche Ladepunkte für Elektroautos im öffentlichen Bereich des Flughafens installiert.

## Einfach Ökostrom am Flughafen tanken

Der sichtbare Ausbau dieser Infrastruktur schafft einen Anreiz, umweltschonend und batteriebetrieben zum Airport zu fahren. Die FSG leistet so gleichzeitig einen Beitrag zum Aufbau eines flächendeckenden E-Ladenetzes in Baden-Württemberg und zur Entwicklung hin zu mehr E-Mobilität im Sinne der Verkehrswende. Die Fahrzeuge werden am Flughafen mit 100 % Ökostrom versorgt. So schöpfen sie ihr nachhaltiges Potenzial voll aus.

An sieben der nun insgesamt 48 Parkplätze für Elektroautos im öffentlichen Bereich gibt es hochmoderne Schnellladepunkte, an denen Autos mit entsprechender Konfiguration in unter einer Stunde Energie tanken – eine bewusste Investition in künftige Anforderungen. Gerade für Taxiunternehmen wird der Einsatz von Elektrofahrzeugen dadurch attraktiver, verkürzen sich die Standzeiten beim Ladevorgang doch signifikant. Die wachsende Elektro-Infrastruktur bedeutet für konventionelle Pkw allerdings weniger Parkfläche. Es bleibt zudem abzuwarten, wie schnell die neuen Stationen angenommen und entsprechend ausgelastet sein werden.

## Die Zukunft ist elektrisch

Elektrofahrzeuge können stabilisierend auf das Stromnetz wirken, indem sie während des Ladevorgangs wie Pufferspeicher Spitzen abfedern. Solche Peaks entstehen beispielsweise, wenn Solarzellen oder Windkraftanlagen viel Strom produzieren. Um erneuerbare Energiequellen mit schwankender Erzeugung und einen wachsenden Verbrauch durch Elektrofahrzeuge in Einklang zu bringen, sind intelligente Netze (Smart Grids) nötig. Diese Technologie wird bereits national wie international getestet, etwa mit dem ersten überregionalen Smart Grid „C/sells“. An dem Schaufensterprojekt der Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern und Hessen beteiligt sich auch der Flughafen Stuttgart.

# 100 %

ÖKOSTROM am Flughafen tanken

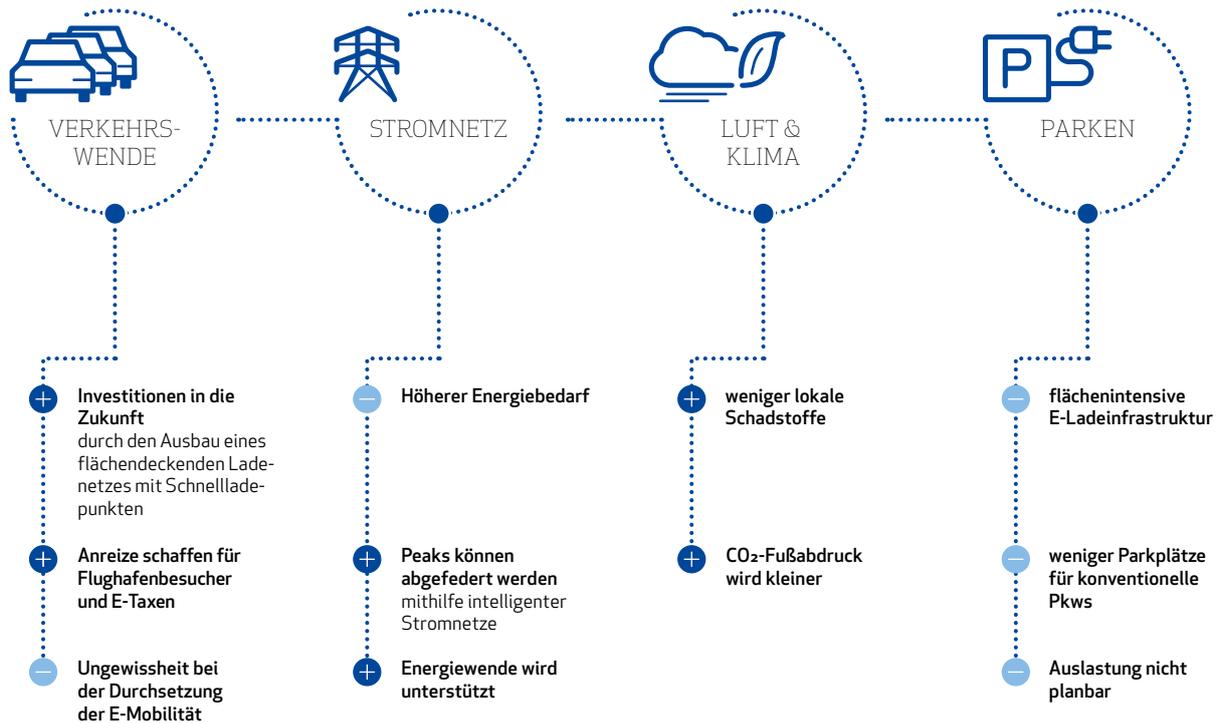
Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladestationen im Jahr 2017 gefördert. Dieses Engagement zeigt: Für die Bundesrepublik wie für den Flughafen ist die Zukunft der Mobilität elektrisch. Mit dem Ausbau seiner Stromtankstellen etabliert sich der Airport als Verkehrsdreh-scheibe für alternative Antriebe. Weitere E-Tankstellen und ein gezielter Ausbau des Schnellladenetzes sollen diesen Anspruch untermauern.

Zu finden sind die Elektro-Tankstellen auf dem Parkplatz P7 direkt vor dem Terminalgebäude, auf der Ebene 3 des Parkhauses P14 sowie im „Kiss & Ride“-Bereich des Stuttgart Airport Busterminals (SAB). An Gleichstromanschlüssen zum Schnellladen werden Fahrzeugbatterien, die diese Technologie unterstützen, mit einer Leistung von bis zu 150 Kilowatt schon während eines kurzen Stopps wieder befüllt.

## Ausbau der Lademöglichkeiten für Stromer

Als zentraler Verkehrsknotenpunkt in Baden-Württemberg hat der Flughafen Stuttgart ein vitales Interesse daran, Anreize für einen klimafreundlichen Individualverkehr zu setzen. Denn ohne eine flächendeckende Ladeinfrastruktur kommt die E-Mobilität nur schwer aus

der Nische. Dabei geht der Airport voran in der Erwartung, dass die Vorteile aus der Verkehrswende mögliche Nachteile mehr als ausgleichen werden. In der folgenden Grafik ist zu sehen, wo mit positiven und negativen Effekten zu rechnen ist.



Ich fahre meine Kunden im Taxi schon elektrisch und nutze die Schnellladesäulen des Flughafen Stuttgart regelmäßig.

Bismark Yeboah, Taxifahrer

# MITARBEITER UND ARBEITSUMFELD

Die Flughafen Stuttgart GmbH bietet rund 1.000 zukunftsfähige Arbeitsplätze. Als Ausbildungsbetrieb qualifiziert sie 52 junge Menschen in Berufsfeldern, die an den Bedürfnissen des Unternehmens und des Arbeitsmarkts orientiert sind. Ein umfangreiches betriebliches Gesundheitsmanagement fördert das körperliche und seelische Wohlbefinden aller Mitarbeiter, gezielte Fortbildungsangebote sowie breit gefächerte Entwicklungsmöglichkeiten sichern deren Beschäftigungsfähigkeit. Mit klaren Grundsätzen zu Personalführung und Zusammenarbeit, Arbeitssicherheit, Gesundheits- und Datenschutz setzt die FSG transparente Rahmenbedingungen.

So kommt die Flughafengesellschaft ihrer Verantwortung als verlässlicher Arbeitgeber nach und leistet einen positiven Beitrag zur lokalen Wertschöpfung und zum Gemeinwohl. Ihre kompetenten und motivierten Mitarbeiter bilden das Fundament ihres unternehmerischen Erfolgs. Das Arbeitsumfeld ist von Fairness, Respekt und Chancengleichheit geprägt – diese Leitgedanken wirken auch über die Unternehmensgrenzen hinaus und bestimmen die Zusammenarbeit mit Kunden, Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern. Die verbindliche Wertebasis dafür liefert der fairport-Kodex (→ Seite 13).

Zum 31. Dezember 2017 waren 956 Personen fest bei der FSG beschäftigt, ohne Auszubildende und Praktikanten. Die Personalstärke bleibt damit nahezu unverändert. In Teilzeit beschäftigte die FSG 148 Mitarbeiter (15,5 %), befristet 35 Arbeitnehmer (3,7 %). Die Fluktuation belief sich 2017 auf 59 Beschäftigte; die Fluktuationsquote war mit 5,9 % bei der FSG weiterhin vergleichsweise niedrig. Alle Mitarbeiter der FSG sind am Standort Stuttgart tätig und unterliegen dem deutschen Arbeitsrecht sowie den national geltenden Arbeitnehmerstandards.

## Anzahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2017

| Konzern  | 2017         | 2016         | Veränderung in % |
|--|--------------|--------------|------------------|
| Flughafen Stuttgart GmbH                           | 956          | 948          | 0,8 %            |
| Baden-Airpark GmbH                                 | 210          | 205          | 2,4 %            |
| SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH         | 349          | 328          | 6,4 %            |
| S. Stuttgart Ground Service GmbH                   | 329          | 302          | 8,9 %            |
| HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service- GmbH | 104          | 113          | -8,0 %           |
| <b>Anzahl Mitarbeiter gesamt</b>                   | <b>1.948</b> | <b>1.896</b> | <b>2,7 %</b>     |

## Faire Entlohnung auf tariflicher Basis

[GRI 102-41] Die FSG entlohnt die Mehrheit ihrer Mitarbeiter (94,5 %) auf Grundlage des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD, Entgeltordnung vom 01. Januar 2017). Davon ausgenommen sind leitende Führungskräfte. Für das Feuerwehr- und Rettungsdienstpersonal gilt ein eigener Haustarifvertrag, der zum 31. Oktober 2017 aktualisiert wurde. Der angepasste Vertrag trat zum 01. Januar 2018 in Kraft.

In wirtschaftlich erfolgreichen Jahren beteiligt die Flughafengesellschaft die tariflich Beschäftigten am Unternehmensgewinn. Die Ertragsbeteiligung sieht einen pauschalen Bonus von bis zu 700 € vor, der sich am bereinigten Geschäftsergebnis der Vorjahre orientiert. Im Jahr 2017 zahlte die FSG das dritte Mal in Folge den Betrag in voller Höhe aus.

Der Tarifvertrag regelt darüber hinaus, dass die FSG ihren Mitarbeitern vermögenswirksame Leistungen gewährt. Zur Ergänzung der gesetzlichen Rente steht ihnen zudem eine betriebliche Altersvorsorge durch die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder zu. Optional können

sie ihre Rentenvorsorge privat durch Entgeltumwandlung oder einen Riester-Vertrag aufstocken.

**15,5 %**

der Mitarbeiter bei der FSG  
sind in **TEILZEIT** tätig.

Wegen saisonaler Schwankungen im Flugverkehr muss das Unternehmen seinen Personaleinsatz der Situation angemessen handhaben können. Es ist ihm aber gleichermaßen wichtig, für sichere Arbeitsplätze zu sorgen. Für die Mitarbeiter im Bodenverkehrsdienst, die seit Mitte 2016 bei der Tochtergesellschaft Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) eingesetzt werden, hat die FSG deshalb die Arbeitszeiten durch variable Schichten, Querqualifizierungen und Jahresarbeitszeitkonten flexibel ausgestaltet. In Zeiten hoher Auslastung setzt die FSG außerdem Zeitarbeitskräfte unter fairen Bedingungen ein: In allen Fällen ist der Stundenlohn deutlich höher als der gesetzliche Mindestlohn von 8,84 €, den das baden-württembergische Tariftreuegesetz für die Vergabe öffentlicher Aufträge vorsieht. Zeitarbeitskräfte unterliegen den jeweiligen Tarifverträgen der Personaldienstleister.

Die Flughafengesellschaft stellt sicher, dass die Mitarbeiter ihr Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit sowie das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen nach dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) jederzeit und ungehindert ausüben können. Der 15-köpfige Betriebsrat setzt das Mitbestimmungsrecht der Beschäftigten um und wacht über die Einhaltung der Tarifverträge, der gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen sowie der geltenden Betriebsvereinbarungen. Plant die Geschäftsleitung wesentliche Veränderungen, so informiert sie das Mitarbeiter-

gremium rechtzeitig und unter Einhaltung der gesetzlichen Informationspflichten. Für die Interessen junger Mitarbeiter tritt eine Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) ein; die Rechte von Mitarbeitern mit Handicap gewährleistet die Schwerbehindertenvertretung.

### Gute Ausbildung sichert Fachkräfte

Auf der Ausbildungsmesse Drehkreuz Stuttgart ([www.drehkreuz-stuttgart.de](http://www.drehkreuz-stuttgart.de)), die jährlich in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit am Flughafen stattfindet, gewinnen Schüler und Studierende einen praxisnahen Einblick in die vielfältigen Berufsfelder auf dem Gelände – von der Hotellerie über die Flugsicherung bis hin zu Zoll und Grenzschutz. Rund 500 Besucher nutzten 2017 diese Gelegenheit; mehr als die Hälfte stammte aus einem Umkreis von weniger als 20 km, und auch die übrigen Teilnehmer kamen aus dem unmittelbaren Einzugsgebiet des Airports.

Schüler können die FSG auf eine ganz besondere Weise kennenlernen: Über die Initiative „Mitmachen ist Ehrensache“ tauschen sie einen ganzen Unterrichtstag gegen die Arbeit bei einem Unternehmen ihrer Wahl. Den Lohn spenden sie ausgewählten Initiativen für benachteiligte Kinder und Jugendliche. Im Jahr 2017 waren zwei Schüler für einen Tag bei der FSG tätig.

Für junge Menschen, die Interesse an einer Ausbildung haben, hält die Flughafengesellschaft ein breites Spektrum zukunftssträchtiger Berufsfelder bereit – mehr als 1.000 Schulabgänger bewerben sich jedes Jahr. Zum 21. September 2017 nahmen 19 neue Kolleginnen und Kollegen ihre Ausbildung auf: 2 Mechatroniker, 2 Fachinformatiker, 2 Elektroniker und 4 Kfz-Mechatroniker im gewerblichen Bereich sowie 3 Bürokaufleute und 2 Servicekaufleute im Luftverkehr im kaufmännischen Bereich. Seit September 2017 bildet der Flughafen außerdem

erstmalig vier Azubis zur Werkfeuerwehrfrau / zum Werkfeuerwehrmann aus. Alle erfolgreichen Absolventen erhalten eine zwölfmonatige Weiterbeschäftigungsgarantie.

Die FSG beteiligt sich auch an der Qualifizierung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit Lerneinschränkungen für das Berufsbild des Autofachwerkers; dies geschieht in Zusammenarbeit mit dem Anna Haag Mehrgenerationenhaus in Stuttgart als Bildungsträger. Im Jahr 2017 gingen wieder vier Teilnehmer tageweise in diese praxisnahe Lehre in der Kfz-Werkstatt des Flughafens. Insgesamt bot das Programm bisher 20 Auszubildenden eine Berufsqualifikation.

Auch für Studierende ist die Flughafengesellschaft ein attraktiver Ausbildungspartner. Jedes Jahr vergibt sie einen Platz für das duale Studium Aviation Management in Zusammenarbeit mit der Hochschule Worms. Neu ist die Kooperation mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg; die ersten drei Studenten werden im September 2018 eingestellt. Diese absolvieren die Studiengänge Wirtschaftsingenieurwesen mit Schwerpunkt Facility Management, Elektrotechnik mit Schwerpunkt Energie- und Umwelttechnik sowie Wirtschaftsinformatik mit Schwerpunkt Business Engineering. Daneben ermöglicht die FSG rund 20 Studierenden verschiedener betriebswirtschaftlicher und technischer Fachrichtungen jedes Jahr ein Praxissemester. Es werden außerdem regelmäßig Abschlussarbeiten von Bachelor- und Masterabsolventen bei der FSG geschrieben.

## Lebenslanges Lernen

Um ihre Beschäftigungsfähigkeit dauerhaft zu gewährleisten, bildet die FSG ihre Mitarbeiter regelmäßig fort. Die Beschäftigten nahmen 2017 insgesamt 51.146 Fortbildungsstunden wahr, das sind durchschnittlich 53,5 Stunden pro Kopf. Das wichtigste Instrument dafür sind fachspezifische Schulungen, die auf Grundlage einer Bedarfsanalyse ausgewählt und angeboten werden. Zudem stellt das Unternehmen eine ganze Reihe an zusätzlichen Bildungsinhalten bereit: Neben sicherheitsrelevanten Schulungen sind das Seminare zu Rhetorik, Präsentationstechniken, Selbst-, Projekt- und Zeitmanagement, Englischunterricht und Angebote zur Erhöhung der Stressresilienz. 2018 sollen diese durch neue E-Learning-Programme ergänzt werden. Einzelne Mitarbeiter oder ganze Teams können bei Bedarf außerdem Coaches, Mediatoren oder Moderatoren in Anspruch nehmen. Die Jahresgespräche, die jeder Mitarbeiter mit seinem Vorgesetzten führt, sind der Rahmen, in dem individuelle Ziele definiert und daraus entsprechende Schritte abgeleitet werden.

Die FSG bereitet ihre Führungskräfte in einem modularen Programm mit Themen wie Management und Kommunikation, Gesprächsführung, Konfliktmanagement, Arbeitsrecht und Gesundheit auf ihre Aufgaben vor. In einem dreitägigen Planspiel vertiefen die Teilnehmer diese Inhalte

und arbeiten persönliche Stärken und Entwicklungspotenziale heraus. Ein weiteres Planspiel vermittelt ihnen praxisnah betriebswirtschaftliche Inhalte.

Im März 2017 brachte die Flughafengesellschaft ein Förderprogramm unter dem Namen „Alternative Karrierepfade“ auf den Weg, welches neue berufliche Entwicklungsmöglichkeiten bietet. Den klassischen Karriereweg als Führungskraft ergänzen nun auch Experten- und Projektlaufbahnen. Die FSG ordnete alle Fachgebietsleiter einer entsprechenden Laufbahn zu – je nach bisherigem Aufgabenschwerpunkt zur Mitarbeiterführung, zur Projektleitung oder zum Einbringen und Vertiefen speziellen Fachwissens. Bestehende Hierarchien und Berichtswege ändern sich durch die neuen Karrierepfade nicht. Im Jahr 2017 fanden erste Workshops statt, 2018 wird das Angebot ausgeweitet.

## Fokus auf Sicherheit und Gesundheit

Der Umgang mit unterschiedlichsten Fahrzeugtypen, Maschinen oder Gefahrstoffen erfordert ein besonders hohes Maß an Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Die FSG kommt dabei ihrer gesetzlich gebotenen Fürsorge- und Organisationspflicht voller Überzeugung und mit großem Engagement nach. Dazu gehört unter anderem das Beratungsangebot der Fachkräfte für Arbeitssicherheit und der Betriebsärzte zu Gesundheitsschutz und Unfallverhütung. Ein Schwerpunkt der Aktivitäten lag auch 2017 darauf, Risiken im Umgang mit Gefahrstoffen zu reduzieren.

Regelmäßig führen die Fachkräfte für Arbeitssicherheit und die Betriebsärzte in Begleitung des Betriebsrats Begehungen zum Arbeitsschutz durch und überprüfen dabei bestehende sowie neue oder veränderte Arbeitsplätze und -stätten. Im Sinne des präventiven Brandschutzes beteiligt sich auch die Feuerwehr daran. Sie führt darüber hinaus auch eigene Inspektionen durch. Informationen zu sicherem und gesundem Verhalten macht die Stabsstelle Arbeitsschutz für alle Mitarbeiter über das Intranet und über Aushänge zugänglich.

Einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit am Flughafen leisten die jeweils mehr als 200 betrieblichen Ersthelfer und Brandschutzhelfer der FSG. Sie werden bei der Feuerwehr bzw. ihrem Rettungsdienst ausgebildet. Für den Fall, dass es trotz der hohen Sicherheitsvorkehrungen einmal zu einem Sach- oder Personenschaden kommen sollte, hat die FSG eine neue Unfall-/ Schadensdatenbank eingeführt. Sie informiert zeitnah über die Ereignisse und ermöglicht entsprechende Untersuchungen.

Zu den Vorhaben, die die FSG 2017 begonnen hat, gehört auch die Umgestaltung und Modernisierung des Enteisungsmittelagars und der Befüllanlage für Granulat. Ziel des Vorhabens ist es, den Beladevorgang der Winterdienstfahrzeuge so zu gestalten, dass er effizient erfolgt



Die Flughafengesellschaft ist ein Ausbildungsunternehmen aus Überzeugung. Seit 2017 gehen auch vier Werkfeuerwehrmänner bei uns in die Lehre.

sowie Gefährdungen durch Absturz, Staubentwicklung und Staplerverkehr reduziert werden. Daneben werden die Lichtverhältnisse an Außenpositionen auf dem Vorfeld durch zusätzliche stationäre Beleuchtung verbessert. In Zukunft soll die Stabsstelle Arbeitsschutz systematisch Sicht auf Projektgenehmigungen erhalten und somit schon frühzeitig eingebunden werden.

Mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit und Arbeitszufriedenheit der Mitarbeiter zu steigern, die Arbeitsbedingungen laufend zu verbessern und so Fehlzeiten zu vermindern, betreibt die FSG ein Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM). Die Verantwortung dafür tragen der Arbeitskreis Gesundheit, der Gesundheitszirkel, die Gesundheitsbe-

auftragte und der Arbeitsschutzausschuss. Das BGM umfasst acht Handlungsfelder:

- Zusammenarbeit mit der technischen medizinischen Arbeitssicherheit
- Gesundheitsförderung
- Personalmanagement/-entwicklung
- Betriebliches Eingliederungsmanagement nach § 167 SGB IX
- Suchtprävention
- Präventionsmanagement
- Mitarbeiterbeteiligung
- Notfall- und Krisenmanagement



Faszination Flughafen: Die Airport-Touren, die seit 2017 eigens für Mitarbeiter und deren Familien angeboten werden, geben Gelegenheit, den eigenen Arbeitsplatz einmal anders zu erleben.

Für die Gesundheitsförderung setzt die FSG auf ein breites Sport-, Präventions- und Reha-Angebot als Ausgleich zur körperlichen Arbeit. So können Mitarbeiter zur Regeneration und als aktive Erholungspause ein individuelles Sportprogramm in Anspruch nehmen. Die Übungen werden von einem externen Trainer auf die Bedürfnisse des Einzelnen angepasst und umfassen neben der persönlichen Gesundheitsberatung in erster Linie Gymnastik und Massagen. Kurze Trainingseinheiten unter dem Motto „Arbeitsplatz Aktiv“ bietet die Flughafengesellschaft wöchentlich für die Werkstätten, die Fluggastdienste und die Mitarbeiter der Integrierten Leitstelle an mit dem Ziel, falscher Haltung vorzubeugen und so die Gesundheit zu fördern.

Seit Februar 2017 gibt es im Airport Medical Center im Terminal ein Massage-Angebot für alle Beschäftigten der Flughafengesellschaft; dort sind auch physiotherapeutische Behandlungen auf Rezept möglich. Mit Yoga-Kursen, dem Gesundheitstag zum Thema Ernährung und der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ setzt die FSG Anreize, etwas für die eigene Gesundheit zu tun. Bis zum Jahr 2019 soll außerdem ein neues Fitnesscenter für die Mitarbeiter errichtet werden.

Neben der körperlichen Gesundheit fördert die FSG auch die geistige Fitness. So wurde 2017 erstmals ein Gehirnjogging-Kurs unter dem

Namen „HeadFit“ angeboten. Das Konzept stammt aus dem Leistungssport und setzt auf aktives Körpertraining, um die kognitive Leistungsfähigkeit zu steigern. Wegen der guten Resonanz soll der Kurs in der Zukunft wiederholt werden. Aus der Mitarbeiterbefragung 2015 ging der Wunsch hervor, das grundsätzliche Wohlbefinden der Angestellten zu stärken. Um diesem Wunsch zu entsprechen, legte die Personalentwicklung 2017 unter anderem das Seminar „Stress-Radar – Meinen Stress-Schutz-Faktor erhöhen“ auf. Zusätzlich dazu findet der Kurs „Chefsache Gesundheit“ statt – dort lernen Führungskräfte, nicht nur bei sich selbst, sondern auch bei den Mitarbeitern Stresssymptome frühzeitig zu erkennen und ihnen zu begegnen.

### Umweltverträglich pendeln

Für einen möglichst umweltschonenden Arbeitsweg können die Mitarbeiter der FSG die kostenlose Mitfahrzentrale fairport TwoGo nutzen. Wer den Öffentlichen Nahverkehr bevorzugt, profitiert von einem vergünstigten Firmenticket, das die Flughafengesellschaft in Kooperation mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) anbietet und das auch anderen Firmen am Flughafen offensteht. Bis zu 500 € Zuschuss pro Jahr erhalten die Mitarbeiter dafür.

Darüber hinaus betreibt die FSG mehrere Projekte zur Standortentwicklung, die die umweltfreundliche und komfortable Anreise zum Arbeitsplatz in Zukunft verbessern sollen (→ Seite 33). Bei allen Vorhaben hat sie die Balance zwischen Nutzen und Wirtschaftlichkeit zu wahren. So prüfte die Flughafengesellschaft etwa die Möglichkeit, den Mitarbeitern ein E-Bike-Leasing anzubieten, was jedoch mit einer Gehaltsumwandlung nicht mit dem Tarifvertrag vereinbar ist.

## 20

**NATIONALITÄTEN** sind in der Belegschaft der FSG vertreten.

### Gelebte Vielfalt

Für den Flughafen Stuttgart, Baden-Württembergs Tor zur Welt, gehört ein weltoffener und toleranter Umgang mit allen Menschen zu seinen Grundwerten. Die FSG garantiert allen Mitarbeitern gleiche Chancen unabhängig von ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion oder Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Für das Jahr 2017 sind keine Verstöße gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) bekannt. Arbeitsstellen vergibt die FSG ausschließlich auf Grundlage fachlicher Qualifikationen und individueller Leistungen. Zum Stichtag 31. Dezember 2017 waren Mitarbeiter 20 verschiedener Nationalitäten für das Unternehmen tätig. Die Quote schwerbehinderter Beschäftigter lag 2017 bei 7,33 % und damit deutlich über der gesetzlichen Vorgabe von 5 %.

Viele Arbeitsbereiche am Flughafen sind durch schwere körperliche Arbeit geprägt; aus diesem Grund überwiegt traditionell die Anzahl der männlichen Mitarbeiter. 2017 lag der Anteil der weiblichen Beschäftigten bei 23,85 %. Die FSG erfüllt die Vorgaben aus dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst. Seit September 2017 ist die Geschäftsführung geschlechterparitätisch besetzt. Damit waren in den beiden oberen Führungsebenen (Geschäftsführung, Bereichs- und Abteilungsleitung) im Berichtsjahr 11,54 % Frauen beschäftigt. Derzeit ist keine Fluktuation in diesem Bereich abzusehen, insofern legt der Flughafen die Zielgröße zum 30. Juni 2017 wieder auf 10,7 % fest. Der Aufsichtsrat besteht aus zwölf Mitgliedern, darunter sind drei Frauen. Alle vereinbarten Quoten wurden 2017 erreicht.

Die FSG wirkt grundsätzlich darauf hin, die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu fördern. Bei den Tätigkeiten, bei denen eine Individualisierung der Arbeitszeit nicht mit den reibungslosen Abläufen am Flughafen oder der Sicherheit in Konflikt steht, sind flexible Arbeitszeiten oder Home-

office möglich. Wo nötig, entwickelt sie auch für die Führungskräfte individuelle Modelle. Die FSG gehört außerdem dem Unternehmensnetzwerk „Erfolgsfaktor Familie“ an, einer gemeinsamen Initiative des Bundesfamilienministeriums und des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK). Ein neues Element innerhalb des fairport-Programms sind kostenfreie Airport-Touren für Mitarbeiter und deren Partner und Angehörige; sie geben einen Einblick in die Arbeitswelten der FSG. Im August 2017 starteten die Führungen, die mehrmals im Jahr organisiert werden.

Unterstützung in vielen Lebenslagen finden die Mitarbeiter bei der Personalabteilung, dem Betriebsrat, dem Betriebsarzt, den Suchthelfern oder der Schwerbehindertenvertretung. Wer darüber hinaus Hilfe benötigt, kann sich rund um die Uhr an das Expertenteam des pme-Familienervices wenden. Es steht den Beschäftigten beratend zur Seite, zum Beispiel in Sachen Kinderbetreuung oder Organisation der Pflege von Familienangehörigen. Außerdem bietet es ein Lebenslagen-Coaching an. Die Kosten für die Beratungsleistungen übernimmt die Flughafengesellschaft. Der Service wurde 2016 eingeführt und im Berichtsjahr von den Beschäftigten in Anspruch genommen.

### Kultur der Wertschätzung und Verbundenheit

[GRI 102-43, GRI 102-44] Nur mit einem regelmäßigen Feedback ihrer Mitarbeiter ist die FSG in der Lage, die Wirksamkeit ihrer Bemühungen zu überprüfen und auf neue oder sich verändernde Bedürfnisse gezielt einzugehen. Dazu fand 2015 eine erste unternehmensweite Mitarbeiterbefragung statt mit dem Ergebnis, dass die Beschäftigten generell sehr zufrieden sind. Die aktuelle Umfrage aus dem Jahr 2017 bestätigte dies. Erneut werteten die Umfrageteilnehmer (64 % der Stammbeslegschaft) die Zusammenarbeit im eigenen Team, die Verbundenheit mit der Flughafengesellschaft und die eigene Tätigkeit am höchsten.

Auch die drei Themengebiete, die 2015 am schlechtesten abgeschnitten hatten, blieben gleich: die berufliche Entwicklung, das Wohlbefinden und der Informationsfluss. Hier hat die FSG bereits mit der Arbeit begonnen, etwa mit der Einführung der alternativen Karrierepfade. Eine psychische Gefährdungsanalyse nach objektiven Belastungskriterien wie Lärm oder Arbeitszeitregelungen ist die Basis für eine Betriebsvereinbarung, die 2018 abgeschlossen wird.

Mit einem positiven Feedback aus den Mitarbeiterbefragungen, einer geringen Fluktuation und der erneuten Auszeichnung als bester Arbeitgeber sieht sich die Flughafengesellschaft auf einem guten Weg, den sie gemeinsam mit ihren Beschäftigten weiter gehen will.

# IM FOKUS: HELL UND SICHER

Licht emittierende Dioden (LED) befinden sich überall auf dem Vor-marsch, sie ersetzen zunehmend Halogen- und Entladungslampen. Dank Licht emittierender Halbleiter sowie eines fluoreszierenden Stoffes strahlen sie dauerhaft hell. Zu den Vorteilen der Technologie gehört ein geringer Energieverbrauch, vor allem im Vergleich zu Halogenlampen.

Die Leuchtdioden sind langlebiger, weniger wartungsintensiv und robuster. Gefährliche Komponenten wie Quecksilber, welches in Entladungslampen eingesetzt wird, fehlen. Das macht den Umgang mit ihnen – gerade in der Entsorgung – sehr viel sicherer. In den vergangenen zehn Jahren sanken die generellen Kosten der Technologie um mehr als 90 %, gleichzeitig wuchsen die Lichtausbeute und damit die Einsatzmöglichkeiten.

## 60 %

**ENERGIEERSPARNIS** gegenüber  
herkömmlichen Leuchtmitteln

### Mehr Licht, bessere Arbeitsbedingungen

Der Flughafen Stuttgart setzt LED-Leuchtmittel vielfältig ein, zum Beispiel in Gebäuden oder auf Gehwegen, Straßen und Parkplätzen. Das Vorfeld wird ebenfalls zum Großteil mit der energiesparenden Technik illuminiert. Dort ist die Beleuchtung nun zielgerichteter; Licht strahlt nicht mehr ungenutzt in die Umwelt, der Effekt der Lichtverschmutzung ist gemildert. Dafür ist es auf dem Vorfeld insgesamt heller, die Arbeitsbedingungen dort haben sich weiter verbessert. In den nächsten Jahren werden zusätzlich dazu alle 5.000 Leuchten der Befeuerung ausgetauscht – den Anfang machte 2017 die Start- und Landebahn. Für die Umrüstung dieser 1.500 Leuchten investiert die FSG 4,9 Mio. €.

Die Arbeiten stellen die Mitarbeiter vor große Herausforderungen, denn sie können diese überwiegend nur in einem engen Fenster zwischen 1:30 und 5:30 Uhr durchführen – mitten in der Zeit der Nachtflugbeschränkung, die am Flughafen Stuttgart gilt. Bei den Arbeiten werden nicht nur Leuchten ausgetauscht: Auch die unterirdisch verlegten Kabel werden erneuert, 160 km sind es allein für die Runway.

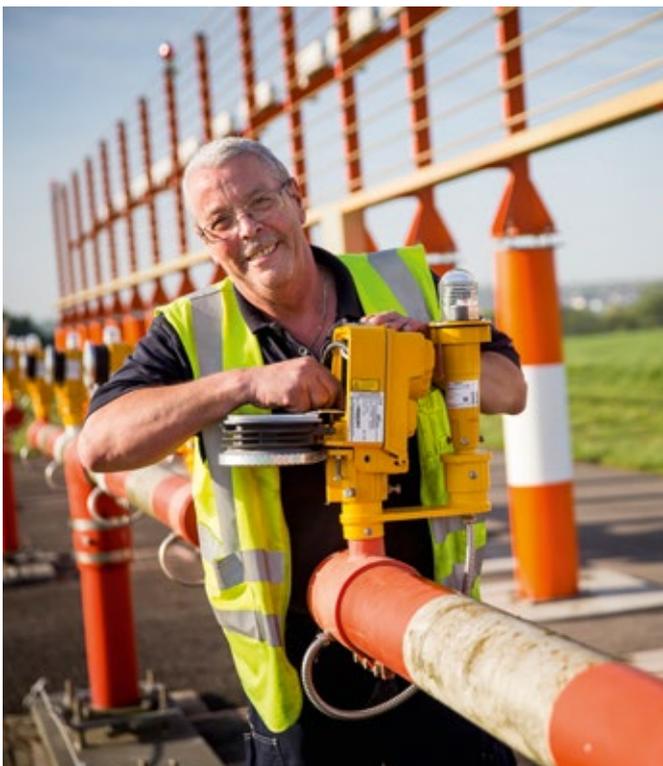
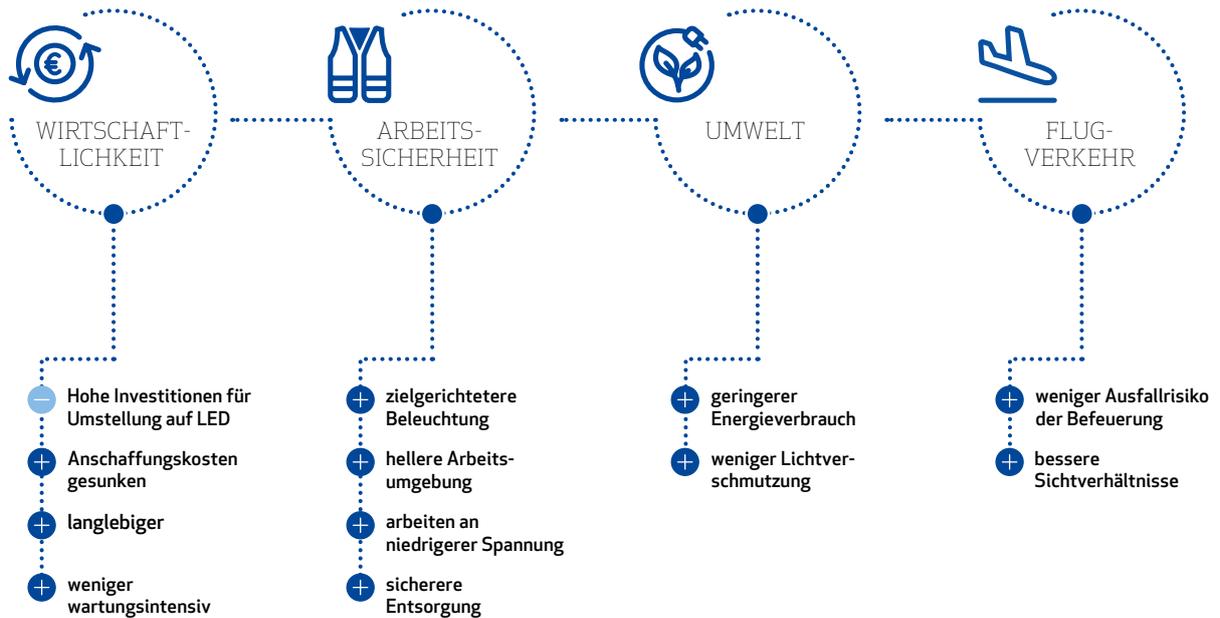
Das lohnt sich gleich mehrfach, denn neben einer Energieersparnis von bis zu 60 % stellen sich positive Sicherheitsaspekte für den Flugbetrieb ein. So sinkt gegenüber der zuvor verwendeten Halogen-Technik das Risiko eines Ausfalls, denn die Leuchtdioden besitzen eine höhere Lebensdauer als die Glühfäden der alten Halogenfeuer. Auch wenn die Mitarbeiter weiterhin zur Reinigung der Befeuerung antreten müssen, reduziert sich doch der Wartungsaufwand insgesamt. Ähnliche Vorteile ergeben sich bereits bei der Umrüstung der Hindernisbefeuerung: Diese Warnlampen befinden sich an zumeist exponierten Stellen, etwa auf Dächern. Dort sind die Wartungsintervalle ebenfalls länger geworden, was wiederum den Mitarbeitern zugutekommt.

Die elektrische Spannung ist nun niedriger als zuvor, was die Arbeiten an den Befeuerungslampen insgesamt sicherer macht. Musste zuvor bei einem Austausch der Lampen die gesamte Anlage in der Verteilerstation abgeschaltet werden, wird die Spannung nun so gering gehalten, dass die Leuchtkörper auch im eingeschalteten Zustand ohne Gefahr ausgetauscht werden dürfen. Nach dem Abschluss der Arbeiten auf der Start- und Landebahn werden dann sukzessive die restlichen der insgesamt 5.000 Leuchten der Befeuerungsanlage ausgetauscht, etwa auf den Rollwegen. Auch dort werden die Wartungsmitarbeiter dann langfristig unter erheblich verbesserten Bedingungen ihrer Arbeit nachgehen können.

## Umrüstung der Befeuerung auf LED

Die Flughafengesellschaft lässt sich bei ihren Investitionsentscheidungen von ökonomischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten leiten. Kosten-Nutzen-Analysen bleiben nicht bei einer Technologie oder dem direkten Einsatzbereich stehen. Sie nehmen das Gesamtmaß

aller Auswirkungen in den Blick – auch bei Effekten, die sich nicht ohne Weiteres in Euro und Cent berechnen lassen. Die Umrüstung auf LED etwa wirkt sich positiv auf ganz unterschiedliche Aspekte aus, wie die Grafik zeigt.



LEDs sind nicht nur langlebiger und heller, sie müssen auch weniger oft gewartet werden. Ich finde es gut, dass der Flughafen Stuttgart flächen-deckend auf die Technik umstellt.



Klaus Ocker, Energieanlagenelektroniker am Flughafen Stuttgart

# NACHBARN UND GESELLSCHAFT

Der Flughafen Stuttgart übernimmt in einer der wirtschaftsstärksten Regionen Europas eine wichtige Aufgabe: Als zentrales Drehkreuz im Südwesten sorgt er für den Austausch von Menschen und Wirtschaftsgütern zwischen Baden-Württemberg und der ganzen Welt. Dabei ist der Landesairport als Unternehmen fest in seiner Heimatregion verwurzelt und trägt seinen Teil zum Gemeinwohl bei. Mit transparenter Kommunikation, lokalem Engagement und vielerlei Veranstaltungen bemüht sich der Flughafen um eine gute Beziehung zu seinen direkten Nachbarn – und nicht zuletzt mit dem Anspruch, die Auswirkungen seines Betriebs so gering wie möglich zu halten.

## Transparent und offen

Im Jahr 2017 erkundeten über 38.000 Gäste den Flughafen Stuttgart in mehr als 1.500 Führungen, etwa so viele wie im Jahr davor. In den rund zweistündigen Rundgängen vermitteln die Guides den Besuchern anschaulich und hautnah den Betrieb. Schulklassen aus Nachbargemeinden lädt die Flughafengesellschaft sogar dazu ein, für sie sind die Führungen kostenfrei. Wer sich gezielt über das Thema Nachhaltigkeit am Airport erkundigen möchte, kann dies auf einer Umweltführung tun. Ab dem vierten Quartal 2018 werden alle Touren am neuen Besucherzentrum im Herzen von Terminal 3, Galerieebene, starten.

„Beweg dich und hab Spaß!“ – Dieser Aufforderung kamen weit mehr als 25.000 kleine und große Besucher des 23. Großen Kinderfestes nach. Sie stellten damit einen neuen Rekord auf. Verschiedene Angebote luden dazu ein, Sportlichkeit und Koordinationsvermögen unter Beweis zu stellen. Polizei, Zoll und Malteser ließen die Kinder ihre Arbeit hautnah miterleben.

Viermal im Jahr informiert die FSG Fluggäste, Besucher und Nachbarn im Flughafenmagazin „Flugblatt“ über das aktuelle Geschehen. Insbesondere in der Rubrik „Nachbar STR“ werden für die umliegenden Gemeinden wichtige Themen aufbereitet. Die Zeitschrift liegt gratis in allen Terminals aus und steht seit Ende 2017 räumlich und zeitlich flexibel auch online zur Verfügung.

## Werte schaffen in der Region

Einen Rekord gab es auch anlässlich der alljährlichen Kofferversteigerung zu vermelden: Mehr als 60 Gepäckstücke gingen an neue Besitzer und brachten insgesamt 27.280 € ein. Die FSG stockte diesen Betrag auf 28.000 € auf und spendete ihn zu gleichen Teilen an den Verein Frauen helfen Frauen Filder e. V. sowie an die Fildertafel e. V. Der Flughafen unterstützt die beiden in der Nachbarschaft ansässigen Initiativen bereits seit vielen Jahren.

Für Spenden wandte der Flughafen 2017 insgesamt 178.828 €, für Sponsoring 19.854 € auf. So werden beispielsweise Jugendmannschaften aus der Nachbarschaft mit Trikots ausgestattet. Eine verbindliche Richtlinie gibt vor, wen die FSG unterstützt. Wesentlich dabei ist stets der lokale Bezug.

Ein gutes Beispiel, wie man im Sinne der Nachhaltigkeit soziale, ökologische und wirtschaftliche Effekte bündeln kann, ist das Projekt „Spende dein Pfand“ in Kooperation mit dem gemeinnützigen Stuttgarter Verein Trott-war e. V. und dem Dualen System Deutschland. Im Jahr 2013 war Stuttgart der erste Flughafen, der seine Gäste dazu aufrief, leere Getränkeflaschen zu spenden. Mit dem Erlös werden inzwischen fünf feste Arbeitsplätze finanziert – sie bieten sozial benachteiligten Menschen zu einem tariflich gebundenen Stundensatz eine berufliche Perspektive.



Seit 2013 ist das Projekt „Spende dein Pfand“ eine Erfolgsstory. Rund 2 Mio. Flaschen spendeten Passagiere und Besucher des Stuttgarter Flughafens für den guten Zweck.

Im Jahr 2017 kamen mehr als 0,5 Mio. Flaschen zusammen, insgesamt wurden seit Projektstart knapp 2 Mio. gespendet.

# 1,98 Mio.

**GESPENDETE FLASCHEN** seit 2013

## Bürgerschaftliches Engagement und Seelsorge

Um ihre jüngsten Mitarbeiter für das Gemeinwohl zu sensibilisieren, ist ein Sozialpraktikum fester Bestandteil der betrieblichen Ausbildung bei der FSG. Die Azubis hospitieren eine Woche lang in einer regionalen

Einrichtung wie zum Beispiel einem Alten- oder Pflegeheim oder einer Behindertenwerkstatt. Dort lernen sie Themen und gesellschaftliche Zusammenhänge kennen, die über das Kerngeschäft des Flughafens hinausgehen.

Die Airport-Seelsorge ist eine ökumenische Einrichtung der Evangelischen Landeskirche Württemberg und der Diözese Rottenburg-Stuttgart. Zu den Aufgaben der mehr als 30 Ehrenamtlichen und zwei Diakonen gehört unter anderem die seelsorgerliche Begleitung von Fluggästen, die Unterstützung benötigen, oder von Flughafenmitarbeitern, die persönliche Probleme plagten. Mit dem „Raum der Stille“ in Terminal 3 bietet der Flughafen Stuttgart außerdem Menschen aller Glaubensrichtungen einen Andachts- und Rückzugsort.

# UMWELTMANAGEMENT

Als Flughafenbetreiber nimmt die FSG ihre Verantwortung für die ökologischen Auswirkungen ihres Handelns sehr ernst. Im Interesse ihrer Stakeholder und ihrer eigenen Zukunftsfähigkeit steuert sie diese aktiv. Der Schwerpunkt des Umweltmanagements, das aktuell drei Gesellschaften der FSG-Gruppe umsetzen, liegt auf drei wesentlichen Handlungsfeldern der Nachhaltigkeitsstrategie: Klimaschutz und Energie, Fluglärm und Schallschutz sowie Umwelt und Ressourcen.

Der vorliegende integrierte Bericht 2017 übernimmt gleichzeitig die Funktion einer konsolidierten Umwelterklärung und macht die ökologischen Leistungen der FSG sowie ihrer Tochtergesellschaften Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) transparent. Langfristig soll das Umweltmanagementsystem auf alle Tochterunternehmen am Standort Stuttgart ausgeweitet werden.

## Steuerung von Umweltauswirkungen

FSG, FSEG und SAG verfolgen eine konsequente und für alle Mitarbeiter gültige Umweltpolitik mit dem Ziel, die eigenen Umweltleistungen stetig zu verbessern. Als Teil des fairport-Kodex wird sie nach und nach auf weitere Tochterunternehmen ausgeweitet (→ Seite 88). Die drei Unternehmen berücksichtigen den Schutz der Umwelt in allen Entscheidungen. Unmittelbar beeinflussen können sie jedoch nur jene Umweltauswirkungen, die im Zusammenhang mit ihrem jeweiligen Kerngeschäft stehen. So steuert die FSEG das Energiemanagement der Liegenschaften nach der international geltenden Norm ISO 50001, während sich die SAG der effizienten Gestaltung der Flugzeugabwicklung widmet. Die FSG ist für die Bereitstellung der Infrastruktur für einen sicheren Flugbetrieb verantwortlich.

Wesentliche Themen mit Umweltbezug sind unter anderem Elektromobilität, der Ausbau des Angebots an Ladeinfrastruktur im öffentli-

chen Bereich für Passagiere und Besucher sowie die Verringerung der Kraftstoffverbräuche mit dem Ziel eines emissionsfreien Abfertigungsverkehrs. Die fachgerechte Abfallentsorgung und der Schutz von Gewässern und Grünflächen liegen ebenfalls in ihrem Verantwortungsbereich. Auf den Lärm- und CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Flugzeuge kann die FSG nur mittelbar einwirken: Hier schafft sie den Airlines durch lärm- und emissionsabhängige Start- und Landeentgelte Anreize für den Einsatz moderneren Fluggeräts. Nahezu keinen Einfluss hat der Airport-Betreiber auf am Standort ansässige Dritte, die Flächen nutzen, die sich nicht im Eigentum des Flughafens befinden. Das sind zum Beispiel die U.S. Army Garrison Stuttgart, die Hubschrauberstaffel der Polizei Baden-Württemberg oder Frachtabfertigungsunternehmen.

Das Umweltmanagementsystem der FSG, FSEG und SAG wurde nach den strengen Kriterien von EMAS (Eco Management and Audit Scheme) aufgebaut. Damit erfüllt es zugleich die Anforderungen der internationalen Umweltmanagementnorm ISO 14001. Die strikte Einhaltung des Umweltrechts ist ein zentrales Anliegen der EMAS-Verordnung. Die FSG und ihre Töchter FSEG und SAG haben alle für sie relevanten umweltrechtlichen Anforderungen in Compliance-Datenbanken zusammengeführt (→ Seite 12). Dazu zählen insbesondere Vorschriften für den Lärm- und Gewässerschutz sowie das Gefahrgut- und Gefahrstoffmanagement. Diese werden regelmäßig aktualisiert und an die betroffenen Organisationseinheiten übermittelt, damit die Mitarbeiter stets auf dem neuesten Stand sind und bei Bedarf entsprechend reagieren können. Es wurden 2017 keine Straf- oder Bußgelder wegen Verstoßes gegen Umweltgesetze verhängt.

FSG, FSEG und SAG haben ihre wichtigsten ökologischen Auswirkungen identifiziert, sie erfassen und bewerten diese jährlich in einer Umweltaspektanalyse (→ Seite 84). Die wesentlichen Bereiche umfassen Verbrauch und Einsatz von Strom und Heizenergie sowie die von ihnen verursachten Emissionen in Form von CO<sub>2</sub> und Feinstaub. Weitere

wesentliche Auswirkungen entstehen durch den Verbrauch von Kraftstoff und die Verwendung von Chemikalien zur Enteisung. Zudem setzte die Flughafenfeuerwehr in der Vergangenheit, wie auch bei anderen Feuerwehren üblich, PFC-haltige Löschschäume ein. Noch immer ist eine PFC-Belastung auf dem Vorfeld festzustellen, die es zu beseitigen gilt (→ Seite 61).

### Umweltziele konkret benannt

Mit konkreten Umweltzielen, die Teil des fairport-Programms sind (→ Seite 88), möchten FSG, FSEG und SAG die ökologischen Auswirkungen ihres Wirtschaftens verringern. Die einzelnen Projekte werden dem jeweiligen Unternehmen zugeordnet und als Bestandteil des Umweltprogramms gekennzeichnet. Um die vielfältigen Aktivitäten zu steuern und die relevanten Kennzahlen zu dokumentieren, setzen die Unternehmen ein Umweltinformationssystem (UIS) ein. Dieses zeigt an, ob die jeweiligen Ziele – beispielsweise zur Einsparung von Treibstoff oder Energie – erfüllt werden und wo möglicherweise Nachholbedarf besteht. Die Daten werden schrittweise in das zentrale fairport-Controlling integriert (→ Seite 07). In jährlichen internen Audits prüfen die Unternehmen außerdem, ob das Umweltmanagementsystem weiterhin den Anforderungen entspricht. Die Ergebnisse fasst ein Review-Bericht zusammen.

Auch die Beschaffung richten FSG, FSEG und SAG an ökologischen Aspekten aus. Auftragnehmer weisen sie darauf hin, dass sie den fairport-Kodex mit integrierter Umweltpolitik zu beachten und die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten haben. Lieferanten wählen die Unternehmen dahingehend aus, ob sie über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem verfügen oder nachweislich an der Verbesserung ihrer Umwelleistung arbeiten. Darüber hinaus berücksichtigen sie bei Bestellungen von Produkten und Dienstleistungen, wie sich der Einkauf auf die Umwelt auswirkt, wobei Gefahrstoffe ein besonderes Freigabeverfahren durchlaufen.

Entsprechende Richtlinien garantieren eine hohe Energieeffizienz der Büro-Infrastruktur: Für Laptops, Bildschirme und Multifunktionsgeräte etwa ist das Prüfsiegel „Energy Star“ verbindlich. Aktuell erarbeitet die FSG eine Leitlinie zur nachhaltigen Beschaffung, die in einem ersten Schritt die Beschaffung von Fahrzeugen mit Fokus auf Elektromobilität regeln wird.

seit **2007**  
sind **UMWELTKENNZAHLEN** veröffentlicht

### Zuständigkeiten zentral geregelt

Die Abteilung Umwelt und Versorgungstechnik verantwortet das Umweltmanagementsystem und steuert zentral die vielfältigen Aktivitäten des Airport-Betreibers und seiner Töchter FSEG und SAG. Die Abteilung ist für das Management der Energiedaten zuständig, behält den Verbrauch im Blick und achtet darauf, dass die Anlagen effizient betrieben werden. Vier Gruppenleiter, denen zum Teil Teams unterstehen, koordinieren und steuern alle betrieblichen Energie- und Umweltaktivitäten und kontrollieren deren Zielerreichung. Das Team Umwelt setzt sich aus dem Senior Expert Fluglärm, dem Senior Expert Schadstoffe, der für das Management der Luft- und Bodenschadstoffe verantwortlich ist, sowie der Umweltmanagementbeauftragten (UMB) zusammen. Diese koordiniert und steuert alle betrieblichen Umweltaktivitäten und kontrolliert deren Zielerreichung.

Darüber hinaus wurde ein Lenkungskreis Umwelt etabliert, dem die gesamte Geschäftsleitung angehört. Dieser ist für strategische Änderungen sowie für den Review-Bericht und die Verabschiedung des Umweltprogramms zuständig. In einem Umwelthandbuch, das regelmäßig aktualisiert wird, sind alle organisatorischen Regelungen festgehalten. Es enthält konkrete Verfahrens- und Arbeitsanweisungen sowie Prozessbeschreibungen und steht allen Mitarbeitern im Intranet oder in Papierform zur Verfügung.

Die UMB bildet gemeinsam mit einer Vertreterin der Unternehmenskommunikation sowie fünf Umweltkoordinatoren aus den Geschäftsbereichen das Umweltteam. Dieses agiert als Schnittstelle zu den Mitarbeitern und leitet deren Vorschläge und Anregungen weiter. Das Team ist für den unternehmensweiten Austausch von Informationen zuständig, es analysiert einmal im Jahr die Umweltaspekte (→ Seite 84) und führt die internen Umweltaudits durch. Dabei überprüft es, ob die im Umwelthandbuch festgelegten Anweisungen befolgt werden und informiert die jeweiligen Prozessverantwortlichen über die Ergebnisse.

Für fachspezifische Aufgaben wie Abfallentsorgung, Gefahrgutmanagement, Strahlen- oder Gewässerschutz hat die FSG jeweils Beauftragte ernannt. Sie überprüfen, ob die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden und beraten die operativ zuständigen Mitarbeiter.

Die FSG hat im Jahr 2010 erstmals über ihre Umwelleistung auf Grundlage der Kennzahlen ab 2007 berichtet. Seit 2013 erfolgte dies alle zwei Jahre im Nachhaltigkeitsbericht. Ab 2017 veröffentlichen FSG, FSEG und SAG in einem jährlich erscheinenden integrierten Bericht, der auch die Funktion der Umwelterklärung übernimmt, Kennzahlen und Ziele zu ihrer Umweltperformance. Ihre Mitarbeiter sensibilisieren die drei Unternehmen über Beiträge in Intranet und Mitarbeiterzeitung sowie über Aushänge und Schulungen.

# KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Mit ihrem fairport-Konzept erzielt die Flughafen Stuttgart GmbH zusammen mit den Tochtergesellschaften FSEG und SAG kontinuierlich Fortschritte in ihrer Umweltleistung, verbessert von Jahr zu Jahr ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz und lässt dies regelmäßig durch die EMAS-Prüfung extern bestätigen. Seit 2017 werden die Erfolge beim Klimaschutz zusätzlich durch die Airport Carbon Accreditation (ACA), einem Programm des internationalen Dachverbandes der Verkehrsflughäfen ACI, geprüft und bewertet. Dabei konnte die FSG aus dem Stand die ersten zwei von vier Bewertungsstufen auf dem Weg zur Klimaneutralität überspringen und unmittelbar in das dritte Level „Optimierung“ einsteigen.

## Langstreckenziel CO<sub>2</sub>-Neutralität

Im Jahr 2017 setzten sich die Flughafengesellschaft und ihre Tochterunternehmen FSEG und SAG neue Klimaziele: 50 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die ihnen direkt zuzurechnen sind, sollen bis 2030 gegenüber den Werten von 1990 eingespart werden. Bis 2050 soll der Airport dann vollständig klimaneutral betrieben werden. Dieses Vorhaben ist nicht zuletzt deswegen sehr ambitioniert, weil die FSG bis 2030 mit einem Verkehrszuwachs auf bis zu 14 Mio. Passagiere rechnet. Damit werden auch die Abfertigungsleistung und folglich der Energiebedarf steigen.

Mit bereits laufenden und neuen Effizienz- und Reduktionsprojekten auf dem eigenen Gelände wollen FSG, FSEG und SAG ihre Klimaziele erreichen. So nutzen sie die Einsparungspotenziale, die sich aus dem Neubau und der Sanierung von Gebäuden ergeben. Auch die konsequente Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, der Einsatz regenerativer Stromquellen oder die Einrichtung von weiteren Energiespeichern tragen dazu bei, CO<sub>2</sub> einzusparen. Auf diese Weise gelang es dem Flughafen bis dato, seine Emissionen gegenüber 1990 um 27 % zu senken. Um einen vollständig klimaneutralen Betrieb zu erreichen, setzt das

Unternehmen auch auf den technologischen Fortschritt, etwa auf eine effizientere Energieproduktion in Solaranlagen und bessere Speichermöglichkeiten. Wegen des langen Zeithorizonts erarbeitet die Flughafengesellschaft Zwischenziele: So sollen bis 2020 die Emissionen aus dem Abfertigungsbetrieb um 80 % gegenüber 2009 reduziert werden – davon wurden 2017 bereits 44 % erreicht.

Zudem stellt die FSG einen Aktionsplan auf, um den Energiebedarf im Jahr 2050 durch den Ausbau erneuerbarer Energien sowie durch entsprechenden Zukauf zu decken. Dazu wurden unter Führung des Fraunhofer Instituts für Solare Energiesysteme (ISE) verschiedene Simulationen durchgespielt. Generell sind alle auf dem Gelände befindlichen geeigneten Flächen für Fotovoltaikanlagen zu nutzen, künftige Neubauten und Gebäudesanierungen müssen höchsten energetischen Standards bei Dämmung und technischen Anlagen genügen. Konkret werden im laufenden Jahr bereits Dachflächen im Bestand auf ihre Eignung zur Nachrüstung von Solaranlagen geprüft – bei Neubauten gehört die Integration von Solarenergie von vornherein zum Planungsauftrag.

Die FSG wird aber nicht bei den Emissionen der eigenen Unternehmensgruppe stehen bleiben. Bis 2050 soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Gesamtstandorts um 90 % gegenüber 1990 verringert werden, das betrifft also auch die Bilanzen Dritter. Nur der Lande-und-Start-Zyklus (LTO) der Flugzeuge ist dabei nicht eingeschlossen. Ihre Mieter möchte die FSG für das Thema sensibilisieren, indem spezifische Energieverbräuche für die Klimatisierung in der Heizkostenabrechnung ausgewiesen werden. Das Vorgehen dazu wird aktuell erarbeitet.



Etwa zwei Fußballfelder würden alle fünf Solaranlagen am Airport derzeit zusammen bedecken. Damit wir unsere Klimaziele erreichen, werden wir auch in Zukunft weiter auf selbst produzierten Grünstrom setzen.

## Zentral versorgt, strukturiert gemanagt

Der Strom, den FSG, FSEG und SAG für ihren eigenen Bedarf von externen Stromanbietern erhalten, stammt seit 2014 aus 100 % regenerativen Quellen. Die FSEG bietet auch ihren Kunden Grünstrom an, wodurch sich der Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtbezug weiter erhöht. Im Jahr 2017 waren es 47 % Ökostrom, den Dritte am Flughafen Stuttgart einkauften (2016: 48 %). Der Energiebezug aller am Flughafen Stuttgart ansässigen Unternehmen, die ihren Bedarf nicht durch fremde Energiedienstleister decken, stieg mit 99,8 GWh gegenüber dem Vorjahr um etwa 2 % (2016: 98,2 GWh). Gegen Stromausfall ist der Flughafen durch dieselbetriebene Notstromaggregate abgesichert.

Mit Fotovoltaikanlagen und einem eigenen erdgasbetriebenen Blockheizkraftwerk (BHKW) gewinnt die FSEG außerdem Strom, den sie in Wärme, Kälte und Licht für die Flughafengruppe und die Mieter auf dem Gelände umwandelt. Die Abwärme aus dem BHKW wird über ein Warmwasserverteilnetz mit geringen Verlusten in die Gebäude geleitet. Dort dient sie in der kalten Jahreszeit zur Heizung. Im Sommer wird die Energie des Warmwassers in Absorptionskältemaschinen umgewandelt und

zur Kühlung der Gebäude genutzt. Wird die Kälte nicht sofort benötigt, stehen für ihre Lagerung unterirdische Eisspeicher bereit.

Der Flughafen Stuttgart trägt in diversen Projekten aktiv zur Energie-wende bei. Mit seinem Demand Side Management (DSM) beispielsweise betreibt er aktive Laststeuerung, bei der große Verbraucher wie Lüftungsanlagen oder Kältemaschinen mittels Speicher flexibel betrieben werden. Der Airport setzt daneben mit dem Smart Energy Hub ein sensorbasiertes Datensystem ein, das bessere Bedarfsprognosen und somit einen optimierten Stromeinkauf an den Börsen ermöglicht. An dem ersten überregionalen intelligenten Stromnetz (Smart Grid) in Deutschland beteiligt sich der Flughafen als sogenannter Prosument, der selbst regenerative Energie als Produzent einspeist und gleichzeitig auch bedarfsgerecht als Konsument verbraucht. Diese drei Vorhaben liefern wichtige Forschungsergebnisse und Praxisbeispiele für einen bundesweiten Umstieg auf regenerative Energie.

Die laufenden Projekte erbringen bereits jetzt signifikante Resultate in Sachen Klimaschutz: So ersetzt der Flughafen sukzessive die bisherigen Natriumdampflampen durch moderne LED-Leuchten

(→ Seite 44). Bereits 90 % aller Vorfeldleuchten wurden auf LED umgestellt, dies entspricht einer Einsparung von 68.000 kWh im Jahr. Aktuell geht die FSEG der Frage nach, wie sie den Anteil der erneuerbaren Energien im Wärmesektor bis 2020 auf 5 % anheben kann. Nicht zuletzt kommt der Sensibilisierung aller Mitarbeiter eine entscheidende Rolle bei der Erreichung der Klimaziele zu. Die FSG erarbeitet aktuell ein Konzept zur Senkung des Strom- und Wärmeverbrauchs durch Kommunikation und Schulungen.

## Emissionsfreie Bodenabfertigung als Ziel

Die Logistik- und Servicedienstleistungen am Boden rund um die Abfertigung von Passagieren und Flugzeugen gehören zum Kerngeschäft des Airport-Betreibers. Umso wichtiger ist es, auch dort auf Energie- und Emissionseinsparungen hinzuwirken. Bis zum Jahr 2020 sollen die Emissionen aus dem Abfertigungsbetrieb um insgesamt 80 % gegenüber 2009 gesenkt werden. Kombiniert mit der Reduktion durch den verstärkten Einsatz von Elektromobilität lagen dort die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2017 um 26 % niedriger als 2016 – 44 % der Zielgröße sind bereits erreicht.

In unterschiedlichen Projekten der vergangenen Jahre hat die Flughafengesellschaft die Praxistauglichkeit von Abfertigungsgeräten mit elektrischem Antrieb untersucht und ihre E-Flotte stetig vergrößert. Zum Ende des Berichtszeitraums waren bereits 23 Gepäckschlepper, elf Busse und sieben Förderbänder sowie eine Hebebühne mit elektrischem Antrieb auf dem Gelände unterwegs. Daneben wächst auch die Zahl der E-Pkw. Durch den fortschreitenden Umstieg auf Elektrofahrzeuge hat der Airport die Emissionen der eigenen Flotte auch im Jahr 2017 gesenkt: Sie lagen mit insgesamt 1.493 t CO<sub>2</sub> 12 % unter dem Vorjahreswert. Ein wichtiges Zwischenziel auf dem Weg zum klimaneutralen Flughafen wird 2018 erreicht: Dann soll der komplette Passagier- und Gepäcktransport batteriebetriebenen und abgasfrei sein.

Einige Fahrzeuge, die am Flughafen eingesetzt werden, sind spezifische Sonderfahrzeuge, bei denen eine Umstellung auf Elektroantrieb kurz- und mittelfristig nicht möglich ist. Seit Mitte 2017 werden diese mit einem synthetisch hergestellten Kraftstoff betankt. Dies hat vor allem einen lokalen Effekt: Bei der Verbrennung werden deutlich weniger Luftschadstoffe und Feinstaub als beim konventionellen Diesel emittiert, die Luftqualität auf dem Vorfeld also verbessert. Auch ist der Wartungsaufwand durch längere Serviceintervalle geringer. Die Treibhausgasemissionen werden durch Klimaprojekte kompensiert, dadurch ist der Bezug des Synthetik-Diesels CO<sub>2</sub>-neutral.

Damit auch die Flugzeuge am Boden umweltfreundlicher mit Strom versorgt werden, hat die FSG mittlerweile an 22 Parkpositionen die bisherigen dieselbetriebenen Bodenstromaggregate (GPU) durch Umformer

ersetzt. Diese sind an das Starkstromnetz angeschlossen und wandeln Energie flugzeugtauglich um. So entstehen nicht nur deutlich weniger klimaschädliche Emissionen, es wird auch der Lärm vor Ort reduziert – ein positiver Effekt hinsichtlich des Arbeitsschutzes der Mitarbeiter dort. Bis 2020 soll an weiteren 14 Positionen eine elektrische Bodenstromversorgung eingerichtet sein.

Weitere Einsparungspotenziale hat die FSG ebenfalls bereits identifiziert: So schult sie ihre Mitarbeiter zu effizienteren Fahrern. Außerdem erarbeitet die FSG eine Leitlinie zur Beschaffung nachhaltiger Fahrzeuge. Sie wird beispielsweise Vorgaben zum bevorzugten Einsatz von Stromern enthalten; generell gilt beim Einkauf immer die Richtlinie, die am höchsten verfügbare Umweltkategorie zu beachten. Außerdem prüft die Flughafengesellschaft, ob die Mitarbeiter auf dem Betriebsgelände vermehrt mit Fahrrädern und Lastenrädern mit und ohne Elektroantrieb unterwegs sein können.

## Indirekte Emissionen stärker reduzieren

Auch wenn Schadstoffausstöße aus dem Flugverkehr nur bedingt im Einflussbereich der Flughafengesellschaft liegen, fördert sie doch seit vielen Jahren mit Forschungsgeldern das emissionslose Fliegen. Im Jahr 2016 startete ein ganz besonderes Flugzeug am Flughafen Stuttgart zu seinem Erstflug: Es war die weltweit erste viersitzige Passagiermaschine, die ihre Energie ausschließlich aus einer Brennstoffzelle und aus Batterien bezieht und somit emissionsfrei fliegt. Mögliches Einsatzgebiet für den Flieger ist die Verwendung als Electric Air Taxi im deutschen und europäischen Regionalverkehr. Im Frühjahr 2019 soll eine weiterentwickelte Maschine wieder von Stuttgart aus zu einem Testflug abheben.

Damit Flugzeuge am Boden so wenig Kraftstoff wie möglich verbrauchen, werden deren Rollzeiten auf ihrem Weg zur Start- und Landebahn auf Basis des Programms Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) verkürzt. Dafür arbeitet die FSG eng mit den Airlines, den Groundhandling-Partnern und der Deutschen Flugsicherung (DFS) zusammen. Die Wirksamkeit hat die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt Eurocontrol festgestellt.

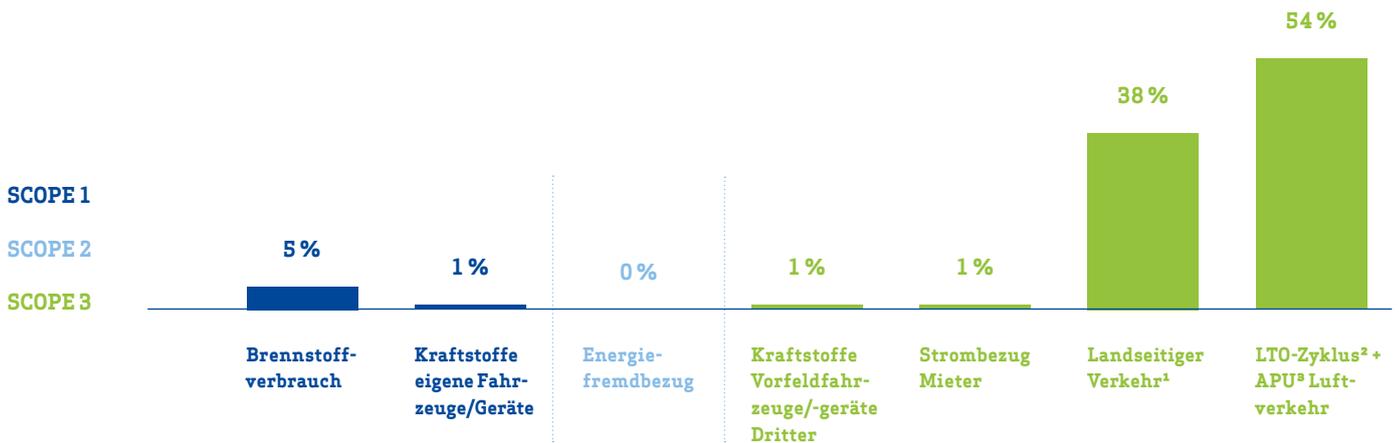
Um sich einen detaillierten Überblick über die Konzentration der Luftschadstoffe am Flughafen zu verschaffen, berechnet und dokumentiert die FSG diese seit 2014 in einem eigenen Luftschadstoffkataster. Dieses wird jährlich, mit einem Jahr Versatz, fortgeführt.

Mehr als ein Drittel des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks am Airport macht der An- und Abreiseverkehr von Passagieren, Besuchern und Angestellten aus. Um diesen Anteil auch bei steigenden Passagierzahlen in Zukunft zu senken, investiert die FSG in die Verbesserung der öffentlichen Ver-

## CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Flughafen Stuttgart

Der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Flughafen Stuttgart basiert auf dem internationalen Standard des Greenhouse Gas Protocol. Dieser unterscheidet drei Geltungsbereiche (Scopes): Scope 1 und 2 beziehen sich auf selbst erzeugte bzw. durch Energiezukauf entstandene Emissionen,

Scope 3 beinhaltet Emissionen durch Dritte. Da FSG und SAG ihren Strom- und Wärmebedarf über die FSEG decken, wird der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck konsolidiert in Scope 1 erfasst.



<sup>1</sup> An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchern, Angestellten und Lieferanten.  
<sup>2</sup> Lande-und-Start-Zyklus eines Flugzeugs.  
<sup>3</sup> Auxiliary Power Unit ist ein Hilfskraftrzeuger im Flugzeug (Klima, Lüftung und Strom).

kehrsanbindung. Dafür unterstützt sie mehrere Infrastrukturprojekte wie die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 (→ Seite 33) sowie das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm (→ Seite 20) und sie arbeitet kontinuierlich zusammen mit den Verkehrsverbunden an der Anschlussqualität durch S-Bahn und Bus (→ Seite 33). Wer elektrisch zum Flughafen anreisen möchte, findet inzwischen eine Vielzahl an Ladepunkten vor, um sein Elektroauto wieder aufzuladen. Die FSG möchte ihre E-Ladeinfrastruktur in den kommenden Jahren noch weiter ausbauen (→ Seite 36).

Nicht zuletzt motiviert die FSG die Fluggäste dazu, die Emissionen, die durch deren Flüge verursacht werden, zu kompensieren. An Computerterminals in der Abflughalle wird auf die Möglichkeit hingewiesen, mit dem Kauf eines Zertifikats seine CO<sub>2</sub>-Bilanz auszugleichen. Die gemeinnützige Organisation atmosfair finanziert damit nach dem strengsten verfügbaren Standard weltweit zertifizierte Klimaschutzprojekte. Die FSG geht dabei mit gutem Beispiel voran: Sämtliche Dienstflüge der eigenen Mitarbeiter – und damit 103 t CO<sub>2</sub> (2015: 173 t CO<sub>2</sub>) – hat sie 2017 auf diese Weise selbst kompensiert.

# IM FOKUS: KLIMAWANDEL MITGEDACHT

Nicht mehr als 2 °C – dieses Ziel hat sich die Weltgemeinschaft im internationalen Klimaabkommen 2015 gesetzt, um die globale Erwärmung und ihre Folgen so weit wie möglich einzudämmen. Überschreiten wir diese Grenze, wären die Auswirkungen nach heutigem Kenntnisstand kaum mehr zu beherrschen. Schon jetzt registriert die Wissenschaft Phänomene, die auf den Klimawandel zurückgeführt werden und die Mensch sowie Umwelt beeinflussen.

Die Flughafen Stuttgart GmbH hat Klimaschutz schon lange auf ihrer Agenda. Bis heute hat sie 27 % ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber 1990 gesenkt, bis 2030 sollen sie halbiert werden. Im Jahr 2050 möchten die Flughafengesellschaft und ihre Tochterunternehmen FSEG und SAG vollständig klimaneutral wirtschaften. Außerdem passt der Flughafenkonzern seine Infrastruktur vorsorglich an die Effekte der Erderwärmung an. Denn in Baden-Württemberg stiegen die Temperaturen seit 1906 um mehr als 1 °C an. Bis 2050 werden es je nach Szenario nochmals 0,8 bis 1,7 °C zusätzlich werden, so das Landesumweltministerium in seinem Bericht „Klimawandel in Baden-Württemberg“ von 2016.

## Auf Hochwasser vorbereitet

Mit dem Klimawandel ändert sich auch unser Wetter: Das Landesumweltministerium berichtet von einer Verdopplung der Hitzetage mit einer Höchsttemperatur von mindestens 30 °C in Baden-Württemberg. Die Anzahl der Frost- und Eistage hingegen nimmt deutlich ab. Besonders bedenklich ist die Zunahme von Starkregenereignissen sowie längeren Trockenperioden – eine große Herausforderung für die Entwässerungssysteme.

Auf Rekordniederschläge ist der Flughafen Stuttgart vorbereitet. Im Falle eines Jahrhundertregens hat das Abwassersystem immer noch Reservekapazitäten: Nach allen Prognosen würden solche Nieder-

schläge ein Rückhaltevolumen von 55.000 m<sup>3</sup> benötigen, der Airport verfügt über mehr als 100.000 m<sup>3</sup>. Damit diese gewaltigen Mengen schnell und ohne Stauung abfließen können, werden die Kanäle regelmäßig gesäubert. Alle Anlagen sind auf dem neuesten Stand, jedes Jahr investiert die FSG rund 2 Mio. € in Betrieb und Instandhaltung.

## 100.000 m<sup>3</sup>

RÜCKHALTEVOLUMEN für Regenwasser

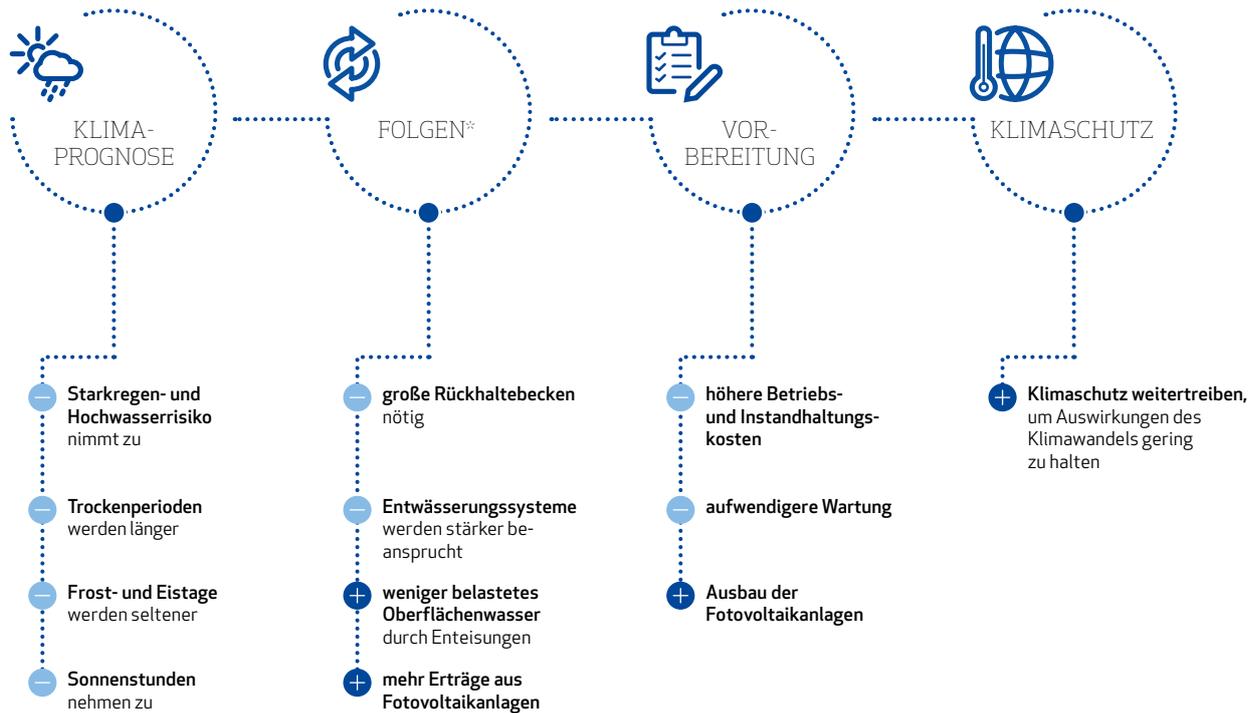
Drainagen unter den Grünflächen rund um die Start- und Landebahn leiten Oberflächenwasser in das 250 km lange Kanalsystem, welches digital gesteuert und überwacht wird. Das Wasser wird in fünf Regenklär- und Speicherbecken aufgefangen, dort gereinigt und in die umliegenden Gewässer abgeleitet. Wie viel Wasser in Waagenbach und Steppach-Stausee (Neuhausen auf den Fildern) und Langwieser See (Stuttgart-Plieningen) fließt, unterliegt einer strengen Kontrolle, damit dort kein Hochwasser auftritt.

Der Flughafen rechnet nicht nur mit durchweg negativen Klimafolgen. Sinken zum Beispiel die Frosttage, so fällt künftig auch weniger belastetes Oberflächenwasser aus der Flugzeugenteisung (→ Seite 61) an. Das baden-württembergische Umweltministerium prognostiziert außerdem nicht nur mehr Hitzetage, sondern auch eine leicht erhöhte Sonnenscheindauer. Die Filderebene, die ohnehin schon vergleichsweise viele Sonnenstunden aufweist, ist damit ein besonders guter Standort für die Fotovoltaik. Bis 2050 will die FSG ihre Stromausbeute aus Solaranlagen von derzeit 2,3 GWh auf 30 GWh steigern – ein gutes Beispiel, wie Klimaschutz und Klimaanpassung Hand in Hand gehen.

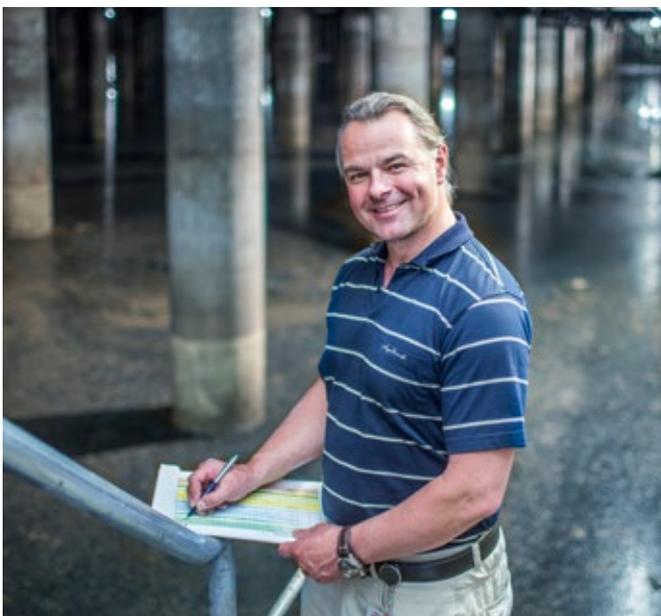
## Anpassung an die Folgen des Klimawandels

Wissenschaftler rund um den Globus sind sich einig: Die Erderwärmung ist Realität. Wo auf der Welt wann mit welchen Auswirkungen zu rechnen ist, kann jedoch nur in Modellberechnungen prognostiziert werden. Es gehört zu der integrierten Denkweise der FSG, jederzeit

über den aktuellen Forschungsstand informiert zu sein. Nur so kann sie ganzheitlich das Ausmaß möglicher Folgen für Umwelt, Mensch und Infrastruktur überblicken und rechtzeitig Vorkehrungen treffen, um diese abzumildern – und sich bietende Chancen zu nutzen.



\* für den Flughafen Stuttgart



Ich halte es für wichtig, dass der Flughafen nicht nur in Klimaschutz investiert, sondern auch gute Lösungen für die Folgen der Erderwärmung entwickelt – etwa beim Abwassermanagement. Wir sind gut vorbereitet.



Cornel Ritter, Entwässerungsmanager am Flughafen Stuttgart

# FLUGLÄRM UND SCHALLSCHUTZ

Die Geräusche, die durch startende und landende Maschinen entstehen, kann die Flughafengesellschaft kaum beeinflussen. Es ist ihr aber ein wichtiges Anliegen, sich aktiv dafür einzusetzen, die Lärmbelastung durch den Luftverkehr so gering wie möglich zu halten – im Sinne einer guten Nachbarschaft. Dazu misst sie laufend die Schallimmissionen vor Ort und leistet baulichen Schallschutz an den Häusern und Wohnungen rund um den Airport.

Zum Wohl der Menschen, die in der Umgebung des Flughafens leben, darf es dort gemäß dem Planfeststellungsbeschluss von 1987 nirgendwo lauter werden als 1978. Das Gebiet, das tagsüber durch Fluglärm mit einem Dauerschallpegel von 67 dB(A) betroffen ist, umfasste im Jahr 2017 eine Fläche von 3,21 km<sup>2</sup>. Es liegt damit deutlich innerhalb der Lärmfestschreibungskontur von 18,86 km<sup>2</sup> des Jahres 1978. Auch nachts wurde im Berichtszeitraum die Vorgabe durchgängig eingehalten.

## Fluglärmmessung auf neuestem Stand

Die FSG erfasst an acht Außenmessstellen die Geräusche, die durch den Luftverkehr und durch andere Quellen verursacht werden. Im Jahr 2017 lag der gemittelte Dauerschallpegel tagsüber bei 53,9 dB(A) und damit unter dem Vorjahreswert (2016: 54,2 dB(A)). Entsprechend gingen die statistisch ausgewerteten Fluglärmbeschwerden im Vergleich zu 2016 von 626 zurück auf 528. Die Gesamtzahl der Beschwerden fiel auf 796 (2016: 1.236). Die meisten bezogen sich auf Fluglärm allgemein, gefolgt von Nachtflügen und Streckenabweichungen.

Zu den Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten, eines Vertreters des Regierungspräsidiums, gehört es, vermeidbaren Fluglärm zu reduzieren und Beschwerden zu verfolgen. Dabei unterstützt ihn die Deutsche Flugsicherung, die die Routen der Maschinen exakt aufzeichnet. Verstöße gegen Vorschriften lassen sich somit nachweisen und ahnden. Interessierte können die Flugbewegungen auch selbst unter [www.dfs.de](http://www.dfs.de) verfolgen.

Über die Lärmentwicklung am Flughafen informiert zudem ein monatlicher Bericht auf der Webseite [www.flughafen-stuttgart.de/fluglaermbericht](http://www.flughafen-stuttgart.de/fluglaermbericht). Um die Transparenz weiter zu erhöhen, ergänzt die FSG diese Veröffentlichung ab Ende 2018 um eine Karte, auf der sich die Überflugdichte ablesen lässt. Grafisch wird dann anhand der tatsächlichen Flugspuren dargestellt, wie häufig ein Ort überflogen wird. Direkte Rückschlüsse auf die tatsächliche Geräuschentwicklung in den benachbarten Gemeinden lassen sich daraus jedoch nicht ziehen; diese ist in hohen Maße auch von Flughöhe und Flugzeugtyp abhängig.

Im Jahr 2017 beendete die FSG die umfassende Modernisierung der Fluglärmmessanlage. Sie tauschte dafür die gesamte Hard- und Software aus. Das neue System enthält ein webbasiertes Modul namens „TraVis“ (Track Visualisation), das alle Flugbewegungen zusammen mit den an den Außenmessstellen ermittelten Lärmdaten übersichtlich auf einer Karte darstellt. Die Schallimmissionsdaten können auf diese Weise transparent und live von jedem Interessierten online beobachtet werden. TraVis wird im Laufe des Jahres 2018 eingeführt.

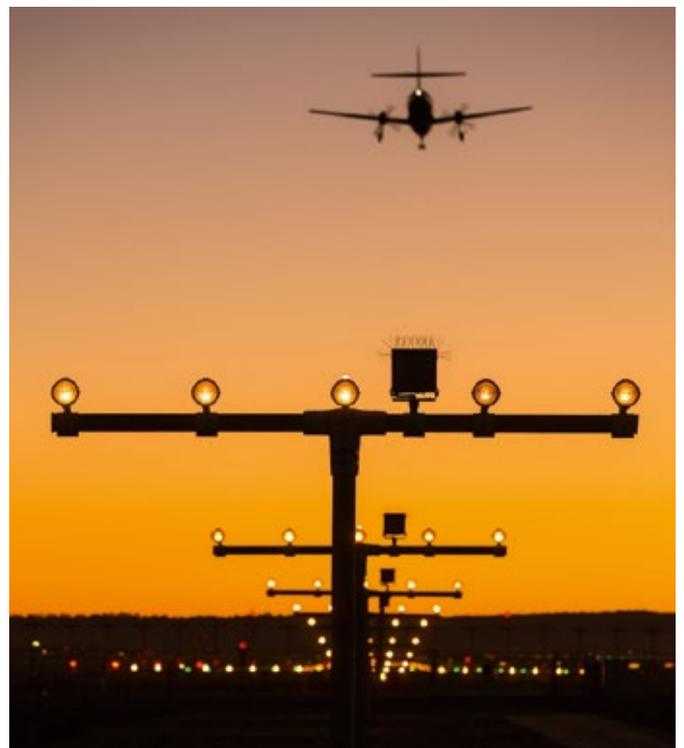
## Schallschutz hat Priorität

Um nächtlichen Fluglärm möglichst zu vermeiden, dürfen zwischen 23:30 Uhr und 6 Uhr keine zivilen Flugzeuge mit Jetantrieb am Flughafen Stuttgart landen. Verspätete Landungen bis 24 Uhr sind zulässig, wenn deren planmäßige Ankunft vor 23:30 Uhr liegt. Ein Startverbot gilt bereits ab 23 Uhr. Ausgenommen sind genehmigte verspätete Starts und Landungen, Einsatzflüge für Katastrophenschutz und medizinische Hilfeleistung, Messflüge für technische Anlagen sowie Militärflüge. Propellermaschinen und Nachtluftpostdienste dürfen seit Ende 2014 nachts nur noch eingeschränkt abheben und ankommen, wenn sie bestimmte Lärmanforderungen einhalten. Im Berichtszeitraum registrierte die FSG insgesamt 8.843 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (2016: 8.520). Damit ist der nächtliche Flugverkehr im Vergleich zum Vorjahr um etwa 3,8 % gestiegen.

Die Flughafengesellschaft sorgt mit unterschiedlichen Mitteln für ein möglichst ruhiges Wohnumfeld ihrer Anrainer. Airlines beispielsweise zahlen lärmabhängige Start- und Landeentgelte. Dadurch schafft die FSG einen Anreiz für Fluggesellschaften, leisere Maschinen zu betreiben. Die Entgeltordnung umfasst zwölf Lärmklassen.

Die FSG arbeitet auch daran, den Bodenlärm auf ihrem eigenen Gelände zu verringern. Dazu baut sie die stationäre Bodenstromversorgung an den Parkpositionen der Flugzeuge weiter aus (→ Seite 52). Durch die Anwendung des Airport-Collaborative-Decision-Making-Verfahrens (A-CDM) stellt sie außerdem sicher, dass die Triebwerkslaufzeiten so kurz wie möglich sind (→ Seite 52).

über **60 Mio. €**  
**INVESTITIONEN** in passiven  
 Schallschutz seit 1996



Um Fluglärm in der Nacht so gering wie möglich zu halten, gelten strenge Vorschriften. Zivile Flugzeuge mit Jetantrieb dürfen zwischen 23 Uhr nachts und 6 Uhr morgens beispielsweise gar nicht starten und nur bis 23.30 Uhr landen.

Darüber hinaus übernimmt die FSG im Zuge ihres Schallschutzprogramms die Kosten der baulichen Veränderungen an benachbarten Wohneinheiten. Seit 1996 hat sie über 60 Mio. € in passiven Schallschutz in der Nachbarschaft investiert. Davon profitierten bislang die Bewohner von rund 9.000 Häusern und Wohnungen. Eigentümer informiert die FSG über die eigene Website [www.schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de](http://www.schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de) und unterstützt sie dort bei der Antragstellung. Prüfung und Genehmigung dieser Anträge liegen in der Verantwortung der jeweiligen Stadtverwaltung oder des zuständigen Landratsamts.

# UMWELT UND RESSOURCEN

In ihrer fairport-Strategie verbindet die Flughafen Stuttgart GmbH den Betrieb einer modernen Verkehrsinfrastruktur mit Umwelt- und Ressourcenschutz auf hohem Niveau. Der Airport ist Heimat des größten Trockenwiesenbiotops auf den Fildern, Bäche und Seengrenzen an das Gelände – der Anspruch der FSG ist es daher, die anspruchsvollen gesetzlichen Vorgaben nicht nur zu erfüllen, sondern noch zu übertreffen.

## Wiederverwertung vor Entsorgung

Abfälle fallen am Flughafen Stuttgart nicht nur bei FSG, FSEG und SAG an. Auch die anderen am Standort ansässigen Unternehmen, die Airlines, Besucher und Passagiere hinterlassen Müll. Die Flughafengesellschaft verfügt als zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb mit ihrem Abfallwirtschaftszentrum (AWZ) über eine Sammelstelle am Campus, an der alle Abfälle nach 60 Sorten getrennt und anschließend durch externe Verwertungsunternehmen abgeholt werden.

Im Jahr 2017 stieg die Gesamtabfallmenge des Airports um 22 % gegenüber dem Vorjahr. Generell unterliegen diese Werte jährlichen Schwankungen: So unterscheiden sich beispielsweise die Mengen an Grünschnitt, Konzentraten von Flugzeugenteisungsmitteln oder Flotatschlamm in Abhängigkeit von der Witterung. Letzter wird seit 2017 als Abfallkategorie erfasst. Dabei handelt es sich um Schlämme mit Gesamtorganischem Kohlenstoff, die seit 2016 in der zweiten Reinigungsstufe der Abwasseranlage des Flughafens Stuttgart getrennt und in der kommunalen Kläranlage zur Energiegewinnung eingesetzt werden. Je nach

ausgebrachter Menge Enteisungsmittel und entsprechendem Niederschlag fällt mehr oder weniger Schlamm an. Bereinigt um solche jahreszeitlichen Schwankungen reduzierte sich die gesamte Abfallmenge am Flughafen um 6 % gegenüber dem Vorjahr.

Die FSG und ihre Tochterunternehmen sorgen durch achtsamen Umgang mit Verbrauchsgütern für die Vermeidung von Abfällen: Leere Drucker- und Tonerkartuschen werden wieder befüllt, Elektronikschrott und Bleibatterien aufbereitet sowie gebrauchte Elektrogeräte und Maschinen verkauft oder gespendet. Durch die Umstellung auf LED-Leuchtmittel wird sich außerdem die Menge des als gefährlich eingestuften quecksilberhaltigen Abfalls weiter reduzieren (→ Seite 44).

Den Einsatz von Papier und damit die Mengen an entsprechendem Müll reduzieren die Unternehmen durch die sukzessive Umstellung auf das „papierlose Büro“. So führten sie ein Dokumentenmanagement ein, das Verträge und Genehmigungen digital archiviert und das aktuell auf andere interne Prozesse ausgeweitet wird. Auch in weiteren Bereichen setzen sich digitale Arbeitsabläufe durch, etwa bei Projektgenehmigungen und bei Seminaranmeldungen. Das Umweltmanagement bereitet darüber hinaus eine Leitlinie zum sparsamen Umgang mit der Ressource vor.

Aussortierte IT-Geräte gibt die FSG an das gemeinnützige Unternehmen Arbeit für Menschen mit Behinderung, kurz AFB, ab; dort werden sie für den Wiedereinsatz aufbereitet oder unter ökologischen und ethischen Standards zerlegt und recycelt. Gegenstände, die an den Sicherheitskontrollen zurückgelassen werden müssen, etwa Scheren oder unge-



Wie viel Grasschnitt auf unserer rund 200 Hektar großen Grünfläche abgemäht wird, schwankt je nach Witterung von Jahr zu Jahr. 2017 waren es 772 Tonnen.

öffnete flüssige Kosmetikartikel, spendet der Flughafen an soziale Einrichtungen. Pfandflaschen wiederum, die nicht mit an Bord dürfen, kommen dem Projekt „Spende dein Pfand“ zugute (→ Seite 46).

## 60

**WERTSTOFFARTEN** werden im Abfallwirtschaftszentrum getrennt

Der Müll in den Terminals und auf dem gesamten Flughafengelände wird getrennt nach Papier/Kartonagen, Glas, Bioabfällen und Restmüll sowie weiteren Wertstoffarten gesammelt und der Wiederverwertung zugeführt. Im Zuge des fairport-Programms sollte auch das Papierrecycling bei der SAG erhöht werden. Dazu wurden separate Papiertonnen in den Gepäckverteilern aufgestellt. In die Wiederverwertung gelangen auch

Kehricht, Schlamm aus der Reinigung der Wasserrückhaltebecken und Bauschutt. Die Verwertungsquote blieb 2017 mit 98 % auf dem sehr hohen Niveau der Vorjahre. Auch die bis zu 1.500 t Grasschnitt, die jedes Jahr nach der Blütezeit auf den rund 200 ha Grünflächen abgemäht werden, finden Verwendung: Sie dienen in einer nahe gelegenen Biogasanlage der Energiegewinnung.

### Engmaschige Kontrollen gefährlicher Abfälle

Einige am Flughafen Stuttgart anfallende Abfälle werden als gefährlich eingestuft und bedürfen einer besonderen, fachgerechten Entsorgung. Dabei erfordert jeder dieser Stoffe einen individuellen Umgang auf Grundlage entsprechender Sicherheitsvorgaben. Farben und Lacke, Batterien oder quecksilberhaltige Leuchtstofflampen werden im AWZ zwischengelagert, bis sie von den Partnerbetrieben zur endgültigen Entsorgung abgeholt werden.



Rund 700.000 m<sup>3</sup> Regen und Schnee sind 2017 innerhalb des Flughafenzauns gefallen. Damit selbst bei starkem Niederschlag kein Hochwasser in der Umgebung verursacht wird, fängt der Flughafen dieses Oberflächenwasser zuerst in großen unterirdischen Speicherbecken auf. Erst danach wird es kontrolliert in umliegende Bäche und Seen geleitet.

Schon bei der Beschaffung achtet die FSG darauf, wie die Stoffe später beseitigt werden können: Jeder neue Gefahrstoff wird extern auf seine Umweltgefährdung hin überprüft, intern bewerten ihn Sicherheitsfachkräfte, Feuerwehr sowie Mitarbeiter aus Einkauf, Entsorgung, Umweltschutz und Arbeitssicherheit.

Eine Datenbank listet alle von der FSG eingesetzten Gefahrstoffe auf und zeigt, ob es Alternativen dazu gibt. Sollte dies der Fall sein, wird auf den Einsatz verzichtet. Das Tochterunternehmen SAG verfügt über ein eigenes Gefahrstoffkataster.

### Intelligentes Abwassermanagement

Dem Schutz des Grundwassers und der an das Flughafengelände angrenzenden Seen und Bäche räumt die FSG den höchsten Stellenwert ein. Sie reduziert konsequent den Verbrauch von Frischwasser und be-

treibt ein verantwortungsbewusstes Abwassermanagement. Rund 260.000 m<sup>3</sup> Frischwasser benötigt der Airport im Jahr, hinzu kommt das auf dem Gelände anfallende Oberflächenwasser aus Niederschlägen. Um die Trinkwassermengen künftig zu verringern, werden die Versorgungsnetze für Trink- und Löschwasser getrennt. Das erlaubt Einsparungen von circa 3.000 m<sup>3</sup> im Jahr bei gleichbleibend hoher Qualität.

Über ein komplexes System wird das am Airport entstehende Abwasser getrennt nach Herkunft, Flächennutzung und Verschmutzungsgrad verteilt. Dabei hat Oberflächenwasser den größten Anteil an der Gesamtmenge. Oberflächenwasser aus dem Bereich des Vorfelds wird über den Kombispeicher und weitere Becken geführt und erst nach Unterschreiten des Grenzwertes für gesamtorganischen Kohlenstoff (Total Organic Carbon, TOC) in die Gewässer geleitet. Häusliche und gewerbliche Abwässer gibt die FSG an die kommunalen Kläranlagen weiter. Rückstände, die in geringem Umfang bei der Tunnelreinigung sowie beim Entfernen

des Gummiabriebs von den Flugbetriebsflächen entstehen, entfernt das Unternehmen in einer speziellen Reinigungsanlage, bevor das Schmutzwasser der Kläranlage Plieningen zugeleitet wird.

Nur wenn Schnee und Eis an der Flughafeninfrastruktur nicht mechanisch beseitigt werden können, setzen FSG und SAG chemische Enteisungsmittel ein. Verwendet werden ausschließlich biologisch gut abbaubare Produkte. So geschieht die Enteisung auf den Vorfeldflächen mit einem Gemisch aus Glycerol und Acetaten. Auf der Start- und Landebahn sowie auf den Rollwegen kommen formiatbasierte Mittel mit dem niedrigstmöglichen Gehalt an TOC zum Einsatz. Mangels Alternativen werden für die Flugzeugtragflächen weiterhin Produkte auf Glykolbasis verwendet. Bevor die konzentrierte Flüssigkeit in das Abwassersystem gelangen kann, wird sie jedoch an den dafür vorgesehenen Positionen in speziellen Tanks aufgefangen – von dort wird sie per Lkw zur Verwertung transportiert.

Im Kanalnetz des Flughafens untersuchen Analysegeräte das Abwasser auf Rückstände von Enteisungsmitteln. Im Sommer kann es direkt in öffentliche Gewässer eingeleitet werden, im Winter ist dies nur teilweise möglich. Je nach Belastung gelangt es zunächst in einen Kombispeicher. Dieser wird durch einen vorgeschalteten Schwebebettreaktor entlastet, der das Abwasser biologisch vorbehandelt. Eine Flotationsanlage reduziert den TOC-Gehalt um weitere 70 %.

Im Jahr 2017 modernisierte der Flughafen seine Messtechnik. Die FSG installierte außerdem eine zusätzliche Anlage, die zuverlässig regelmäßig die TOC-Werte erhebt. Für weitere Stichproben steht ein eigenes zertifiziertes Abwasserlabor zur Verfügung. Nachdem der TOC-Gehalt des anfallenden Oberflächenwassers gemessen wurde, und es als „nicht belastet“ erkannt wurde, wird es von weiterem belastetem Wasser getrennt gehalten. Eine Vermischung findet demnach nicht statt. Im Berichtszeitraum hielt die Flughafengesellschaft, wie auch in den Jahren zuvor, alle regulatorischen Vorschriften ein.

# 174 ha

**GRÜNFLÄCHE** bilden ein  
Trockenwiesenbiotop am Airport

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nutzt die Flughafenfeuerwehr bei der Brandbekämpfung neben Wasser ausschließlich Schaummittel ohne per- und polyfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFC). Vor 2011 kamen jedoch auf Grundlage der damaligen Gesetzeslage wie bei anderen Feuerwehren auch PFC-haltige Löschsäume zum Einsatz. Die FSG ließ 2015 bis 2016 die PFC-Konzentrationen in den Böden rund um das

Feuerlöschübungsbecken untersuchen. Sie lagen zum Teil deutlich über den empfohlenen Richt- und Zielwerten. Detailanalysen zur Abgrenzung der betroffenen Flächen ergaben außerdem, dass sich die PFC durch Ober- und Sickerwasserabflüsse aus dem Bereich ausbreiten können. Um dies zu verhindern, finden Sanierungsplanungen statt, aus denen geeignete Lösungen abgeleitet werden.

Die FSG errichtete 2016 eine Behandlungsanlage, die die Belastung des austretenden Wassers unter den Grenzwert senkt, bevor es in den Vorfluter gelangt. Der Austrag von PFC in öffentliche Gewässer wird so schon vor Abschluss der Konzeptionsphase entscheidend reduziert. Bis Ende 2018 läuft der Pilotbetrieb; er wird zeigen, welche Absorber in Filtern die optimale Reinigung von PFC-haltigen Abflüssen versprechen und welche Mengen zu verarbeiten sind. Mithilfe der Ergebnisse kann dann eine dauerhafte Behandlungsanlage eingerichtet werden.

## Artenvielfalt gut geschützt

Das Flughafengelände beherbergt auf etwa der Hälfte seines Areals das größte zusammenhängende Trockenwiesenbiotop auf den Fildern. Rund 70 Pflanzenarten und zahlreiche Tiere sind in den Glatthafer- und Rotschwingelwiesen heimisch. Um diesen biologischen Reichtum dauerhaft zu erhalten, betreibt die FSG ein besonderes Grünflächen-Management. Dieses verantwortet der Wildlife Manager der FSG. Sein Ziel ist es, Vogelschlag – also gefährliche Kollisionen der Tiere mit Flugzeugen – zu vermeiden. Das Gebiet wird im Sinne der extensiven Grünlandwirtschaft nur einmal im Jahr auf eine Höhe von 20 bis 30 cm zurückgeschnitten. Dabei bleiben regelmäßige Streifen nicht gemähter Wiese stehen. Die Streifenmähd bietet Insekten und Kleintieren ausreichend Schutz vor Vögeln. Für diese ist das Flughafengelände somit als Beuterevier unattraktiv. Insgesamt ist die Vogelschlagrate mit 7,6 Vorfällen pro 10.000 Flugbewegungen niedrig, auch weil die Region nicht zu den Vogelzuggebieten gehört. Die intensiv bewirtschaftete Umgebung des Flughafens bietet zudem wenig Lebensraum für Vögel. Da sich die Erhebungsparameter für die Kennzahl geändert haben, lässt sich der Wert nicht direkt mit den Vorjahren vergleichen.

Seit 2012 setzt die FSG auf ihrem Gelände Bienen für das Schadstoff-Monitoring ein. Da die Insekten diese über die Luft aufnehmen, gewinnt man aus einer Analyse des Honigs Erkenntnisse über die Belastung von Blüten und Pollen in einem Umkreis von drei bis fünf Kilometern. Den Honig, den rund 600.000 Bienen östlich und westlich der Start- und Landebahn produzieren, überprüft die Landesanstalt für Bienenkunde. Seit 2012 bescheinigt sie der FSG, dass der Airport-Betrieb die Qualität nicht negativ beeinflusst. Auch das Gras aus der Streifenmähd weist keine Schadstoffbelastung auf, wie die Universität Hohenheim in ihren jährlichen Analysen bestätigt.

A photograph of an airport tarmac with a Delta airplane in the foreground and another airplane in the background. The Delta airplane is white with a red and blue tail. The background airplane is blue and white. The airport terminal is visible in the distance. The text is overlaid on the image.

◀ KAPITEL 03

Unsere Leistung auf wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Ebene machen wir für jeden zugänglich und transparent.

# Wo wir stehen.

# 98 %

**WIEDERVERWERTUNG** aller von uns entsorgten Abfälle.  
(→ Umweltkennzahlen, Seite 79)

# 279,3 Mio. €

**UMSATZ** im Jahr 2017 sind der höchste Wert in unserer Unternehmensgeschichte.  
(→ Gewinn- und Verlustrechnung, Seite 66)



# 956

**MENSCHEN** arbeiteten 2017 bei uns, 992 waren es bei unseren Töchtern.  
(→ Personalkennzahlen, Seite 76)



# BILANZ

der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2017

| Aktiva  | 31.12.2017<br>T€ | 31.12.2016<br>T€ |
|---|------------------|------------------|
| <b>A. Anlagevermögen</b>  |                  |                  |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände  |                  |                  |
| 1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten               | 2.036            | 2.077            |
| 2. Geleistete Anzahlungen   | 338              | 530              |
|   | <b>2.374</b>     | <b>2.607</b>     |
| II. Sachanlagen   |                  |                  |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 416.311          | 403.144          |
| 2. Technische Anlagen und Maschinen   | 33.720           | 32.909           |
| 3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung   | 19.631           | 17.192           |
| 4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau  | 6.110            | 4.930            |
|   | <b>475.772</b>   | <b>458.175</b>   |
| III. Finanzanlagen  |                  |                  |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen   | 51.500           | 51.331           |
| 2. Beteiligungen  | 98.926           | 99.128           |
| 3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht                            | 103              | 399              |
| 4. Sonstige Ausleihungen  | 3                | 6                |
|   | <b>150.532</b>   | <b>150.864</b>   |
|   | <b>628.678</b>   | <b>611.646</b>   |
| <b>B. Umlaufvermögen</b>  |                  |                  |
| I. Vorräte  |                  |                  |
| 1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe  | <b>2.118</b>     | <b>2.102</b>     |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände   |                  |                  |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen   | 13.410           | 12.358           |
| 2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen   | 2.774            | 4.027            |
| 3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht                          | 7                | 18               |
| 4. Forderungen gegen Gesellschafter   | 155              | 89               |
| 5. Sonstige Vermögensgegenstände  | 7.174            | 3.268            |
|   | <b>23.520</b>    | <b>19.760</b>    |
| III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten   | <b>30</b>        | <b>22</b>        |
|   | <b>25.668</b>    | <b>21.884</b>    |
| <b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>  | <b>162</b>       | <b>180</b>       |
|   | <b>654.508</b>   | <b>633.710</b>   |

| Passiva  | 31.12.2017<br>T€ | 31.12.2016<br>T€ |
|--|------------------|------------------|
| <b>A. Eigenkapital</b>                                 |                  |                  |
| I. Gezeichnetes Kapital                                | 50.000           | 50.000           |
| II. Kapitalrücklage                                    | 295.446          | 295.446          |
| III. Gewinnrücklagen                                   | 123.323          | 141.198          |
| IV. Verlust-/Gewinnvortrag                             | 0                | 0                |
| V. Jahresfehlbetrag                                    | -34.762          | -17.875          |
|  | <b>434.007</b>   | <b>468.769</b>   |
| <b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>       | <b>227</b>       | <b>0</b>         |
| <b>C. Rückstellungen</b>                               | <b>42.429</b>    | <b>70.116</b>    |
| <b>D. Verbindlichkeiten</b>                            |                  |                  |
| 1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten        | 111.720          | 44.232           |
| 2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen    | 14.821           | 6.283            |
| 3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 38.757           | 34.204           |
| 4. Sonstige Verbindlichkeiten                          | 5.265            | 2.324            |
|  | <b>170.563</b>   | <b>87.043</b>    |
| <b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>                   | <b>7.282</b>     | <b>7.782</b>     |
|  | <b>654.508</b>   | <b>633.710</b>   |

# GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Flughafen Stuttgart GmbH vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017

|   | T€      | 31.12.2017<br>T€ | 31.12.2016<br>T€ |
|---|---------|------------------|------------------|
| 1. Umsatzerlöse   | 279.322 |                  | 269.821          |
| 2. Andere aktivierte Eigenleistungen  | 609     |                  | 1.078            |
| 3. Sonstige betriebliche Erträge  | 2.329   |                  | 6.453            |
|   |         | <b>282.260</b>   | <b>277.352</b>   |
| 4. Materialaufwand  |         |                  |                  |
| a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe   | -9.734  |                  | -8.009           |
| b) Aufwendungen für bezogene Leistungen   | -63.521 |                  | -59.576          |
|   |         | <b>-73.255</b>   |                  |
| 5. Personalaufwand  |         |                  |                  |
| a) Löhne und Gehälter   | -48.134 |                  | -47.614          |
| b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung              | -12.417 |                  | -12.123          |
|   |         | <b>-60.551</b>   |                  |
| 6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen |         | -33.346          | -32.513          |
| 7. Sonstige betriebliche Aufwendungen   |         | -151.841         | -135.814         |
| 8. Finanzergebnis   |         | 2.771            | 1.312            |
| <b>9. Ergebnis vor Ertragsteuern</b>  |         | <b>-33.962</b>   | <b>-16.985</b>   |
| 10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag  |         | -308             | -398             |
| <b>11. Ergebnis nach Steuern</b>  |         | <b>-34.270</b>   | <b>-17.383</b>   |
| 12. Sonstige Steuern  |         | -492             | -492             |
| <b>13. Jahresfehlbetrag</b>   |         | <b>-34.762</b>   | <b>-17.875</b>   |

# ANHANG

für das Geschäftsjahr 2017

## Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss

Die Flughafen Stuttgart GmbH ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 969 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Flughafenstraße 32, 70629 Stuttgart, Deutschland.

Der Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr 2017 wurde nach den Vorschriften des Dritten Buches des HGB und unter Berücksichtigung der Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

Soweit in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung im Interesse größerer Klarheit der Darstellung Posten zusammengefasst wurden, sind diese – wie auch die ergänzenden Angaben – in den entsprechenden Abschnitten dieses Anhangs erläutert. Die Betragsangaben im Jahresabschluss erfolgen in T€ (Tausend Euro).

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

## Verpflichtungen nach dem Energiewirtschaftsgesetz – EnWG

Mit Inkrafttreten der Neuerungen des EnWG im August 2011 ist die Flughafen Stuttgart GmbH als Eigentümer eines geschlossenen Verteilernetzes im Strombereich verpflichtet, die Anforderungen des § 6b Abs. 3 EnWG zu erfüllen. Demzufolge ist für den Stromnetzbereich ein sogenannter Tätigkeitsabschluss, bestehend aus Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, aufzustellen sowie für die sonstigen Tätigkeiten innerhalb und außerhalb der Elektrizitätsversorgung eine getrennte Kontenführung vorzuhalten. Die Flughafen Stuttgart GmbH kommt dieser Verpflichtung vollumfänglich nach. Hinsichtlich der Veröffentlichung des Tätigkeitsabschlusses sowie der Aufnahme von Erläuterungen im Lagebericht nimmt die Gesellschaft die Erleichterungen des § 6 b Abs. 8 EnWG in Anspruch.

Die Flughafen Stuttgart GmbH ist Eigentümer der Stromversorgungsanlagen am Flughafen Stuttgart. Im Rahmen eines Überlassungsvertrages werden diese Anlagen an die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (kurz: FSEG) verpachtet. Betreiber der Versorgungsanlagen ist, entsprechend den vertraglichen Regelungen, die FSEG. Die Miet- und Pachterlöse für die Betriebsmittelüberlassung an die FSEG beliefen sich im Geschäftsjahr 2017 auf 14.106 T€. Weiterhin hat die Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2017 für Personalüberlassung und Managementdienstleistungen 3.075 T€ an die FSEG verrechnet. Die FSEG liefert der Flughafen Stuttgart GmbH elektrische Energie und Energie in Form von Wärme, Kälte und Beleuchtung. Im Geschäftsjahr 2017 hat die Flughafen Stuttgart GmbH von der FSEG Leistungen in Höhe 22.384 T€ bezogen.

Für den Tätigkeitsabschluss gemäß § 6b Abs. 3 EnWG wurden dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Abschreibungsmethoden angewendet wie für die Flughafen Stuttgart GmbH gesamt.

## Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Bei der Bilanzierung und Bewertung sind die Vorschriften des HGB für große Kapitalgesellschaften angewandt worden. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden unverändert zum Vorjahr angewendet.

### Anlagevermögen

Die immateriellen Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen, unter Zugrundelegung betriebsgewöhnlicher Nutzungsdauern zwischen 3 und 5 Jahren, bewertet.

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen bzw. bei voraussichtlich dauernder Wertminderung um außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen wurden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige

Gemeinkosten einbezogen. Erhaltene Zuschüsse wurden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten gekürzt. Die Abschreibungen erfolgten planmäßig über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, wobei sowohl die lineare als auch die degressive Abschreibungsmethode zur Anwendung kam. Der Übergang von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode erfolgt ab dem Zeitpunkt, zu dem die lineare Abschreibung zu höheren Abschreibungsbeträgen führt.

Die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern liegen bei Gebäuden und baulichen Betriebsanlagen zwischen 9 und 50 Jahren, bei technischen Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung zwischen 3 und 25 Jahren.

### Entwicklung des Anlagevermögens der Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2017

|   | Anschaffungs- und Herstellungskosten |               |               |                   |                           |
|---|--------------------------------------|---------------|---------------|-------------------|---------------------------|
|   | Stand<br>01.01.2017<br>T€            | Zugänge<br>T€ | Abgänge<br>T€ | Umbuchungen<br>T€ | Stand<br>31.12.2017<br>T€ |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände  |                                      |               |               |                   |                           |
| 1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten               | 17.575                               | 878           | 67            | 450               | 18.836                    |
| 2. Geleistete Anzahlungen   | 530                                  | 245           | 31            | -406              | 338                       |
|   | <b>18.105</b>                        | <b>1.123</b>  | <b>98</b>     | <b>44</b>         | <b>19.174</b>             |
| II. Sachanlagen   |                                      |               |               |                   |                           |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 882.373                              | 33.906        | 2.240         | 2.003             | 916.042                   |
| 2. Technische Anlagen und Maschinen   | 400.992                              | 4.547         | 4.373         | 1.709             | 402.875                   |
| 3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung   | 69.395                               | 6.878         | 1.830         | 237               | 74.680                    |
| 4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau  | 4.930                                | 5.235         | 62            | -3.993            | 6.110                     |
|   | <b>1.357.690</b>                     | <b>50.566</b> | <b>8.505</b>  | <b>-44</b>        | <b>1.399.707</b>          |
| III. Finanzanlagen  |                                      |               |               |                   |                           |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen   | 67.822                               | 169           | 0             | 0                 | 67.991                    |
| 2. Beteiligungen  | 106.564                              | 0             | 0             | 0                 | 106.564                   |
| 3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht                            | 399                                  | 0             | 296           | 0                 | 103                       |
| 4. Sonstige Ausleihungen  | 6                                    | 0             | 3             | 0                 | 3                         |
|   | <b>174.791</b>                       | <b>169</b>    | <b>299</b>    | <b>0</b>          | <b>174.661</b>            |
| <b>Gesamt</b>   | <b>1.550.586</b>                     | <b>51.858</b> | <b>8.902</b>  | <b>0</b>          | <b>1.593.542</b>          |

Für Befeuerteile wurde ein Festwert gem. § 240 Abs. 3 HGB in Höhe von 386 T€ gebildet.

Geringwertige Wirtschaftsgüter wurden gemäß § 6 Abs. 2a EStG in einen Sammelposten eingestellt und linear über den Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben. Im fünften Jahr nach ihrer Anschaffung werden sie im Anlagengitter als Abgang ausgewiesen.

Infolge der Inanspruchnahme steuerlicher Sonderabschreibungen gem. § 163 AO in früheren Jahren ergaben sich im Geschäftsjahr 2017 Minderabschreibungen in Höhe von 555 T€ (Vorjahr: 556 T€). Das Gesamt-

volumen der zum Bilanzstichtag noch nicht verrechneten steuerlichen Mehrabschreibungen beträgt 3.424 T€. Die Ertragssteuerbelastung bei der voraussichtlich langfristigen Auflösung dieser steuerlichen Sonderabschreibungen beträgt rund 29 %.

Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten bzw. bei voraussichtlich dauernder Wertminderung mit dem niedrigeren beizulegenden Wert zum Bilanzstichtag bewertet.

| Abschreibungen            |  |               |                           | Buchwerte                 |                           |  |
|---------------------------|--|---------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--|
| Stand<br>01.01.2017<br>T€ | Abschreibungen<br>des Berichtsjahres<br>T€ | Abgänge<br>T€ | Stand<br>31.12.2017<br>T€ | Stand<br>31.12.2017<br>T€ | Stand<br>31.12.2016<br>T€ |  |
| 15.498                    | 1.369                                      | 67            | 16.800                    | 2.036                     | 2.077                     |  |
| 0                         | 0  | 0             | 0                         | 338                       | 530                       |  |
| <b>15.498</b>             | <b>1.369</b>                               | <b>67</b>     | <b>16.800</b>             | <b>2.374</b>              | <b>2.607</b>              |  |
| 479.229                   | 21.892                                     | 1.390         | 499.731                   | 416.311                   | 403.144                   |  |
| 368.083                   | 5.425                                      | 4.353         | 369.155                   | 33.720                    | 32.909                    |  |
| 52.203                    | 4.660                                      | 1.814         | 55.049                    | 19.631                    | 17.192                    |  |
| 0                         | 0  | 0             | 0                         | 6.110                     | 4.930                     |  |
| <b>899.515</b>            | <b>31.977</b>                              | <b>7.557</b>  | <b>923.935</b>            | <b>475.772</b>            | <b>458.175</b>            |  |
| 16.491                    | 0  | 0             | 16.491                    | 51.500                    | 51.331                    |  |
| 7.436                     | 202  | 0             | 7.638                     | 98.926                    | 99.128                    |  |
| 0                         | 0  | 0             | 0                         | 103                       | 399                       |  |
| 0                         | 0  | 0             | 0                         | 3                         | 6                         |  |
| <b>23.927</b>             | <b>202</b>                                 | <b>0</b>      | <b>24.129</b>             | <b>150.532</b>            | <b>150.864</b>            |  |
| <b>938.940</b>            | <b>33.548</b>                              | <b>7.624</b>  | <b>964.864</b>            | <b>628.678</b>            | <b>611.646</b>            |  |

### Umlaufvermögen

Die Vorräte sind grundsätzlich zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips bewertet.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel sind zu Nominalwerten bewertet. Erkennbare Einzelrisiken wurden durch angemessene Wertberichtigungen berücksichtigt. Dem allgemeinen Kreditrisiko wurde durch eine Pauschalwertberichtigung Rechnung getragen. Forderungen in Fremdwährung bestehen nicht.

Die liquiden Mittel enthalten Kassenbestände und sonstige liquide Mittel.

### Rechnungsabgrenzungsposten

Ausgewiesen werden im aktiven Rechnungsabgrenzungsposten Ausgaben vor dem Bilanzstichtag, soweit sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

### Latente Steuern

Sofern sich bei der Ermittlung der Steuerauswirkungen von temporären und quasi permanenten Differenzen zwischen handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen, die sich in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich abbauen, ein aktiver Steuerabgrenzungsposten ergibt, wird von dem Wahlrecht der Aktivierung dieser Steuerentlastung kein Gebrauch gemacht.

### Rückstellungen

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgt nach dem modifizierten Teilwertverfahren unter Anwendung versicherungsmathematischer Grundsätze. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen werden künftige Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie Rentenanpassungen berücksichtigt. Zur Ermittlung der Verpflichtungen werden die Sterbetafeln nach Prof. Dr. Klaus Heubeck (Richttafeln 2005 G) zugrunde gelegt. Ferner werden Pensionsrückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr mit einem der Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Jahre, welcher von der Deutschen Bundesbank veröffentlicht wird, abgezinst. Aus der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu der Bewertung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre resultieren ausschüttungsgesperrte Beträge in Höhe von 451.556,00 €. Die Rückstellungen werden pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt und der von der Deutschen Bundesbank veröffentlicht wird (vgl. § 253 Abs. 2 Satz 1 und 2 HGB).

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

|                        | in % |
|------------------------|------|
| Gehaltstrend           | 2,00 |
| Rententrend            | 1,00 |
| Fluktuation            | 0,00 |
| Zinssatz am 31.12.2017 | 3,68 |

Die übrigen Rückstellungen berücksichtigen alle zum Bilanzstichtag erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages bewertet. Zukünftige Preis- und Kostensteigerungen werden berücksichtigt, sofern ausreichend objektive Hinweise für deren Eintritt vorliegen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, der von der Deutsche Bundesbank zum Bilanzstichtag ermittelt wurde, abgezinst.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen, unbelastet und insolvenzsicher sind, sowie ausschließlich zur Erfüllung von Schulden aus Altersteilzeitverpflichtungen dienen (Deckungsvermögen) wurden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB unmittelbar mit den korrespondierenden Schulden verrechnet.

Das Deckungsvermögen ist zum Zeitwert bewertet. Der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens (Rückdeckungsversicherungen) entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten gemäß § 255 Abs. 4 Satz 3 HGB.

### Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden zum Erfüllungsbetrag bilanziert.

### Rechnungsabgrenzungsposten

Ausgewiesen werden im passiven Rechnungsabgrenzungsposten Einnahmen vor dem Bilanzstichtag, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

## Erläuterungen zur Bilanz

### Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagenspiegel (Anlage zum Anhang) dargestellt.

### Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31.12.2017

| Name und Sitz des Unternehmens                                      | Anteil am Kapital % | Eigenkapital T€ | Ergebnis des Geschäftsjahres T€ |
|---|---------------------|-----------------|---------------------------------|
| Baden-Airpark GmbH, Rheinmünster                                    | 65,8                | 125.739         | -3.660                          |
| Cost Aviation GmbH (CA), Stuttgart                                  | 75,0                | 226             | 126                             |
| Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Stuttgart                         | 100,0               | 25              | 472 <sup>1</sup>                |
| HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH, Stuttgart        | 100,0               | 1.684           | 1.769 <sup>1</sup>              |
| SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Leinfelden-Echterdingen | 74,9                | 1.326           | 700                             |
| S. Stuttgart Ground Services GmbH, Leinfelden-Echterdingen          | 51,0                | 1.858           | 1.211                           |
| AHS Aviation Handling Services GmbH, Hamburg                        | 10,0                | 9.078           | 5.716 <sup>2</sup>              |

<sup>1</sup> Vor Ergebnisabführung aufgrund des bestehenden Ergebnis-/Gewinnabführungsvertrags.

<sup>2</sup> Das Ergebnis enthält die Zuschreibung eines bestehenden Gesellschafterdarlehens in Höhe von 3.850 T€, welches zuvor vollständig wertberichtigt war.

Die Flughafen Stuttgart GmbH stellt als Mutterunternehmen zum 31.12.2017 einen Konzernabschluss auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

### Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten – nach Verrechnung fristenkongruenter Verbindlichkeiten – Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 186 T€ (Vorjahr: 2.029 T€).

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 1.928 T€ (Vorjahr: 1.929 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

### Eigenkapital

In der Kapitalrücklage sind Beträge in Höhe von 295.446 T€ gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB enthalten.

Durch Gesellschafterbeschluss vom 9./12.4.2017 wurde der gesamte Bilanzverlust des Vorjahres durch die Auflösung freier Gewinnrücklagen ausgeglichen. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Gewinnrücklagen auf 123.323 T€ (Vorjahr: 141.198 T€). Davon beträgt die satzungsmäßige Gewinnrücklage zum 31.12.2017 10 % des Stammkapitals (5.000 T€).

Ausschüttungsgesperrte Beträge bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 452 T€ (Vorjahr: 382 T€).

### Rückstellungen

Der Bilanzausweis setzt sich wie folgt zusammen:

| Art der Rückstellungen       | 31.12.2017 T€ | 31.12.2016 T€ |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Rückstellungen für Pensionen | 4.653         | 4.461         |
| Steuerrückstellungen         | 0             | 558           |
| Sonstige Rückstellungen      | 37.776        | 65.097        |
|                              | <b>42.429</b> | <b>70.116</b> |

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Aufwendungen für noch zu erteilende Gutschriften (16.405 T€), für noch nicht abgerechnete Bauleistungen (13.369 T€), für Personalaufwendungen (5.720 T€) sowie für sonstige zum Bilanzstichtag erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten (2.282 T€).

Die Altersteilzeitverpflichtungen (787 T€) wurden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem Deckungsvermögen (500 T€) verrechnet.

### Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten und deren Restlaufzeiten ergeben sich aus der nachfolgenden Darstellung:

| Art der Verbindlichkeiten                 | Gesamt           |                  | Restlaufzeit bis 1 Jahr |                  | Restlaufzeit 1–5 Jahre |                  | Restlaufzeit > 5 Jahre |                  |
|---|------------------|------------------|-------------------------|------------------|------------------------|------------------|------------------------|------------------|
|   | 31.12.2017<br>T€ | 31.12.2016<br>T€ | 31.12.2017<br>T€        | 31.12.2016<br>T€ | 31.12.2017<br>T€       | 31.12.2016<br>T€ | 31.12.2017<br>T€       | 31.12.2016<br>T€ |
| Verbindlichkeiten                         |                  |                  |                         |                  |                        |                  |                        |                  |
| – gegenüber Kreditinstituten              | 111.720          | 44.232           | 111.720                 | 44.232           | 0                      | 0                | 0                      | 0                |
| – aus Lieferungen und Leistungen          | 14.821           | 6.283            | 14.821                  | 6.283            | 0                      | 0                | 0                      | 0                |
| – gegenüber verbundenen Unternehmen       | 38.757           | 34.204           | 38.757                  | 34.204           | 0                      | 0                | 0                      | 0                |
| – sonstige                                | 5.265            | 2.324            | 4.057                   | 1.161            | 551                    | 642              | 657                    | 521              |
| (davon aus Steuern)                       | (2.377)          | (646)            | (2.377)                 | (646)            | (0)                    | (0)              | (0)                    | (0)              |
| (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit) | (0)              | (0)              | (0)                     | (0)              | (0)                    | (0)              | (0)                    | (0)              |
|   | <b>170.563</b>   | <b>87.043</b>    | <b>169.355</b>          | <b>85.880</b>    | <b>551</b>             | <b>642</b>       | <b>657</b>             | <b>521</b>       |

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen geschäftsübliche Eigentumsvorbehalte.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren 757 T€ (Vorjahr: 1.204 T€) aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

### Rechnungsabgrenzungsposten

Mit Vertrag vom 17.7.2009 wurde mit der Deutschen Flugsicherung die Vereinbarung getroffen, dass die abgezinsten Selbstkosten i. S. d. § 27 d LuftVG (Miete bei Behörden) der nächsten 12 Jahre der FSG abgegolten werden. Der Rechnungsabgrenzungsposten wird rätierlich über die Laufzeit des Vertrages (bis 2020) aufgelöst und hat zum 31.12.2017 einen Stand in Höhe von 1.527 T€.

Unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten sind Zahlungen der Stadt Stuttgart ausgewiesen, die die Mehrkosten der Gesellschaft für die Integration des Stuttgart Airport Busterminals in das Parkhaus P 14 betreffen. Die Auflösung erfolgt nach der Abschreibung der aktivierten Vermögenswerte über eine Nutzungsdauer von 25 Jahren.

### Latente Steuern

Latente Steuern werden insbesondere für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Sachanlagen, Pensionsrückstellungen und sonstigen Rückstellungen ermittelt. Zusätzlich zu den zeitlichen Bilanzierungsunterschieden werden bei der Ermittlung der latenten Steuern künftig nutzbare steuerliche Verlustvorräte berücksichtigt.

Die Bewertung der temporären Differenzen und der innerhalb der nächsten fünf Jahre verrechenbaren steuerlichen Verlustvorräte erfolgt mit dem zum Bilanzstichtag festgestellten und voraussichtlich auch zum Zeitpunkt der Umkehrung der zeitlichen Unterschiede geltenden, unternehmensindividuellen Steuersatz für Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer in Höhe von insgesamt 29 %.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern verrechnet. Als Saldogröße ergibt sich zum 31.12.2017 ein aktiver Steuerabgrenzungsposten. Von dem Wahlrecht der Aktivierung dieses Steuerabgrenzungspostens wird in Einklang mit § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB kein Gebrauch gemacht.

### Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zur Sicherung von Erbbauzinsverpflichtungen bestehen zu Lasten verschiedener Erbbaurechte Reallasten von insgesamt 390 T€. Die Erbbauzinsverpflichtungen belaufen sich auf jährlich rund 1 Mio. € mit einer Laufzeit bis längstens 31.12.2035.

Finanzielle Verpflichtungen aus begonnenen Investitionen (luft- und landseitiger Flughafenbau) bestehen in Höhe von rund 33,3 Mio. €.

Darüber hinaus bestehen weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Finanzierungsvereinbarungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben Stuttgart 21 in Höhe von 42 Mio. €. Die Finanzierungsbeiträge sind in 2018 zu erbringen.

Aufgrund der Novellierung des Fluglärmsgesetzes entstehen Verpflichtungen zur Kostenübernahme für bauliche Schallschutzmaßnahmen gegenüber den anspruchsberechtigten Anlieger-Haushalten. Nach heutiger Einschätzung können sich die Verpflichtungen in einem Rahmen von bis zu 4,0 Mio. € bewegen.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### Umsatzerlöse

Nach Tätigkeitsbereichen setzen sich die ausschließlich im Inland erzielten Umsatzerlöse wie folgt zusammen:

|  | 2017<br>T€     |
|--|----------------|
| Flughafenentgelte                                      | 93.789         |
| Abfertigungsentgelte                                   | 43.964         |
| Zentrale Infrastrukturentgelte                         | 23.370         |
| Sonstige Erlöse Aviation                               | 14.632         |
| Miet- und Pächterlöse                                  | 41.005         |
| Umsatz- und Konzessionsabgaben/<br>Gestattungsentgelte | 42.265         |
| Erlöse aus Versorgungsleistungen                       | 10.530         |
| Sonstige Erlöse Non-Aviation                           | 9.767          |
|  | <b>279.322</b> |

### Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 2.103 T€ enthalten, es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

### Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betragen im Jahr 2017 3.286 T€ (Vorjahr: 3.217 T€).

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 38 T€ (Vorjahr: 7.500 T€) enthalten.

Innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind außergewöhnliche Aufwendungen von Finanzierungsbeiträgen für das Projekt Stuttgart 21 in Höhe von 71.364 T€ (Vorjahr: 59.036 T€) enthalten.

### Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

|   | 2017<br>T€   | 2016<br>T€    |
|---|--------------|---------------|
| <b>Finanzerträge</b>                    |              |               |
| Erträge aus Beteiligungen               | 1.261        | 1.032         |
| (davon aus verbundenen Unternehmen)     | (1.261)      | (1.032)       |
| Zuschreibung auf Beteiligung            | 0            | 0             |
| Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen | 2.132        | 1.590         |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge    | 10           | 18            |
| (davon aus verbundenen Unternehmen)     | (0)          | (0)           |
|   | <b>3.403</b> | <b>2.640</b>  |
| <b>Finanzaufwendungen</b>               |              |               |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen        | -202         | -749          |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen        | -430         | -579          |
|   | <b>-632</b>  | <b>-1.328</b> |
| <b>Finanzergebnis</b>                   | <b>2.771</b> | <b>1.312</b>  |

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen betreffen im Geschäftsjahr 2017 in Höhe von 179 T€ (Vorjahr: 197 T€) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, die mit Zinserträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 12 T€ (Vorjahr: 13 T€) verrechnet wurden. Zinsnachzahlungen aus der Betriebsprüfung für die Jahre 2009–2012 und Folgejahre bis 2015 in Höhe von 9 T€ sind ebenfalls darin enthalten.

### Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhalten Steuernachzahlungen aus der Betriebsprüfung für die Jahre 2009–2012 und für die Folgejahre bis 2015.

Aufgrund der in den vergangenen Jahren im Zuge der Inbetriebnahme der Start- und Landebahn vorgenommenen Übertragung von gebildeten Sonderposten mit Rücklageanteil ergeben sich aufgrund steuerrechtlicher Vorschriften Minderabschreibungen im Geschäftsjahr. Das Jahresergebnis liegt dadurch um 555 T€ (Vorjahr: 556 T€) über dem Betrag, der ansonsten auszuweisen gewesen wäre.

## Sonstige Angaben

### Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Geschäftsführer und Auszubildende) beträgt 945 (Vorjahr: 939):

|                          |            |
|--------------------------|------------|
| Angestellte              | 495        |
| Gewerbliche Arbeitnehmer | 450        |
|                          | <b>945</b> |

## Angaben zu Organen der Gesellschaft

### Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2017 gehörten der Geschäftsführung

Herr Walter Schoefer, Weissach,  
Frau Dr. Arina Freitag, Stuttgart (seit 1.9.2017) und  
Herr Prof. Georg Fundel, Stuttgart (bis 30.4.2017)

an.

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung beliefen sich im Geschäftsjahr 2017 auf 565 T€.

Die Gesamtbezüge von Herrn Walter Schoefer im Geschäftsjahr 2017 setzen sich wie folgt zusammen:

|   |               |
|---|---------------|
| Grundvergütung                              | 195 T€        |
| Voraussichtliche erfolgsabhängige Vergütung | 117 T€        |
| Sonstige geldwerte Vorteile                 | 16 T€         |
| Von Dritten gewährte Vergütungen            | 4 T€          |
| <b>Gesamtbezüge</b>                         | <b>332 T€</b> |

Weiterhin besteht für Altersversorgungsansprüche zum 31.12.2017 eine Pensionsrückstellung in Höhe von 1.353 T€.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Frau Dr. Arina Freitag im Geschäftsjahr 2017 setzen sich wie folgt zusammen:

|   |               |
|---|---------------|
| Grundvergütung                              | 65 T€         |
| Voraussichtliche erfolgsabhängige Vergütung | 39 T€         |
| Sonderzahlungen                             | 10 T€         |
| Sonstige geldwerte Vorteile                 | 2 T€          |
| Von Dritten gewährte Vergütungen            | 1 T€          |
| <b>Gesamtbezüge</b>                         | <b>117 T€</b> |

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Herrn Prof. Georg Fundel im Geschäftsjahr 2017 setzen sich wie folgt zusammen:

|                                  |               |
|----------------------------------|---------------|
| Grundvergütung                   | 67 T€         |
| Erfolgsabhängige Vergütung       | 40 T€         |
| Sonstige geldwerte Vorteile      | 8 T€          |
| Von Dritten gewährte Vergütungen | 1 T€          |
| <b>Gesamtbezüge</b>              | <b>116 T€</b> |

Weiterhin besteht für Altersversorgungsansprüche zum 31.12.2017 eine Pensionsrückstellung in Höhe von 1.626 T€.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

An weitere ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2017 281 T€ bezahlt; für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.674 T€.

### Aufsichtsrat

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich im Geschäftsjahr 2017 auf 20 T€.

### Angaben zum Gesamthonorar des Abschlussprüfers gemäß § 285 Nr. 17 HGB

Die Angaben zum Gesamthonorar des Abschlussprüfers sind im Konzernabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH enthalten.

### Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag in Höhe von 34.762 T€ vorzutragen.

Stuttgart, den 27.02.2018  
FLUGHAFEN STUTTGART GMBH  
Geschäftsführung

  
Walter Schoefer

  
Dr. Arina Freitag

# BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1.1. bis zum 31.12.2017 geprüft. Nach § 6b Abs. 5 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und zusammengefasstem Lage- und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht sowie über die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt sind. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht sowie für die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungs-

grundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts sowie die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung des Jahresabschlusses unter Einbeziehung der Buchführung und des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind, hat zu keinen Einwendungen geführt.

Stuttgart, 27.02.2018

Prof. Dr. Binder, Dr. Dr. Hillebrecht & Partner GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft



Dr. Grüne  
Wirtschaftsprüfer



Beuttler  
Wirtschaftsprüfer

# PERSONALKENNZAHLEN

2016/2017

Für alle Personalkennzahlen gilt der Stichtag 31. Dezember 2017. Wo nicht eigens vermerkt, beziehen sich die Zahlen auf die Stammebelegschaft (ohne Auszubildende, Praktikanten und Leiharbeiter). Soweit nicht anders ausgewiesen, gelten sämtliche Angaben nur für die Flughafen Stuttgart GmbH.

## Belegschaft nach Beschäftigungsart und Arbeitsvertrag [GRI 102-41]

|  | 2017       |             |            |             |              |              | 2016       |             |            |             |              |              |
|--|------------|-------------|------------|-------------|--------------|--------------|------------|-------------|------------|-------------|--------------|--------------|
|  | Frauen     | in %        | Männer     | in %        | Gesamt       | in %         | Frauen     | in %        | Männer     | in %        | Gesamt       | in %         |
| <b>Stammebelegschaft</b>                             | <b>228</b> | <b>23,9</b> | <b>728</b> | <b>76,2</b> | <b>956</b>   | <b>100,0</b> | <b>218</b> | <b>23,0</b> | <b>730</b> | <b>77,0</b> | <b>948</b>   | <b>100,0</b> |
| <b>Voll- und Teilzeitbeschäftigte</b>                |            |             |            |             |              |              |            |             |            |             |              |              |
| Vollzeit   | 138        | 14,4        | 670        | 70,1        | 808          | 84,5         | 131        | 13,8        | 678        | 71,5        | 809          | 85,3         |
| Teilzeit   | 90         | 9,4         | 58         | 6,1         | 148          | 15,5         | 87         | 9,2         | 52         | 5,5         | 139          | 14,7         |
| <b>Arbeitsverträge</b>                               |            |             |            |             |              |              |            |             |            |             |              |              |
| Befristet  | 16         | 1,7         | 19         | 2,0         | 35           | 3,7          | 13         | 1,4         | 15         | 1,6         | 28           | 3,0          |
| Unbefristet  | 212        | 22,2        | 709        | 74,2        | 921          | 96,3         | 205        | 21,6        | 715        | 75,4        | 920          | 97,1         |
| <b>Weitere Beschäftigte</b>                          |            |             |            |             |              |              |            |             |            |             |              |              |
| Auszubildende  | 18         | -           | 34         | -           | 52           | -            | 17         | -           | 32         | -           | 49           | -            |
| Praktikanten   | 9          | -           | 16         | -           | 25           | -            | 12         | -           | 13         | -           | 25           | -            |
| Leiharbeiter   | 0          | -           | 1          | -           | 1            | -            | 1          | -           | 1          | -           | 2            | -            |
| <b>Gesamtbeschäftigte</b>                            | <b>255</b> | <b>24,7</b> | <b>779</b> | <b>75,3</b> | <b>1.034</b> | <b>100,0</b> | <b>248</b> | <b>24,2</b> | <b>776</b> | <b>75,8</b> | <b>1.024</b> | <b>100,0</b> |
| Mitarbeiter mit Kollektivvereinbarungen <sup>1</sup> | 239        | 93,7        | 733        | 94,1        | 972          | 94,0         | 230        | 92,7        | 738        | 95,1        | 968          | 94,5         |

<sup>1</sup> Einschließlich Leiharbeitern.

## Arbeitssicherheit und Gesundheit

|  | 2017         |               |               | 2016         |               |               |
|--|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
|  | Frauen       | Männer        | Gesamt        | Frauen       | Männer        | Gesamt        |
| <b>Meldepflichtige Unfälle<sup>1</sup></b>             | <b>2</b>     | <b>37</b>     | <b>39</b>     | <b>3</b>     | <b>31</b>     | <b>34</b>     |
| davon Betriebs-/Arbeitsunfälle                         | 1            | 29            | 30            | 0            | 24            | 24            |
| davon Wegeunfälle                                      | 1            | 4             | 5             | 3            | 6             | 9             |
| davon Betriebssportunfälle                             | 0            | 4             | 4             | 0            | 1             | 1             |
| Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle <sup>2</sup> | -            | -             | 654           | -            | -             | 451           |
| Unfälle mit Todesfolge                                 | 0            | 0             | 0             | 0            | 0             | 0             |
| 1.000-Mann-Quote <sup>3</sup>                          | 4,0          | 37,7          | 29,5          | 0            | 30,8          | 23,6          |
| <b>Krankentage<sup>4</sup></b>                         | <b>3.638</b> | <b>15.355</b> | <b>18.993</b> | <b>3.712</b> | <b>13.880</b> | <b>17.592</b> |
| <b>Krankheitsquote<sup>5</sup></b>                     | <b>7,0</b>   | <b>8,5</b>    | <b>8,1</b>    | <b>7,2</b>   | <b>7,6</b>    | <b>7,5</b>    |

<sup>1</sup> Meldepflichtig ist ein Arbeitsunfall, der mehr als drei Tage Arbeitsfähigkeit verursacht; im Berichtsjahr keine meldepflichtigen Unfälle durch Leiharbeiter.

<sup>2</sup> Kalendertage ab dem Tag nach dem Unfall; je Unfall wurden maximal 42 Ausfalltage berücksichtigt. Im Berichtsjahr gab es keinen Ausfalltag durch Leiharbeiter.

<sup>3</sup> Meldepflichtige Betriebsunfälle x 1.000/durchschnittliche Anzahl Beschäftigte im jeweiligen Jahr.

<sup>4</sup> Ohne Leiharbeiter.

<sup>5</sup> Verhältnis der Krankentage zu den Solltagen.

## Mitarbeiterfluktuation

|  | 2017      |          |           |            | 2016      |          |           |            |
|--|-----------|----------|-----------|------------|-----------|----------|-----------|------------|
|  | Eintritte | in %     | Austritte | in %       | Eintritte | in %     | Austritte | in %       |
| <b>Eintritte und Austritte gesamt</b>                  | <b>62</b> | <b>-</b> | <b>59</b> | <b>-</b>   | <b>50</b> | <b>-</b> | <b>39</b> | <b>-</b>   |
| <b>nach Altersklassen<sup>1</sup></b>                  |           |          |           |            |           |          |           |            |
| < 30 Jahre   | 32        | 51,6     | 10        | 17,0       | 21        | 42,0     | 8         | 20,5       |
| 30 bis 39 Jahre  | 19        | 30,7     | 10        | 17,0       | 10        | 20,0     | 9         | 23,1       |
| 40 bis 49 Jahre  | 5         | 8,1      | 9         | 15,3       | 12        | 24,0     | 3         | 7,7        |
| 50 bis 59 Jahre  | 2         | 3,2      | 6         | 10,2       | 4         | 8,0      | 1         | 2,6        |
| > 59 Jahre   | 4         | 6,5      | 24        | 40,7       | 3         | 6,0      | 18        | 46,2       |
| <b>nach Geschlecht<sup>1</sup></b>                     |           |          |           |            |           |          |           |            |
| Weiblich   | 38        | 61,3     | 38        | 64,4       | 25        | 50,0     | 6         | 15,4       |
| Männlich   | 24        | 38,7     | 21        | 35,6       | 25        | 50,0     | 33        | 84,6       |
| <b>Durchschnittliche Fluktuationsquote<sup>2</sup></b> |           |          |           | <b>5,9</b> |           |          |           | <b>4,0</b> |

<sup>1</sup> Anteil an der Gesamtzahl der Ein- und Austritte.

<sup>2</sup> Fluktuationsquote in % = (Austritte im Jahr \* 100) ÷ (Bestand am 01.01. + Eintritte im Jahr).

## Altersstruktur Mitarbeiter 2017

|                           | Frauen     | in %        | Männer     | in %        | Gesamt     | in %         |
|---------------------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|--------------|
| <b>Mitarbeiter gesamt</b> | <b>228</b> | <b>23,9</b> | <b>728</b> | <b>76,2</b> | <b>956</b> | <b>100,0</b> |
| <b>nach Altersklassen</b> |            |             |            |             |            |              |
| < 30 Jahre                | 51         | 5,3         | 55         | 5,8         | 106        | 11,1         |
| 30 bis 39 Jahre           | 58         | 6,1         | 90         | 9,4         | 148        | 15,5         |
| 40 bis 49 Jahre           | 63         | 6,6         | 203        | 21,2        | 267        | 27,8         |
| 50 bis 59 Jahre           | 45         | 4,7         | 285        | 29,8        | 329        | 34,5         |
| > 59 Jahre                | 11         | 1,2         | 95         | 9,9         | 106        | 11,1         |

## Anzahl und Altersstruktur Führungskräfte 2017

|                                       | Frauen    | in %        | Männer    | in %        | Gesamt    | in %         |
|---------------------------------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|--------------|
| <b>Führungskräfte</b>                 | <b>14</b> | <b>21,2</b> | <b>52</b> | <b>78,8</b> | <b>66</b> | <b>100,0</b> |
| <b>nach Altersklassen<sup>1</sup></b> |           |             |           |             |           |              |
| < 30 Jahre                            | 1         | 1,5         | 0         | 0,0         | 1         | 1,5          |
| 30 bis 39 Jahre                       | 2         | 3,0         | 5         | 7,6         | 7         | 10,6         |
| 40 bis 49 Jahre                       | 7         | 10,6        | 15        | 22,7        | 22        | 33,3         |
| 50 bis 59 Jahre                       | 4         | 6,1         | 24        | 36,4        | 28        | 42,4         |
| > 59 Jahre                            | 0         | 0,0         | 8         | 12,1        | 8         | 12,1         |

<sup>1</sup> Anteil an der Gesamtzahl der Führungskräfte.

## Nationalitäten

|                                  | 2017       |             |            |             |            |              | 2016       |             |            |             |            |              |
|----------------------------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|--------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|--------------|
|                                  | Frauen     | in %        | Männer     | in %        | Gesamt     | in %         | Frauen     | in %        | Männer     | in %        | Gesamt     | in %         |
| <b>Mitarbeiter gesamt</b>        | <b>228</b> | <b>23,9</b> | <b>728</b> | <b>76,2</b> | <b>956</b> | <b>100,0</b> | <b>218</b> | <b>23,0</b> | <b>730</b> | <b>77,0</b> | <b>948</b> | <b>100,0</b> |
| Deutsche Staatsangehörigkeit     | 202        | 21,1        | 668        | 69,9        | 870        | 91,0         | 194        | 20,5        | 670        | 70,7        | 864        | 91,1         |
| Ausländische Staatsangehörigkeit | 26         | 2,7         | 60         | 6,3         | 86         | 9,0          | 24         | 2,5         | 60         | 6,3         | 84         | 8,9          |

## Beschäftigung von Mitarbeitern mit Behinderung

|  | 2017      |            |           |            |           |            | 2016      |            |           |            |           |            |
|--|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|
|  | Frauen    | in %       | Männer    | in %       | Gesamt    | in %       | Frauen    | in %       | Männer    | in %       | Gesamt    | in %       |
| <b>Mitarbeiter mit Behinderung<sup>1</sup></b> | <b>17</b> | <b>6,7</b> | <b>70</b> | <b>9,0</b> | <b>87</b> | <b>8,4</b> | <b>18</b> | <b>7,3</b> | <b>76</b> | <b>9,8</b> | <b>94</b> | <b>9,2</b> |
| Mitarbeiter mit GdB < 50                       | 6         | -          | 34        | -          | 40        | -          | 6         | -          | 35        | -          | 41        | -          |
| davon gleichgestellte Beschäftigte             | 1         | -          | 15        | -          | 16        | -          | 2         | -          | 17        | -          | 19        | -          |
| Mitarbeiter mit Schwerbehinderung (GdB > 50)   | 11        | -          | 36        | -          | 47        | -          | 12        | -          | 41        | -          | 53        | -          |
| Mitarbeiter mit Einschränkung <sup>2</sup>     | 12        | -          | 51        | -          | 63        | -          | 14        | -          | 58        | -          | 72        | -          |
| <b>Schwerbehindertenquote<sup>2</sup></b>      |           |            |           |            |           | <b>7,3</b> |           |            |           |            |           | <b>7,9</b> |

<sup>1</sup> Ohne Leiharbeiter.

<sup>2</sup> Gemäß Sozialgesetzbuch IX.

## Inanspruchnahme von Elternzeit

|   | 2017      |            |           |            |           |            | 2016      |            |           |            |           |            |
|---|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|
|   | Frauen    | in %       | Männer    | in %       | Gesamt    | in %       | Frauen    | in %       | Männer    | in %       | Gesamt    | in %       |
| <b>Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit<sup>1</sup></b> | <b>22</b> | <b>2,3</b> | <b>47</b> | <b>4,9</b> | <b>69</b> | <b>7,2</b> | <b>21</b> | <b>2,2</b> | <b>48</b> | <b>5,1</b> | <b>69</b> | <b>7,3</b> |
| Elternzeit in Anspruch genommen <sup>2,3</sup>              | 16        | 72,7       | 16        | 34,0       | 32        | 46,4       | 20        | 95,2       | 10        | 20,8       | 30        | 43,5       |
| Rückkehrer nach Beendigung der Elternzeit <sup>3</sup>      | 8         | 36,4       | 14        | 29,8       | 22        | 31,9       | 10        | 47,6       | 11        | 22,9       | 21        | 30,4       |
| Austritte nach Beendigung der Elternzeit <sup>3</sup>       | 0         | 0,0        | 0         | 0,0        | 0         | 0,0        | 0         | 0,0        | 0         | 0,0        | 0         | 0,0        |
| Rückkehrerquote <sup>3</sup>                                |           | 100,0      |           | 100,0      |           | 100,0      |           | 100,0      |           | 100,0      |           | 100,0      |

<sup>1</sup> Bis zum 3. Lebensjahr (Übertragungsansprüche sind nicht berücksichtigt).

<sup>2</sup> Ohne Elternzeit mit Teilzeittätigkeit.

<sup>3</sup> Anteil an den Beschäftigten mit Anspruch auf Elternzeit.

## Weiterbildung

|  | 2017        |             |             | 2016        |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|  | Frauen      | Männer      | Gesamt      | Frauen      | Männer      | Gesamt      |
| <b>Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter<sup>1,2</sup></b> | <b>31,8</b> | <b>60,6</b> | <b>53,5</b> | <b>26,3</b> | <b>27,6</b> | <b>27,2</b> |
| Pro Führungskraft <sup>3</sup>   | 23,0        | 26,2        | 25,5        | 27,3        | 30,3        | 28,3        |
| Pro Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung                                   | 32,3        | 61,1        | 55,4        | 26,2        | 27,6        | 27,2        |

<sup>1</sup> Einschließlich Auszubildenden.

<sup>2</sup> Seit 2017 werden Seminartage mit 7,8 anstatt wie bisher mit 6 Weiterbildungsstunden bemessen.

<sup>3</sup> Seit 2017 mit der Einführung der alternativen Karrierepfade definiert die FSG Führungskräfte neu. Diese haben Führungsverantwortung für mindestens drei Mitarbeiter.

# UMWELTKENNZAHLEN

2015 bis 2017

## Teil der Umwelterklärung nach EMAS

Die personenbezogenen Angaben beziehen sich auf folgende Mitarbeiterzahlen der FSG [956 (2017), 948 (2016), 940 (2015)], FSEG [1 (2015–2017)] und SAG (349 (2017), 328 (2016), 267 (2015)). Eine Verkehrseinheit (VE) entspricht im Luftverkehr einem Fluggast mit Handgepäck oder 100 kg Luftfracht.

## Energieeffizienz

| Gesamtenergiebezug  | 2017         | 2016         | 2015         |
|---|--------------|--------------|--------------|
| <b>Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)</b>                   | <b>98,9</b>  | <b>98,2</b>  | <b>96,9</b>  |
| Gesamtenergiebezug FSG (GWh)  | 26,6         | 25,9         | 27,6         |
| Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)   | 25,9         | 24,5         | 23,7         |
| Gesamtenergiebezug SAG (GWh)  | 0,9          | 1,5          | 1,5          |
| <b>Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebezug (%)</b>          | <b>36</b>    | <b>33</b>    | <b>26</b>    |
| <b>Gesamtenergiebezug Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (kWh/VE)</b> | <b>8,7</b>   | <b>9,0</b>   | <b>9,0</b>   |
| <b>Direkter Energiebezug</b>  |              |              |              |
|   | 2017         | 2016         | 2015         |
| <b>Gesamter Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh)<sup>1</sup></b>         | <b>51,8</b>  | <b>50,9</b>  | <b>50,0</b>  |
| Erdgas (m <sup>3</sup> )  | 5.096.569    | 4.671.832    | 4.636.545    |
| Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)                              | 16,4         | 15,7         | 19,1         |
| Heizöl (l)  | 145.173      | 175.503      | 138.335      |
| Pellets (kg) <sup>2</sup>   | 113.820      | 47.960       | 27.880       |
| Diesel (l) <sup>3</sup>   | 37.000       | 19.000       | 19.000       |
| <b>Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)<sup>4</sup></b>                | <b>14,1</b>  | <b>13,5</b>  | <b>14,1</b>  |
| im BHKW (GWh)   | 13,4         | 12,9         | 14,1         |
| durch PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung, GWh) <sup>4</sup>          | 0,7          | 0,6          | 0,0          |
| <b>Wärme- und Kälteproduktion FSEG (GWh)</b>                          | <b>12,3</b>  | <b>11,9</b>  | <b>11,3</b>  |
| <b>Gesamter Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)</b>             | <b>12,4</b>  | <b>12,3</b>  | <b>13,9</b>  |
| Kraftstoffbezug FSG (GWh) <sup>5, 6</sup>                             | 7,5          | 6,0          | 7,2          |
| darin Abfertigungsfuhrpark (GWh)                                      | 5,4          | 6,0          | 7,1          |
| Kraftstoffbezug SAG (GWh) <sup>5</sup>                                | 0,3          | 1,3          | 1,3          |
| <b>Gesamte Prozessenergie FSG (GWh)<sup>7</sup></b>                   | <b>0,2</b>   | <b>0,2</b>   | <b>0,2</b>   |
| <b>Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro abgef. FB (kWh/FB)</b>      | <b>112,9</b> | <b>118,0</b> | <b>130,9</b> |

<sup>1</sup> Gesamte Brennstoffenergie, die von der FSEG für den Betrieb ihrer Feuerungsanlagen am Flughafen Stuttgart eingesetzt wurde.

<sup>2</sup> Einkaufsmengen.

<sup>3</sup> Für Notstromaggregate. Diese kamen 2017 aufgrund des Aufbaus eines Spitzenlastmanagements vermehrt zum Einsatz.

<sup>4</sup> Die Kennzahlen des Jahres 2016 beruhten auf Planwerten. Diese wurden durch Ist-Werte ersetzt.

<sup>5</sup> Die FSG hat den Fuhrpark der SAG 2016 nahezu vollständig übernommen.

<sup>6</sup> Geänderte Darstellungsform: Direktionsfahrzeuge werden nicht mehr der FSG sondern Dritten zugerechnet und weitere Kraftstoffverbräuche der FSG sind nun inbegriffen.

<sup>7</sup> Die FSG setzt Propangas für die Brandlöschübungen der Feuerwehr ein.

## Energieeffizienz (Fortsetzung)

| Indirekter Energiebezug   | 2017        | 2016        | 2015        |
|---|-------------|-------------|-------------|
| <b>Gesamter Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh)<sup>8</sup></b>  | <b>34,5</b> | <b>34,9</b> | <b>32,7</b> |
| Strombezug FSG (GWh) <sup>9</sup>   | 7,1         | 7,0         | 7,9         |
| Strombezug FSEG (GWh) <sup>9,10</sup>   | 8,3         | 8,5         | 6,7         |
| Strombezug SAG (GWh) <sup>11</sup>  | 0,2         | 0,1         | 0,1         |
| <b>Anteil ern. Energien am Strombezug Fhg. Organisation (%)</b>   | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  |
| <b>Strombedarf Flughafen Stuttgart (GWh)<sup>12</sup></b>   | <b>48,7</b> | <b>48,3</b> | <b>46,9</b> |
| <b>Gesamter Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh)<sup>13</sup></b>                                       | <b>30,5</b> | <b>29,9</b> | <b>25,8</b> |
| Wärmebezug FSG (GWh)  | 11,9        | 12,8        | 12,3        |
| Wärmebezug FSEG (GWh) <sup>14</sup>   | 3,4         | 2,5         | 2,8         |
| Wärmebezug SAG (GWh)  | 0,4         | 0,1         | 0,1         |
| <b>Strombedarf Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (kWh/VE)</b>  | <b>4,3</b>  | <b>4,4</b>  | <b>4,3</b>  |
| <b>Wärmebezug pro m<sup>2</sup> Energiebezugsfläche Fhg. Stuttgart (kWh/m<sup>2</sup>)<sup>15</sup></b> | <b>92,5</b> | <b>92,2</b> | <b>89,5</b> |

<sup>8</sup> Strommenge, die die FSEG als Energiedienstleister für die Flughafen Stuttgart Organisation und für weitere Firmen am Standort einkauft.

<sup>9</sup> Die Kennzahlen des Jahres 2016 beruhen auf Planwerten. Diese wurden durch Ist-Werte ersetzt.

<sup>10</sup> Inkl. Netzverluste.

<sup>11</sup> Werte geschätzt.

<sup>12</sup> Summe aus externem Strombezug, BHKW und Fotovoltaikanlagen (zur Eigenversorgung).

<sup>13</sup> Die Bilanzierung der Heizenergie erfolgt über eine Verteilung der Gebäudewärmebezüge auf die Nutzfläche (fremd- oder eigengenutzt).

<sup>14</sup> Die FSEG benötigt Wärme, um mithilfe der Absorptionskältemaschinen Kälte zu produzieren.

<sup>15</sup> Schwankungen liegen im Bereich des Witterungseinflusses. Energiebezugsfläche siehe Biologische Vielfalt.

## Klimaschutz

| CO <sub>2</sub> -eq-Emissionen (nach ACA) <sup>1</sup>                              | 2017           | 2016           | 2015           |
|---|----------------|----------------|----------------|
| <b>Gesamte CO<sub>2</sub>-eq-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)</b>                   | <b>11.693</b>  | <b>11.707</b>  | <b>11.970</b>  |
| <b>Scope 1 (t)</b>  | <b>11.693</b>  | <b>11.707</b>  | <b>11.970</b>  |
| Brennstoffverbrauch (t)   | 10.163         | 9.942          | 9.770          |
| Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)   | 1.493          | 1.702          | 2.008          |
| Prozessenergieverbrauch (t) <sup>2</sup>  | 37             | 63             | 192            |
| <b>Scope 2 (t)</b>  | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| Energiefremdbezug (t)   | 0              | 0              | 0              |
| <b>Scope 3 (t)</b>  | <b>189.458</b> | <b>189.508</b> | <b>188.478</b> |
| Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter (t)                                    | 1.202          | 1.751          | 1.766          |
| Strombezug Mieter (t)   | 2.886          | 2.659          | 4.613          |
| Dienstreisen Mitarbeiter (t)  | 96             | 101            | 186            |
| Landseitiger Verkehr (t) <sup>3</sup>   | 76.374         | 74.633         | 71.519         |
| LTO-Zyklus + APU Luftverkehr (t)  | 108.901        | 110.365        | 110.395        |
| <b>Gesamte CO<sub>2</sub>-eq-Emissionen Scope 1 + 2 pro Verkehrseinheit (kg/VE)</b> | <b>1,03</b>    | <b>1,07</b>    | <b>1,11</b>    |

<sup>1</sup> Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (Scope 3 = Fremdanteil).

<sup>2</sup> inkl. Kältemittelverluste (2017: 0 t, 2016: 25 t, 2015: 52 t). Der Wert für 2016 wurde korrigiert.

<sup>3</sup> An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchern, Angestellten und Lieferanten.

## Klimaschutz (Fortsetzung)

| Emittierte Luftschadstoffe (Flughafen Stuttgart Organisation) <sup>4</sup> | 2017        | 2016        | 2015        |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Stickoxide NO <sub>x</sub> (t)   | 3,97        | 4,04        | 4,11        |
| Schwefeloxide SO <sub>2</sub> (t)  | 0,19        | 0,21        | 0,19        |
| Feinstaub PM <sub>10</sub> (t)   | 0,20        | 0,33        | 0,35        |
| <b>Emittierte Luftschadstoffe pro Verkehrseinheit (g/VE)</b>               | <b>0,38</b> | <b>0,42</b> | <b>0,43</b> |

<sup>4</sup> Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (ohne Fremdanteil); die Schadstoffkonzentration in der Luft wird am Flughafen Stuttgart nicht gemessen. Umrechnungsfaktoren nach GEMIS-Datenbank. Die Werte für 2015 und 2016 wurden korrigiert.

## Fluglärm

| Flugbewegungen nach Tageszeit (Anzahl) | 2017   | 2016   | 2015   |
|--|--------|--------|--------|
| 6–18 Uhr (Tag)                         | 89.529 | 90.830 | 91.510 |
| 18–22 Uhr (Abend)                      | 29.610 | 30.355 | 30.181 |
| 22–6 Uhr (Nacht)                       | 8.843  | 8.520  | 8.800  |

| Fläche Lärmfestschreibungskontur (km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup> | 2017 | 2016 | 2015 |
|--|------|------|------|
| Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag                             | 3,2  | 3,1  | 3,1  |
| Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht                           | 4,4  | 4,2  | 4,2  |

| Dauerschallpegel (Mittelwert)    | 2017 | 2016 | 2015 |
|----------------------------------|------|------|------|
| Ø alle Messstationen Tag dB(A)   | 53,9 | 54,2 | 54,0 |
| Ø alle Messstationen Nacht dB(A) | 44,2 | 44,0 | 43,8 |

| Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Einwohner) <sup>2</sup> | 2017         | 2016         | 2015         |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Dauerschallpegel 60–65 dB(A) Tag und Abend                       | 2.270        | 1.950        | 1.870        |
| Dauerschallpegel >65 dB(A) Tag und Abend                         | 60           | 60           | 60           |
| <b>Dauerschallpegel Tag und Abend</b>                            | <b>2.330</b> | <b>2.010</b> | <b>1.930</b> |
| Dauerschallpegel 50–55 dB(A) Nacht                               | 4.580        | 4.130        | 4.550        |
| Dauerschallpegel >55 dB(A) Nacht                                 | 90           | 80           | 90           |
| <b>Dauerschallpegel Nacht</b>                                    | <b>4.670</b> | <b>4.210</b> | <b>4.640</b> |

<sup>1</sup> Vergleichswerte 1978 (Referenzjahr des Planfeststellungsbeschlusses 1987): Tag 18,86 km<sup>2</sup>; Nacht 18,85 km<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Nach Schallpegelklassen unterschieden in Tag (06.00 Uhr bis 21.59 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 05.59 Uhr).

## Gewässerschutz

| Wasserentnahme  | 2017           | 2016           | 2015           |
|---|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m<sup>3</sup>)<sup>1</sup></b> | <b>259.684</b> | <b>243.955</b> | <b>231.685</b> |
| Bezug Frischwasser FSG (m <sup>3</sup> ) <sup>2</sup>                     | 166.127        | 151.091        | 147.176        |
| Bezug Frischwasser FSEG (m <sup>3</sup> )                                 | 20.238         | 18.064         | 21.121         |
| Bezug Frischwasser SAG (m <sup>3</sup> )                                  | 970            | 448            | 570            |
| Frischwasserbezug Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (m <sup>3</sup> /VE) | 22,9           | 22,3           | 21,5           |

<sup>1</sup> Enthalten sind alle Unternehmen am Standort.

<sup>2</sup> Der Wert für 2016 wurde korrigiert.

## Gewässerschutz (Fortsetzung)

| Einspeisung Abwasser                                 | 2017           | 2016           | 2015           |
|--|----------------|----------------|----------------|
| <b>Häusl. Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m³)</b> | <b>219.912</b> | <b>207.841</b> | <b>198.299</b> |
| Häusl. Schmutzwasser FSG (m³)                        | 139.321        | 128.321        | 123.838        |
| Häusl. Schmutzwasser FSEG (m³)                       | 10.121         | 9.043          | 14.994         |
| Häusl. Schmutzwasser SAG (m³)                        | 970            | 448            | 570            |
| Enteisungsabwasser (m³) <sup>3</sup>                 | 539.484        | 393.910        | 456.859        |

<sup>3</sup> Gepumpte Menge an die Kläranlage Plieningen und Sielmingen.

## Materialwirtschaft

| Enteisungsmittel   | 2017          | 2016          | 2015          |
|--|---------------|---------------|---------------|
| <b>Enteisungsmittel Flughafen Stuttgart gesamt (t)</b>     | <b>1.741</b>  | <b>1.119</b>  | <b>1.211</b>  |
| Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)                       | 781           | 386           | 450           |
| Enteisungsmittel Flugzeuge (t)                             | 960           | 733           | 761           |
| darin Enteisungsmittel Flugzeuge SAG (t)                   | 387           | 333           | 370           |
| <b>Einsatztage Winterdienst FSG (Tage)</b>                 | <b>40</b>     | <b>24</b>     | <b>25</b>     |
| <b>Anzahl Flugzeugenteisungen</b>                          | <b>2.446</b>  | <b>2.414</b>  | <b>2.313</b>  |
| darin Anzahl Flugzeugenteisungen SAG                       | 1.162         | 1.123         | 1.119         |
|  |               |               |               |
| Leuchtmittel   | 2017          | 2016          | 2015          |
| Leuchtmittel Flughafen Stuttgart (Stück)                   | 7.850         | 6.365         | 7.950         |
|  |               |               |               |
| Papier   | 2017          | 2016          | 2015          |
| <b>Papier FSG (inkl. FSEG, 1.000 Blatt)</b>                | <b>2.350</b>  | <b>2.450</b>  | <b>2.650</b>  |
| Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)          | 34            | 35            | 34            |
| Papier pro Mitarbeiter FSG (1.000 Blatt)                   | 2,5           | 2,6           | 2,8           |
| <b>Papier SAG (1.000 Blatt)</b>                            | <b>1.289</b>  | <b>1.568</b>  | <b>1.389</b>  |
| Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch SAG (%)          | 93            | 53            | 0             |
| Papier pro Mitarbeiter SAG (1.000 Blatt)                   | 3,7           | 4,8           | 5,2           |
|  |               |               |               |
| Sonstige RHB-Stoffe  | 2017          | 2016          | 2015          |
| <b>Sonstige RHB-Stoffe Fhg. Stuttgart Organisation (l)</b> | <b>19.077</b> | <b>19.190</b> | <b>20.942</b> |
| Farbe (kg)   | 5.660         | 7.560         | 7.788         |
| Verdünner (l)  | 900           | 900           | 1.500         |
| Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor, l)                        | 9.687         | 6.950         | 7.760         |

## Entsorgung

| Abfallaufkommen <sup>1</sup>                               | 2017         | 2016         | 2015         |
|--|--------------|--------------|--------------|
| <b>Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)</b>             | <b>6.738</b> | <b>5.528</b> | <b>5.124</b> |
| ohne witterungsabhängige Abfallkategorien (t) <sup>2</sup> | 2.479        | 2.628        | 3.633        |
| nicht gefährliche Abfälle (t)                              | 6.614        | 5.396        | 5.030        |
| gefährliche Abfälle (t)                                    | 124          | 132          | 94           |
| Verwertungsquote (%)                                       | 98           | 99           | 98           |
| Abfall pro Verkehrseinheit (kg/VE)                         | 0,60         | 0,51         | 0,47         |
| Abfall pro VE (ohne witterungsabhängige Abfallkat., kg/VE) | 0,22         | 0,24         | 0,34         |
| <b>Entwicklung ausgewählter Abfallarten<sup>3</sup></b>    |              |              |              |
| Flugzeugenteisungsmittel (t)                               | 2.243        | 1.739        | 2.331        |
| Flotatschlamm (t)  | 1.143        | 101          | 0            |
| Grasschnitt (t)  | 772          | 1.024        | 341          |
| Restmüll (zur Verwertung, t)                               | 738          | 727          | 623          |
| Schlämme (aus Beckenreinigung, t)                          | 451          | 285          | 554          |
| Fettabscheiderinhalte (t)                                  | 180          | 255          | 178          |
| Mischpapier (t)  | 174          | 181          | 167          |
| Bauschutt (t)  | 92           | 251          | 97           |
| Kehricht (t)   | 87           | 84           | 76           |
| Restmüll (zur Beseitigung, t)                              | 79           | 75           | 81           |

<sup>1</sup> Abfallaufkommen der Flughafen Stuttgart Organisation und weiterer Firmen am Standort, die über das Abfallwirtschaftszentrum der FSG entsorgen.

<sup>2</sup> Witterungsabhängige Abfallkategorien sind Flugzeugenteisungsmittelabfälle, Gras- und Grünschnitt sowie Flotatschlamm. Diese Abfälle unterliegen saisonaler Schwankungen.

<sup>3</sup> In der oben genannten Abfallmenge enthalten; genannt sind die zehn mengenmäßig häufigsten Abfallarten (Bezugsjahr 2017). Viele der in der Gewerbeabfallverordnung genannten Kategorien gehören nicht dazu.

## Biologische Vielfalt

| Gelände-, Nutzungs- und Funktionsflächen        | 2017    | 2016    | 2015    |
|---|---------|---------|---------|
| Gesamtfläche Flughafen Stuttgart (ha)           | 401,3   | 401,0   | 401,0   |
| Versiegelte Fläche (ha)                         | 212,0   | 211,0   | 210,8   |
| Nicht versiegelte Fläche (ha)                   | 189,3   | 190,0   | 190,3   |
| Bebaute Fläche (ohne US-Bereich, ha)            | 22,5    | 22,4    | 22,8    |
| Energiebezugsfläche (m <sup>2</sup> )           | 292.828 | 294.634 | 241.759 |
| <b>Anzahl Vogelschläge</b>                      |         |         |         |
| pro 10.000 Flugbewegungen (Anzahl) <sup>1</sup> | 7,6     | 1,9     | 1,8     |

<sup>1</sup> Seit der Einführung der Meldepflicht nach EU-Verordnung werden ab 2017 auch Meldungen ausländischer Airlines berücksichtigt. Daher ist der Wert von 2017 nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar.

# UMWELTASPEKTANALYSE

2017

Externe Umwelteinflüsse, wie der Klimawandel oder die Entwicklung innovativer Technologien, können Chancen und Gefahren für das Geschäft und die Reputation des Flughafens bringen. Teil des Umweltmanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden sowie Chancen im Sinne des Umweltschutzes zu nutzen.

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG), Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) haben ihre wichtigsten Umweltaspekte identifiziert und risikobasiert bewertet. Die folgende Tabelle zeigt die Aspekte mit den höchsten Umweltauswirkungen (A), die Ziffern kennzeichnen das jeweilige Steuerungspotenzial (I = kurzfristig großes Steuerungspotenzial, II = mittel- bis langfristiges Steuerungspotenzial, III = kaum oder nur langfristiges Steuerungspotenzial bzw. nur in Abhängigkeit Dritter).

## Wesentliche Umweltaspekte der FSG

| Umweltaspekte   | Bewertung | Kennzahl zur Bewertung   |
|---|-----------|--|
| Indirekt Fluglärm   | A III     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwendungen für baulichen Schallschutz</li> <li>• Anzahl der Maximalschallpegel &gt; 75 dB(A)</li> </ul> |
| Direkt Belastung von Oberflächenabflüssen durch organische Kohlenstoffe (TOC) | A II      | Einsatz TOC (t) bei der Flächenenteisung   |
| Direkt Kraftstoffverbrauch  | A I       | Kraftstoffverbrauch der Fahrzeugflotte pro Betriebsstunde  |
| Direkt Brennstoffverbrauch (Gas, Heizöl)                                      | A II      | Heizenergieverbrauch pro m <sup>2</sup> FSG-Nettogeschossfläche  |
| Direkt Stromverbrauch   | A II      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strombezug pro Verkehrseinheit</li> <li>• Strombezug pro m<sup>2</sup> FSG-Nettogeschossfläche</li> </ul> |
| Direkt CO <sub>2</sub> -Emissionen Brennstoffverbrauch                        | A II      | • Wärmebezug: CO <sub>2</sub> -Ausstoß pro m <sup>2</sup> FSG-Nettogeschossfläche  |
| Indirekt Stromverbrauch Dritter   | A III     |  |

## Wesentliche Umweltaspekte der FSEG

| Umweltaspekte   | Bewertung | Kennzahl zur Bewertung  |
|---|-----------|---|
| Direkt Nutzung von Ressourcen   | A II      | Brennstoffenergieverbrauch pro produzierter kWh Energieprodukt  |
| Direkt CO <sub>2</sub> - und Luftschadstoff-Emissionen (Stromverkauf, Strombeschaffung) | A I       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CO<sub>2</sub>-Emissionen pro kWh Strom</li> <li>• emittierte Luftschadstoffe pro kWh Strom</li> </ul>   |
| Direkt CO <sub>2</sub> - und Luftschadstoff Emissionen (Brennstoffverbrauch)            | A II      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CO<sub>2</sub>-Emissionen pro produzierter kWh Energieprodukt</li> <li>• emittierte Luftschadstoffe pro produzierter kWh Energieprodukt</li> </ul> |

## Wesentliche Umweltaspekte der SAG

| Umweltaspekte   | Bewertung | Kennzahl zur Bewertung   |
|---|-----------|--|
| Direkt Belastung von Oberflächenabflüssen durch TOC-Eintrag | A II      | Ausgebrachte Menge TOC pro Flugzeugenteisung   |
| Indirekt CO <sub>2</sub> -Emissionen (Kraftstoffe)          | A II      | CO <sub>2</sub> -Emissionen pro von der SAG abgefertigter Verkehrseinheit            |
| Indirekt Emissionen lokaler Luftschadstoffe                 | A II      | Emittierte Luftschadstoffe pro von der SAG abgefertigter Verkehrseinheit             |
| Indirekt Kraftstoffverbrauch                                | A II      | Kraftstoffverbrauch Abfertigungsflotte pro von der SAG abgefertigter Verkehrseinheit |

# GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG NACH EMAS

Die unterzeichnenden EMAS-Umweltgutachter Prof. Dr. Jan Uwe Lieback mit der Registrierungsnummer DE-V-0026, akkreditiert und zugelassen für die Bereiche NACE 35.11.6 „Elektrizitätserzeugung aus erneuerbaren Energien (z.B. Wind, Biomasse, Solar und Geothermie) mit und ohne Fremdbezug zur Verteilung“, NACE 35.11.8 „Elektrizitätserzeugung aus Wärmekraft (ohne Kernenergie) mit und ohne Fremdbezug zur Verteilung“, NACE 35.13 „Elektrizitätsverteilung“, NACE 35.30.6 „Wärmeversorgung“, NACE 35.30.7 „Kälteversorgung“ und NACE 52.23 „Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt“, sowie Frau Bettina Schoch-Liebe mit der Registrierungsnummer DE-V-0387, akkreditiert und zugelassen für die Bereiche NACE 35.11.6, NACE 35.11.8, NACE 35.13, NACE 35.30.6 und NACE 35.30.7, bestätigen, begutachtet zu haben, dass die Organisation Flughafen Stuttgart GmbH, Flughafenstraße 32, D-70629 Stuttgart mit den Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Flughafenstraße 32, D-70629 Stuttgart und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Flughafenrandstraße, D-70629 Stuttgart, mit der Registrierungsnummer DE-175-00180 wie in der vorliegenden Umwelterklärung angegeben, alle Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 in der Fassung vom 28.08.2017 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS) erfüllt.

Mit Unterzeichnung dieser Erklärung wird bestätigt, dass:

- die Begutachtung und Validierung in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 in der durch die Verordnung (EU) 2017/1505 der Kommission geänderten Fassung durchgeführt wurden,
- das Ergebnis der Begutachtung und Validierung bestätigt, dass keine Belege für die Nichteinhaltung der geltenden Umweltvorschriften vorliegen und
- die Daten und Angaben der Umwelterklärung ein verlässliches, glaubhaftes und wahrheitsgetreues Bild sämtlicher Tätigkeiten der Organisation geben.

Diese Erklärung kann nicht mit einer EMAS-Registrierung gleichgesetzt werden. Die EMAS-Registrierung kann nur durch eine zuständige Stelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 erfolgen. Diese Erklärung darf nicht als eigenständige Grundlage für die Unterrichtung der Öffentlichkeit verwendet werden.

Stuttgart, den 01. Juni 2018



**Prof. Dr.-Ing Jan Uwe Lieback (DE-V-0026)**

c/o GUT Zertifizierungsgesellschaft für Managementsysteme mbH  
(DE-V-0213)  
Eichenstraße 3 b  
D-12435 Berlin



**Bettina Schoch-Liebe (DE-V-0387)**

c/o GUT Zertifizierungsgesellschaft für Managementsysteme mbH  
(DE-V-0213)  
Eichenstraße 3 b  
D-12435 Berlin

# Wo wir hinwollen.

A photograph of an airport tarmac with a Delta airplane in the foreground and a large terminal building in the background. The terminal has 'STUTTGART' written on it. Other aircraft and ground service equipment are visible in the distance.

Auf dem Weg zum fairport STR  
setzen wir uns klare Ziele, die  
wir konsequent verfolgen.

◀ | KAPITEL 04

# 14 Mio.

**FLUGGÄSTE** erwarten wir 2030 – dem Wachstum begegnen wir unter anderem mit der Erneuerung des Terminal 4.  
(→ fairport-Programm, Seite 88)

# 100%

**ELEKTRISCHER** Transport von Passagieren und Gepäck bis 2018.  
(→ fairport-Programm, Seite 88)



# 0

**TONNEN** CO<sub>2</sub>-Emissionen sollen 2050 durch den Flughafenbetrieb freigesetzt werden.  
(→ fairport-Programm, Seite 88)

# FAIRPORT-PROGRAMM

Der Flughafen Stuttgart verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Ziele, die sich die Flughafengesellschaft gesteckt hat, sowie konkrete Schritte, durch die sie diese erreichen will, sind im fairport-Programm gebündelt. Dieses schreibt sie jährlich fort.

Sämtliche Angaben beziehen sich auf die FSG, sofern nicht explizit anders ausgewiesen. Die Umweltziele sind Teil der EMAS-Erklärung. Die für das Umweltprogramm relevanten Maßnahmen sind der FSG (1), FSEG (2) und SAG (3) zugeordnet und entsprechend gekennzeichnet. Um seine Fortschritte im Blick zu behalten, verwendet das Umweltmanagement des Flughafens ein detaillierteres, internes Programm.

| Ziel   | Maßnahmen  | Termin                               | Seite  |
|--|--|--------------------------------------|--------|
| <b>Leitbild fairport – Strategie</b>   |  |                                      |        |
| Steigerung der Innovationskraft  | Entwicklung einer Digitalisierungsstrategie  | 2020                                 | 30     |
|  | Beginn des Kooperationsprojekts „smart fairport STR“   | 2017 (erreicht)                      | 30     |
| Steigerung der Transparenz   | Hinführung zu einer dynamischen Berichterstattung mit Echtzeitdaten  | 2021                                 | 8      |
|  | Erstmalige Integration von Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht (Geschäftsjahr 2016)                            | 2017 (erreicht)                      | 8      |
| Stärkung des fairport-Gedankens  | Aufbau eines Regelwerks für die Zusammenarbeit innerhalb der Belegschaft   | 2017 (nicht erreicht)                | 12     |
| Nachhaltigkeit in der unternehmerischen Wertschöpfungskette                      | Umstellung auf elektronische Vergabeverfahren bei öffentlichen Aufträgen   | 2018                                 | 94     |
|  | Einführung eines Supplier-Relationship-Management-Systems zur Lieferantenbewertung                               | 2019                                 | 49, 94 |
| Systematische Einbeziehung sozialer Faktoren in Unternehmensentscheidungen       | Aufbau eines Sozio-Controllings und Integration in das fairport-Controlling                                      | 2017 (nicht erreicht, Ziel für 2019) | 7      |
| <b>Dialog mit den Stakeholdern</b>   |  |                                      |        |
| Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung                                    | Konsultierung des fairport-Beirats   | Jährlich                             | 10     |
|  | Berichterstattung über den FSG-Beitrag zu den UN Sustainable Development Goals                                   | 2017 (erreicht)                      | 7      |
| Vernetzung der Nachhaltigkeitsaktivitäten  | Aufbau einer Partnerschaft mit weiteren Flughäfen zur Multiplikation des fairport-Gedankens                      | 2018                                 | -      |
| Analyse der Stakeholderinteressen  | Fortführung des fairport-Radars (Online-Befragung)   | Jährlich                             | 9      |
|  | Etablierung der neuen Stelle Stakeholder Relations zur Systematisierung des Stakeholdermanagements               | 2017 (erreicht)                      | 8      |
| <b>Corporate Governance und Compliance</b>                                       |  |                                      |        |
| Implementierung eines Compliance-Management-Systems auf Basis des fairport-Kodex | Unternehmensweite Einführung des zentralen Vertrags- und Dokumentenmanagements                                   | 2017 (erreicht)                      | 14     |
|  | Überarbeitung des zentralen Richtlinienmanagements (v. a. Dienstanweisungen der Geschäftsführung) und Regelwerks | Fortlaufend                          | 14     |
|  | Einführung eines neuen Compliance-Schulungsprogramms   | 2018                                 | 14     |
| Frühzeitige Erkennung von Chancen und Risiken                                    | Strategische Weiterentwicklung des zentralen Risikomanagements   | Fortlaufend                          | 12     |

| Ziel  | Maßnahmen   | Termin                               | Seite  |
|---|---|--------------------------------------|--------|
| <b>Wirtschaft und Region</b>  |   |                                      |        |
| Umsetzung der Vorgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zu Airport-Safety | EASA-Zertifizierung und langfristiger Aufbau entsprechender Strukturen  | 2017 (erreicht)                      | 14     |
| Verbesserung der Passagierservices  | Einrichtung von Infosäulen in den Terminals   | 2017 (erreicht)                      | 8, 30  |
|   | Einführung eines automatischen Systems zur Gepäckaufgabe (Self Bag Drop)  | 2017 (erreicht)                      | 8      |
|   | Installation von Infoscreens in Passagierbussen auf dem Vorfeld   | 2017 (erreicht)                      | 8      |
|   | Modernisierung der Gepäckausgabe  | 2017 (nicht erreicht, Ziel für 2018) | 8      |
| Bereitstellung zukunftsfähiger Luftverkehrsinfrastruktur                                    | Teilerneuerung der Start- und Landebahn   | 2020                                 | 20, 34 |
|   | Erneuerung des Terminals 4  | 2025                                 | 20, 34 |
| <b>Standortentwicklung und Verkehrsanbindung</b>  |   |                                      |        |
| Weiterentwicklung des Flughafens zum intermodalen Verkehrsknoten                            | Finanzielle Beteiligung als Projektpartner an Stuttgart 21 zur Verknüpfung des schienengebundenen Fern- und Regionalverkehrs                | 2018                                 | 20     |
|   | Beteiligung an der Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 vom Fasanenhof zum Flughafen Stuttgart  | 2018                                 | 33     |
| Entwicklung der Stuttgart Airport City  | Fortschreibung der Masterplanung zur Stuttgart Airport City   | Fortlaufend                          | 35     |
|   | Konzeption der Standortentwicklung Parkierung bis 2030  | 2017 (erreicht)                      | 20, 35 |
|   | Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum   | Fortlaufend                          | 35     |
| <b>Mitarbeiter und Arbeitsumfeld</b>  |   |                                      |        |
| Erhöhte Sicherheit bei regelmäßigen Arbeiten auf Dächern                                    | Qualifikation der Mitarbeiter und regelmäßige Prüfung der Sicherungssysteme   | Fortlaufend                          | -      |
| Verbesserung der Arbeitssicherheit  | Erneuerung/Sanierung aller Fluggastbrücken  | 2025                                 | -      |
|   | Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der Bodenstromversorgung   | 2018                                 | 52     |
|   | Verbesserung der Lichtverhältnisse auf dem Vorfeld durch zusätzliche stationäre Beleuchtung   | 2018                                 | 41, 44 |
|   | Umgestaltung und Modernisierung des Enteisungsmitteltanklagers  | 2018                                 | 41     |
| Verbesserung des Gesundheitsschutzes  | Sicherung einer dauerhaft hohen Trinkwasserqualität durch die Trennung des Trink- und Löschwassernetzes                                     | 2018                                 | 60     |
|   | Campusweite Anbringung von Defibrillatoren  | 2018                                 | 32     |
| Ausweitung des Angebots des betrieblichen Gesundheitsmanagements                            | Einrichtung eines neuen Fitnesscenters für Mitarbeiter  | 2019                                 | 41     |
| Verankerung des Arbeitsschutzes in der Organisation   | Überarbeitung des Projektgenehmigungsprozesses zur systematischen Abfrage von Arbeitsschutzaspekten   | 2018                                 | 41     |
|   | Systematische Betrachtung der psychischen Gefährdungen am Arbeitsplatz  | 2018                                 | 43     |
| Verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie   | Angebot von Flughafenführungen für Mitarbeiter und deren Familien   | Fortlaufend                          | 43     |
| Erhöhte Arbeitszufriedenheit  | Etablierung des Prozesses der Mitarbeiterbefragung  | 2018                                 | 43     |
|   | Durchführung eines Ergebnisworkshops zur Mitarbeiterbefragung, Identifizierung von Handlungsfeldern, Umsetzung von Verbesserungsvorschlägen | 2018                                 | 43     |
|   | Einführung einer zentralen Mitarbeiterverpflegung für den Standort  | 2021                                 | -      |
| Entwicklung alternativer Karrierepfade  | Einführung der Fach- und Projektlaufbahnen  | 2017 (erreicht)                      | 40     |
|   | Weiterentwicklung der eingeführten Fach- und Projektlaufbahnen  | 2018/2019                            | 40     |
| Förderung der Mitarbeitermobilität  | Intensivierung der Werbung für „fairport TwoGo“   | 2017 (nicht erreicht, Ziel für 2018) | 42     |
|   | Prüfung eines E-Bike-Angebots für Mitarbeiter   | 2017 (erreicht)                      | 42     |
| Ausbau des Weiterbildungsangebots   | Einführung von E-Learning-Programmen  | 2017 (nicht erreicht, Ziel für 2018) | 40     |

| Ziel   | Maßnahmen   | Termin   | Seite |
|--|---|--|-------|
| <b>Nachbarn und Gesellschaft</b>   |   |  |       |
| Steigerung der Akzeptanz bei Nachbarn  | Ausbau des Sponsorings von Jugendmannschaften, der kostenlosen Flughafenführungen und der Events am Flughafen   | Fortlaufend  | 46    |
|  | Ausbau der Information und Interaktion mit Nachbarn im neuen Flugblatt Online-Magazin   | 2018   | 46    |
|  | Einrichtung eines Besucherzentrums in Terminal 3  | 2017 (nicht erreicht, Ziel für 2018)                       | 46    |
| <b>Umwelt und Ressourcen</b>   |   |  |       |
| Geeignete Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung                                   | Erstellung einer Leitlinie für umweltfreundliche Beschaffung <sup>1</sup>   | 2018/2019  | 49    |
|  | Erstzertifizierung „Airport Carbon Accreditation“ durch den Flughafenverband Airports Council International (ACI) <sup>1, 2, 3</sup>  | 2017 (erreicht)  | 50    |
|  | Weiterentwicklung des vorhandenen Umweltinformationssystems (UIS) und Integration in das fairport-Controlling <sup>1</sup>  | 2018/2019  | 49    |
| Reduktion des Papierverbrauchs um 10 % gegenüber 2017 bis 2021 <sup>1, 2, 3</sup>                                  | Einführung eines Dokumentenmanagementsystems <sup>1</sup>   | 2017 (erreicht)  | 58    |
|  | Vermehrte Nutzung elektronischer Workflows <sup>1</sup>   | 2017–2019  | 58    |
|  | Erhöhung des Recyclingpapieranteils <sup>1, 2, 3</sup>  | 2017 (erreicht [SAG]; nicht erreicht [FSG], Ziel für 2019) | 59    |
|  | Erstellung einer Leitlinie zum sparsamen Umgang mit Papier <sup>1</sup>   | 2017 (nicht erreicht; Ziel für 2018)                       | 58    |
| Reduktion des Abfallaufkommens   | Reduktion quecksilberhaltiger Abfälle durch den Ersatz von Leuchtstoffröhren durch LED-Technik <sup>1</sup>   | 2020   | 58    |
|  | Effizientere Gestaltung der Mülltrennung in den Gepäckverteilern <sup>3</sup>   | 2017 (erreicht)  | 59    |
| Kontinuierliche Verringerung der Einträge und Eingriffe in die Vorfluter   | Bau einer Behandlungsanlage für Absorption von PFC aus Drainage und Oberflächenabflüssen <sup>1</sup>   | 2016/2017/2018   | 61    |
| Senkung des Trinkwasserverbrauchs  | Entwicklung eines Masterplans zur Wasserversorgung sowie für ein getrenntes Trink- und Löschwassernetz <sup>1</sup>   | 2017 (erreicht)  | 60    |
|  | Bau eines getrennten Trink- und Löschwassernetzes; erwartete Reduktion des Trinkwasserverbrauchs um ca. 3.000 m <sup>3</sup> /a (nach Abschluss aller Bauabschnitte) <sup>1</sup> | 2019   | 60    |
| Erhöhung der Biodiversität auf dem Flughafengelände  | Machbarkeitsprüfung von Begrünung auf Dachneubauten, wenn dies einer Fotovoltaikanlage nicht entgegensteht <sup>1</sup>   | 2017 (erreicht)  | 50    |
| <b>Klimaschutz und Energie</b>   |   |  |       |
| Erhöhung des Anteils der Energie aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergiebezug                                    | Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 5 % <sup>2</sup>  | 2020   | 52    |
|  | Ausrüstung geeigneter Dachflächen mit Fotovoltaikanlagen <sup>1, 2</sup>  | 2016–2018 (nicht erreicht)                                 | 50    |
|  | Eignungsprüfung von Dachflächen zur Ausrüstung mit Fotovoltaikanlagen <sup>1, 2</sup>   | 2018–2019  | 50    |
| Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen aus dem Abfertigungsbetrieb (im Scope 1) um 80 % gegenüber 2009 bis 2020 | Erhöhung der Fahrzeugeffizienz (Fahrverhalten, Fahrzeugeinsatz) <sup>3</sup>  | 2017 (erreicht)  | 52    |
|  | Neu- und Ersatzbeschaffung von Elektrofahrzeugen für den Abfertigungsbetrieb im Rahmen des Projekts scale-up! <sup>1</sup>  | 2019   | 52    |
|  | Einführung von synthetischem Diesel in Dieselfahrzeugen, die noch nicht elektrifiziert werden können <sup>1</sup>   | 2017 (erreicht)  | 52    |
|  | Umstellung auf emissionsfreien Gepäck- und Passagiertransport durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen <sup>1</sup>  | 2017 (nicht erreicht, Ziel für 2018)                       | 52    |
|  | Erweiterung der stationären Bodenstromversorgung auf den Positionsböcken 40 und 50 <sup>1</sup>   | 2020   | 52    |

| Ziel   | Maßnahmen  | Termin                                      | Seite         |
|--|--|---|---------------|
| <b>Klimaschutz und Energie</b>   |  |   |               |
| Reduktion der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen am Standort Flughafen Stuttgart um 50 % gegenüber 1990 bis 2030 | Stufenweise Einführung eines Dienstreisemanagements; erste Stufe: Reisekostenabrechnung in SAP; zweite Stufe: Reisekostenantrag in SAP <sup>1</sup>        | <b>(Teilweise erreicht, Ziel für 2018)</b>  | <b>58</b>     |
|  | Umstellung von Kältegeräten auf Absorptionskälte oder Kaltwasser <sup>1, 2</sup>   | <b>2017 (erreicht)</b>                      | <b>51</b>     |
|  | Neu- und Ersatzbeschaffung von Kfz mit Elektroantrieb für den Fahrzeugpool <sup>1, 3</sup>   | <b>2018</b>                                 | <b>52</b>     |
|  | Aktualisierung des Luftschadstoffkatasters für den gesamten Flughafenstandort <sup>1</sup>   | <b>2018</b>                                 | <b>52</b>     |
|  | Bau einer Kerosinpipeline zur Reduzierung des Lkw-Verkehrs (erfolgreiche Planfeststellung vorausgesetzt) <sup>1</sup>                                      | <b>2017-2020</b>                            | <b>21</b>     |
| Reduktion des Energieverbrauchs  | Entwicklung eines Masterplans zur Energieeinsparung <sup>1, 2</sup>  | <b>2017 (erreicht)</b>                      | <b>50</b>     |
|  | Entwicklung eines Maßnahmenplans zur Umsetzung der Energieeinsparpotenziale <sup>1, 2</sup>  | <b>2018-2019</b>                            | <b>50</b>     |
|  | Mitarbeitersensibilisierung zur Senkung des Strom- und Wärmeverbrauchs durch Schulungs- und Informationsmaßnahmen <sup>1, 2, 3</sup>                       | <b>2019</b>                                 | <b>52</b>     |
|  | Sensibilisierung der Kunden durch Ausweisung der spezifischen Energieverbräuche für die Klimatisierung in der Heizkostenabrechnung <sup>1, 2</sup>         | <b>2018/2019</b>                            | <b>50</b>     |
|  | Umstellung auf LED und andere energiesparende Beleuchtungsmittel <sup>1, 2</sup>   | <b>2015-2020</b>                            | <b>44, 51</b> |
|  | Umsetzung von Green-IT-Maßnahmen <sup>1</sup>  | <b>2017 (erreicht)</b>                      | <b>49</b>     |
| Reduktion des Primärenergieverbrauchs  | Sanierung der Wärmeerzeugung im Heizwerk Süd; erwartete Reduktion des Brennstoffeneinsatzes: ca. 22 MWh/a <sup>1, 2</sup>                                  | <b>2017 (erreicht)</b>                      | <b>-</b>      |
| Verbesserung der Ökobilanz neu entstehender eigengenutzter Gebäude   | Vorzeitige Anwendung der Standards der EnEV 2014 für neu entstehende eigengenutzte Gebäude <sup>1</sup>  | <b>2016-2018</b>                            | <b>3, 50</b>  |
|  | Reduktion des Energieverbrauchs neu entstehender eigengenutzter Gebäude gegenüber Energiebedarf der Altgebäude um 20 %                                     | <b>2016-2018</b>                            | <b>50</b>     |
|  | Entwicklung eines Leitfadens für nachhaltiges Bauen <sup>1</sup>   | <b>2020</b>                                 | <b>35</b>     |
| Unterstützung neuer Technologien und Hinführung zur Marktreife   | Erstellen eines Konzepts zur Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur am Flughafen Stuttgart in Zusammenarbeit mit der Messe Stuttgart <sup>1, 2</sup>           | <b>2017 (erreicht)</b>                      | <b>36</b>     |
|  | Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich und auf dem Betriebsgelände und Einbindung in das Energiemanagement des Flughafens <sup>1</sup> | <b>2018</b>                                 | <b>36</b>     |
|  | Durchführung verschiedener Forschungsprojekte zur Energieeffizienz <sup>1, 2</sup>   | <b>2015-2017</b>                            | <b>51, 35</b> |
|  | Teilnahme und Umsetzung verschiedener Förderprojekte zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben <sup>1, 2</sup>  | <b>2016-2019</b>                            | <b>52</b>     |
| <b>Fluglärm und Schallschutz</b>   |  |   |               |
| Erhöhte Einflussnahme auf Airlines   | Erneuerung der Fluglärmsoftware zur besseren Auswertbarkeit der Fluglärmereignisse <sup>1</sup>  | <b>2017 (erreicht)</b>                      | <b>56</b>     |
|  | Prüfung der Berücksichtigung des nachweisbar leiseren A320Neo in den lärmabhängigen Start- und Landeentgelten <sup>1</sup>                                 | <b>2017/2018</b>                            | <b>57</b>     |
| Verbesserte Wohnqualität durch Bauschalldämmung innerhalb der Lärmschutzzone   | Untersuchung zu einer weiterreichenden Unterstützung bei passivem Schallschutz <sup>1</sup>  | <b>2019</b>                                 | <b>57</b>     |
| Steigerung der Transparenz zum Thema Fluglärm in der Bevölkerung   | Erweiterung der Flughafenhomepage um ein Modul zur Verfolgung der Flugspuren und zugehöriger Lärmwerte rund um den Flughafen Stuttgart <sup>1</sup>        | <b>2017 (nicht erreicht, Ziel für 2018)</b> | <b>56</b>     |
|  | Erweiterung des monatlichen Fluglärmberichts um eine monatlich aktualisierte Karte der Überflugdichte <sup>1</sup>   | <b>2019</b>                                 | <b>56</b>     |

# GRI-INHALTSINDEX



Der Bericht 2017 der FSG wurde in Übereinstimmung mit den GRI Standards Kern Option erstellt. Er folgt den branchenspezifischen Angaben für Flughafenbetreiber (AO). Er lag der Global Reporting Initiative

(GRI) für die Durchführung des Materiality Disclosure Service vor. Die korrekte Positionierung der „GRI Materiality Disclosures“ (GRI 102-40 bis GRI 102-49) wurde von der GRI bestätigt.

## GRI 101: Berichterstattungsgrundsätze 2016

### GRI 102: Allgemeine Angaben 2016

| 1. Organisationsprofil   | Kommentar   | GC | Seite                    |
|--|---|----|--------------------------|
| GRI 102-1 Name der Organisation  |   |    | 6                        |
| GRI 102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen                 |   |    | 7, 18, 57                |
| GRI 102-3 Ort des Hauptsitzes  |   |    | 6                        |
| GRI 102-4 Betriebsstätten  |   |    | 6                        |
| GRI 102-5 Eigentum und Rechtsform  |   |    | 6                        |
| GRI 102-6 Bediente Märkte  |   |    | 7, 19–21, SJB 32         |
| GRI 102-7 Größenordnung der Organisation                                     | Flughafen Stuttgart kein Umsteigeflughafen, daher Umsteigezeiten nicht berichtet. |    | 6/7, 18/19, 30           |
| GRI 102-8 Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter              |   | 6  | 38/39, 76/77             |
| GRI 102-9 Lieferkette  |   |    | 30, 49                   |
| GRI 102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette |   |    | 21/22                    |
| GRI 102-11 Vorsorgeprinzip oder Vorsichtsmaßnahmen                           |   |    | 12, 25, 84               |
| GRI 102-12 Externe Initiativen   |   |    | 7, 10, 32, 42, 48/49, 98 |
| GRI 102-13 Mitgliedschaft in Verbänden                                       |   |    | 10                       |
| 2. Strategie   | Kommentar   | GC | Seite                    |
| GRI 102-14 Aussagen der Führungskräfte                                       |   |    | 2/3                      |
| 3. Ethik und Integrität  | Kommentar   | GC | Seite                    |
| GRI 102-16 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards                         |   | 10 | 12–14, 38                |
| 4. Führung   | Kommentar   | GC | Seite                    |
| GRI 102-18 Führungsstruktur inkl. Komitees des höchsten Kontrollorgans       |   |    | 6/7, 12                  |
| 5. Stakeholdereinbeziehung   | Kommentar   | GC | Seite                    |
| GRI 102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen                                     |   |    | 9                        |
| GRI 102-41 Tarifverhandlungen  |   | 3  | 38, 76                   |
| GRI 102-42 Bestimmen und Auswählen von Stakeholdern                          |   |    | 9                        |
| GRI 102-43 Ansatz für die Stakeholdereinbeziehung                            |   |    | 9/10, 29, 43             |
| GRI 102-44 Schlüsselthemen und Anliegen                                      |   |    | 10, 28/29, 43            |

| 6. Vorgehensweise bei der Berichterstattung                        | Kommentar  | GC | Seite        |
|--|------------|----|--------------|
| GRI 102-45 Entitäten, die in den Konzernabschlüssen erwähnt werden |            |    | 6, 98        |
| GRI 102-46 Bestimmung des Berichtsinhalts und Themenabgrenzung     |            |    | 29, 98       |
| GRI 102-47 Liste der wesentlichen Themen                           |            |    | 28/29, 97/98 |
| GRI 102-48 Neuformulierung der Informationen                       |            |    | 98/99        |
| GRI 102-49 Änderungen bei der Berichterstattung                    |            |    | 98           |
| GRI 102-50 Berichtszeitraum  |            |    | 98           |
| GRI 102-51 Datum des aktuellen Berichts                            | Juli 2017. |    |              |
| GRI 102-52 Berichtszyklus  |            |    | 8            |
| GRI 102-53 Kontaktangaben bei Fragen zum Bericht                   |            |    | U            |
| GRI 102-54 Option der Übereinstimmung mit GRI und gewählter Index  |            |    | 92, 98       |
| GRI 102-55 GRI-Inhaltsindex  |            |    | 92           |
| GRI 102-56 Externe Prüfung   |            |    | 75, 85, 99   |

## Wesentliche Themen

|   |           |         |                     |
|---|-----------|---------|---------------------|
| <b>GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016</b>   | Kommentar | GC      | Seite               |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  |           |         | 30/31               |
| GRI 201-1 Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert  |           |         | U, 30, 46, 66       |
| GRI 201-3 Verpflichtungen aus leistungsorientierten und anderen Pensionsplänen                                |           |         | 41, 70-72, 74       |
| GRI 201-4 Finanzielle Unterstützung von Seiten der Regierungen  |           |         | 36                  |
| <b>GRI 202: Marktpräsenz 2016</b>   | Kommentar | GC      | Seite               |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  |           | 6       | 30/31               |
| GRI 202-1 Verhältnis der nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standard-eintrittsgehälter zum lokalen Mindestlohn |           | 6       | 38                  |
| A01 Anzahl der Passagiere   |           |         | U, 30/31, SJB 32/33 |
| A02 Anzahl der Flugbewegungen   |           |         | U, 17, 21, SJB 12   |
| A03 Luftfrachtvolumen   |           |         | U, 17               |
| <b>GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016</b>   | Kommentar | GC      | Seite               |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  |           |         | 28/29, 30, 33/34    |
| GRI 203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen  |           |         | 24/25, 30, 33/34    |
| GRI 203-2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen   |           |         | 30                  |
| <b>GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016</b>  | Kommentar | GC      | Seite               |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  |           | 10      | 12-14, 88           |
| GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016   |           |         |                     |
| GRI 205-2 Informationen und Schulungen zu Strategien und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung                  |           | 10      | 12                  |
| GRI 205-3 Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen  |           | 10      | 14                  |
| <b>GRI 301: Materialien 2016</b>  | Kommentar | GC      | Seite               |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  |           | 7, 8, 9 | 48/49, 58/59        |
| GRI 301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen   |           | 7, 8    | 82                  |

| <b>GRI 302: Energie 2016</b>   | <b>Kommentar</b>   | <b>GC</b> | <b>Seite</b>                    |
|--|--|-----------|---------------------------------|
| <b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>  |  | 7,8,9     | 48/49, 51, 84, 90/91            |
| GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation  |  | 7,8       | 79/80                           |
| GRI 302-3 Energieintensität  |  | 8         | 79/80                           |
| GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs   |  | 8,9       | 51                              |
| <b>GRI 303: Wasser 2016</b>  | <b>Kommentar</b>   | <b>GC</b> | <b>Seite</b>                    |
| <b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>  |  | 7,8       | 48/49, 51, 84, 90/91, 58-61, 90 |
| GRI 303-1 Wasserentnahme nach Quelle   |  | 7,8       | 81/82                           |
| A04 Qualität des Niederschlagswassers  |  |           | 60/61                           |
| <b>GRI 304: Biodiversität 2016</b>   | <b>Kommentar</b>   | <b>GC</b> | <b>Seite</b>                    |
| <b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>  |  | 8         | 48/49, 61, 90                   |
| GRI 304-1 Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden |  | 8         | 61                              |
| GRI 304-2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität  |  | 8         | 61                              |
| A09 Vorfälle Vogelschlag pro 10.000 Flugbewegungen   |  |           | 61, 83                          |
| <b>GRI 305: Emissionen 2016</b>  | <b>Kommentar</b>   | <b>GC</b> | <b>Seite</b>                    |
| <b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>  |  | 7,8,9     | 48/49, 50-55, 84, 90/91         |
| GRI 305-1 Direkte Treibhausgas-Emissionen (Scope 1)  |  | 7,8       | 53, 79                          |
| GRI 305-2 Indirekte energiebezogene Treibhausgas-Emissionen (Scope 2)  |  | 7,8       | 53, 79                          |
| GRI 305-3 Sonstige indirekte Treibhausgas-Emissionen (Scope 3)   |  | 7,8       | 53, 79                          |
| GRI 305-4 Intensität der Treibhausgas-Emissionen   |  | 8         | 79/80                           |
| GRI 305-5 Senkung der Treibhausgas-Emissionen  |  | 8,9       | 51-53                           |
| A05 Luftqualität   | Wird nicht ermittelt.  | 8         | 61                              |
| GRI 305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen  |  | 7,8       | 81                              |
| GRI 305-7 NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> und andere signifikante Luftemissionen   |  | 7,8       | 81                              |
| <b>GRI 306: Abwasser und Abfall 2016</b>   | <b>Kommentar</b>   | <b>GC</b> | <b>Seite</b>                    |
| <b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>  |  | 8         | 48/49, 58-61, 84, 90            |
| GRI 306-1 Abwassereinleitung nach Qualität und Einleitungsort  |  | 8         | 60/61, 82                       |
| GRI 306-2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode   | Kabinenabfälle entsorgen die Airlines.   | 8         | 58/59, 83                       |
| A06 Enteisungsmittel nach Art und Menge  |  |           | 61, 82                          |
| GRI 306-3 Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen  |  | 8         | 32                              |
| GRI 306-5 Von Abwassereinleitungen und/oder Oberflächenabfluss betroffene Gewässer   |  | 8         | 60/61                           |
| <b>GRI 307: Umwelt-Compliance 2016</b>   | <b>Kommentar</b>   | <b>GC</b> | <b>Seite</b>                    |
| <b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>  |  | 8         | 49, 90                          |
| GRI 307-1 Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen   | Keine.   | 8         | 48                              |
| <b>GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016</b>   | <b>Kommentar</b>   | <b>GC</b> | <b>Seite</b>                    |
| <b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>  |  | 8         | 49, 90                          |
| GRI 308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden  | Keine. Eine Leitlinie zu nachhaltiger Beschaffung wird derzeit erstellt. Bei Ausschreibungen achten wir darauf, dass Lieferanten die im fairport-Kodex festgeschriebenen Grundsätze einhalten. | 8         | 49, 90                          |

| AO: Intermodaler Verkehr   | Kommentar  | GC   | Seite             |
|--|--|------|-------------------|
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)   |  |      | 19, 33, 89        |
| AO: Lärm   |  |      |                   |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)   |  |      | 48, 56/57, 84, 91 |
| A07 Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind   |  |      | 81                |
| GRI 401: Beschäftigung 2016  | Kommentar  | GC   | Seite             |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)   |  | 6    | 38-40, 42/43, 89  |
| GRI 401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation   |  | 6    | 38, 77            |
| GRI 401-2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden |  |      | 38/39             |
| GRI 401-3 Elternzeit   |  | 6    | 78                |
| GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016  | Kommentar  | GC   | Seite             |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)   |  | 3    | 39                |
| GRI 402-1 Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen   |  | 3    | 39                |
| GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2016  | Kommentar  | GC   | Seite             |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)   |  | 1, 6 | 40-42, 89         |
| GRI 403-1 Repräsentation von Mitarbeitern in formellen Arbeitgeber-Mitarbeiter-Ausschüssen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz                               | Abdeckung: 100 %.  |      | 40-42             |
| GRI 403-2 Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage und Abwesenheit sowie Zahl der arbeitsbedingten Todesfälle                            |  |      | 76                |
| GRI 403-3 Mitarbeiter mit hohem Auftreten von oder Risiko für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen                                  |  |      | 40/41             |
| GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016   | Kommentar  | GC   | Seite             |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)   |  | 6    | 39/40, 89         |
| GRI 404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten   |  | 6    | 39/40, 78         |
| GRI 404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe   |  |      | 39/40             |
| GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit 2016   | Kommentar  | GC   | Seite             |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)   |  | 1, 6 | 42/43             |
| GRI 405-1 Vielfalt in Leitungsorganen und der Angestellten   | Minderheiten aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfasst.   | 6    | 42/43, 74         |
| GRI 405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern   | Über die Vergütung entscheidet allein die Tätigkeit.   | 6    |                   |
| GRI 406: Gleichbehandlung 2016   | Kommentar  | GC   | Seite             |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)   |  | 6    | 42/43             |
| GRI 406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen   |  | 6    | 42/43             |
| GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016  | Kommentar  | GC   | Seite             |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)   | Lieferanten unserer Waren und Dienstleistungen stammen zum größten Teil aus OECD-Ländern, in denen Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen grundlegende Rechte sind. Bei Ausschreibungen achten wir darauf, dass Lieferanten die im fairport-Kodex festgeschriebenen Grundsätze einhalten. | 2, 3 | 39                |

| GRI 408: Kinderarbeit 2016  | Kommentar   | GC   | Seite        |
|---|---|------|--------------|
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  | Die Einhaltung von Menschenrechten sowie das Verbot von Zwangs- und Kinderarbeit sind in Deutschland gesetzlich geregelt. Die Einhaltung aller rechtlichen Rahmenbedingungen sind für die FSG selbstverständlich. | 5    | 12/13, 88    |
| GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016  | Kommentar   | GC   | Seite        |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  | Siehe oben.   | 4    | 12/13, 88    |
| GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016   | Kommentar   | GC   | Seite        |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  |   | 1    | 8, 46/47, 89 |
| GRI 413-1 Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgeabschätzungen und Förderprogrammen |   | 1    | 46/47        |
| A08 Anzahl zu entschädigender Personen in unmittelbarer Flughafennähe   | Keine Umsiedlung im Berichtszeitraum.   |      |              |
| GRI 417: Marketing und Kennzeichnung 2016   | Kommentar   | GC   | Seite        |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  | Gelöste Beschwerden: nicht erfassbar.   |      | 31           |
| GRI 417-3 Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation  |   |      | 31           |
| GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016   | Kommentar   | GC   | Seite        |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  |   | 2, 3 | 12/13, 88    |
| GRI 419-1 Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich                | Keine.  |      | 31           |
| AO: Notfallvorbereitung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs – Managementansatz                          | Kommentar   | GC   | Seite        |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  |   |      | 32, 89       |
| AO: Servicequalität   | Kommentar   | GC   | Seite        |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  |   |      | 30/31        |
| AO: Dienstleistungen und weitere Angebote für Personen mit speziellen Bedürfnissen                              | Kommentar   | GC   | Seite        |
| GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)  |   |      | 30/31        |

SJB = Statistischer Jahresbericht 2016

U = Umschlagseite

## Zuordnung der GRI-Aspekte zu den acht Handlungsfeldern [GRI 102-47]

| Handlungsfelder FSG  | GRI-Aspekt   |
|--|--|
| Standortentwicklung & Verkehrsanbindung                    | Intermodaler Verkehr   |
| Nachbarn & Gesellschaft                                    | Lokale Gemeinschaften  |
|  | Notfallvorbereitung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs                |
|  | Servicequalität  |
|  | Dienstleistungen und weitere Angebote für Personen mit speziellen Bedürfnissen |
| Fluglärm & Schallschutz                                    | Lärm   |
| Klimaschutz & Energien                                     | Energie  |
|  | Emissionen   |
| Umwelt & Ressourcen  | Wasser   |
|  | Biodiversität  |
|  | Abwasser und Abfall  |
|  | Bewertung der Lieferanten hinsichtlich ökologischer Aspekte                    |
| Wirtschaft & Region  | Wirtschaftliche Leistung   |
|  | Marktpräsenz   |
|  | Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen   |
| Corporate Governance & Compliance                          | Compliance (EN)  |
|  | Korruptionsbekämpfung  |
|  | Compliance (SO)  |
| Mitarbeiter & Arbeitsumfeld                                | Beschäftigung  |
|  | Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis  |
|  | Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  |
|  | Aus- und Weiterbildung   |
|  | Vielfalt und Chancengleichheit   |
|  | Gleichbehandlung   |
| Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivvereinbarungen |  |

# ÜBER DIESEN BERICHT

## Integrierte Berichterstattung

[GRI 102-45, GRI 102-46, GRI 102-47, GRI 102-49] Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) fasst in diesem integrierten Report ihre Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung zusammen. Dazu zählen der Jahresabschluss einerseits sowie die konsolidierte Umwelterklärung und Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung andererseits. Wir zeigen damit die Wechselwirkungen zwischen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Faktoren sowie ihren Einfluss auf unseren langfristigen Unternehmenserfolg auf. Dabei haben wir stets das Ziel, unsere Stakeholder umfassend und transparent zu informieren.

Der Jahresabschluss des Flughafen Stuttgart für das Geschäftsjahr 2017 wurde nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt und bezieht sich auf die Flughafen Stuttgart GmbH. Unter Beachtung dieser Vorschriften vermittelt der zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht ein zutreffendes Bild über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowohl der FSG als auch ihrer Tochtergesellschaften.

Das Vorwort (→ Seite 02), die Kapitel Der Flughafen Stuttgart (→ Seite 06), Corporate Governance und Compliance (→ Seite 12), Teile des Lageberichts, die Beschreibung des Umweltmanagements (→ Seite 48), die drei Handlungsfelder Klimaschutz und Energie (→ Seite 50), Fluglärm und Schallschutz (→ Seite 56) sowie Umwelt und Ressourcen (→ Seite 58), der Umweltteil des fairport-Programms (→ Seite 90), die Umweltaspektanalyse (→ Seite 84), die Umweltkennzahlen (→ Seite 79) sowie der fairport-Kodex dienen als konsolidierte Umwelterklärung 2017 sowohl der FSG als auch der Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und der Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) gemäß den Anforderungen des Eco-Management and Audit Scheme (EMAS).

Allein diese Abschnitte sind im Sinne der EMAS-Verordnung validiert.

Die FSG orientiert sich in der Berichterstattung ihrer Nachhaltigkeitsleistungen an den 2016 von der Global Reporting Initiative (GRI) veröffentlichten GRI Standards (Kern Option) sowie an den branchenspezifischen Angaben für Flughafenbetreiber (AO). Dafür haben wir die zuvor bei Stakeholdern des Flughafens ermittelten acht Handlungsfelder durch eine Umfrage auf ihre Wesentlichkeit hin bewertet (→ Seite 28). Der GRI-Inhaltsindex mit der Übersicht über alle behandelten Standardangaben ist auf den Seite 92–96 zu finden.

Der integrierte Bericht ist zugleich Fortschrittsbericht für den Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC), dessen Prinzipien die FSG ausdrücklich unterstützt. Die Fortschrittsmitteilungen an den Global Compact sind im GRI-Inhaltsindex (→ Seite 92) kenntlich gemacht. Gleichzeitig dient der Bericht auch als Grundlage für unsere Entsprechenserklärung gemäß dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) des Rats für Nachhaltige Entwicklung (RNE). Die Nachhaltigkeitsleistungen von Unternehmen sollen so mit einer höheren Verbindlichkeit transparent und vergleichbar gemacht werden.

## Berichtsgrenzen und Datenerfassung

[GRI 102-48, GRI 102-49] Alle Daten und Informationen in diesem Bericht haben die jeweiligen Fachbereiche unseres Unternehmens anhand von repräsentativen Methoden für den Berichtszeitraum erhoben. Änderungen sind durch entsprechende Fußnoten gekennzeichnet.

Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf den Berichtszeitraum des Geschäftsjahres 2017, das vom 1. Januar bis 31. Dezember reichte, oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzel-

nen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, wird dies explizit angegeben.

Alle zukunftsgerichteten Aussagen in diesem Bericht bergen Risiken und Unsicherheiten und sind auf Basis der zum Veröffentlichungszeitpunkt verfügbaren Informationen und Prognosen erstellt. Bei aller Sorgfalt kann es dabei letztlich durch vielfältige, nicht vorhersehbare Einflussgrößen zu Abweichungen kommen.

Die Kennzahlen in diesem Bericht sind kaufmännisch gerundet. Dies kann in Einzelfällen dazu führen, dass sich Werte nicht exakt zur angegebenen Summe aufaddieren und Prozentangaben sich nicht aus den abgebildeten Werten ergeben.

Da das Engagement der FSG sehr vielfältig ist, können in diesem Bericht nicht alle Aktivitäten in ihrer Gesamtheit erläutert werden. Weitere Themen finden sich deshalb in anderen Publikationen sowie zusätzliche Informationen und Untersuchungsergebnisse auf unserer Website unter [www.flughafen-stuttgart.de/newsroom/mediathek/publikationen](http://www.flughafen-stuttgart.de/newsroom/mediathek/publikationen).

## Externe Prüfung und Zertifizierung

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Prof. Dr. Binder, Dr. Dr. Hillebrecht & Partner GmbH hat den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 nach § 317 HGB geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers ist auf Seite 75 zu finden.

Im Zuge der jährlichen Umwelterklärung wurden Angaben zum Umweltmanagementsystem nach EMAS 1221/2009 durch die akkreditierten Umweltgutachter Prof. Dr.-Ing. Jan Uwe Lieback (DE-V-0026) und Bettina Schoch-Liebe (DE-V-0387) der GUT Zertifizierungsgesellschaft für Managementsysteme mbH (DE-V-0213) validiert. Die Gültigkeitserklärung nach EMAS befindet sich auf Seite 85.

Die FSG hat den Bericht für den GRI Materiality Disclosure Service eingereicht; die GRI hat die Richtigkeit der Position der Materiality Disclosures bestätigt (GRI 102-40 – GRI 102-49). Der Inhaltsindex ist auf Seite 92 zu finden.

## Redaktionelle Hinweise

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwendet die FSG im Bericht bei geschlechtsspezifischen Bezeichnungen durchgängig die männliche Form.

Redaktionsschluss war der 30. Mai 2018. Die FSG wird auch zukünftig die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in einem integrierten Bericht zusammenfassen.

## Ihre Meinung interessiert uns

Haben Sie Fragen oder Anregungen hinsichtlich dieses Berichts oder unserer Aktivitäten? Die Kontaktdaten unserer Ansprechpartner finden Sie im Impressum auf der Rückseite.

# BERICHT DES AUF SICHTSRATS

## an die Gesellschafterversammlung

Der Aufsichtsrat hat sich aufgrund regelmäßiger Berichterstattung über die Lage und die Entwicklung der Gesellschaft von der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2017 überzeugt sowie wichtige Geschäftsvorgänge in seinen Sitzungen am 04. April 2017, 04. Juli 2017 und am 05. Dezember 2017 beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2017 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns wurden vom Aufsichtsrat anhand des Prüfungsberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Prof. Dr. Binder, Dr. Dr. Hillebrecht und Partner GmbH, Stuttgart, geprüft. Der Abschlussprüfer erteilte den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss und den Lagebericht 2017 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns und empfiehlt der Gesellschafterversammlung,

- a) den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31.12.2017 mit einem Jahresfehlbetrag von -34.762 T€, einem Bilanzverlust von -34.762 T€ und einer Bilanzsumme von 654.508 T€ festzustellen,
- b) der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2017 Entlastung zu erteilen,
- c) zu beschließen, den Bilanzverlust von -34.762 T€ auf neue Rechnung vorzutragen,

d) den Bilanzverlust der FSG von -34.762 T€ durch die Auflösung freier Gewinnrücklagen auszugleichen,

e) den Konzern-Abschluss zum 31.12.2017 mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von -37.197 T€ und einer Konzern-Bilanzsumme von 709.064 T€ festzustellen.

Vom Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden über die Sonderprüfungen bezüglich der Spendenpraxis, der Weiterberechnung von Pipeline-Aufwendungen sowie der Bezüge von Geschäftsführung, leitenden Angestellten und des Aufsichtsrats und vom entsprechenden Prüfungsbericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Prof. Dr. Binder, Dr. Dr. Hillebrecht und Partner GmbH, Stuttgart, hat der Aufsichtsrat zustimmend Kenntnis genommen.

Stuttgart-Flughafen, den 10.04.2018

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats

gez. Minister Winfried Hermann





#### Herausgeber

Flughafen Stuttgart GmbH  
Postfach 23 04 61  
70624 Stuttgart  
🌐 [stuttgart-airport.com](http://stuttgart-airport.com)  
📱 @STR\_Airport  
📘 @FlughafenStuttgart

#### Kontakt

Theresa Diehl, Rebekka Knauß  
Unternehmenskommunikation  
✉ [fairport@stuttgart-airport.com](mailto:fairport@stuttgart-airport.com)

◀ | WER WIR SIND.

◀ | WAS WIR TUN.

**Text und Redaktion**  
FSG Unternehmenskommunikation  
First Rabbit GmbH

**Gestaltung**  
FACT GmbH

**Fotos**  
Maks Richter  
Peter Menner  
Christoph Daumüller

**Druck**  
GO Druck Media

**Papier**  
120 g/m<sup>2</sup> Cocoon Offset, ungestrichenes Recycling-Naturpapier



Weiterführende Informationen zur Nachhaltigkeit am Flughafen Stuttgart finden Sie online unter [www.stuttgart-airport.com/fairport](http://www.stuttgart-airport.com/fairport)