



Fliegen oder und Klimaschutz

Bericht 2019

Inklusive aktualisierter Umwelterklärung



FAIRPORT IM ZIELKONFLIKT?

Die Jugend auf der gesamten Welt vereinte ihre Kräfte in einer Bewegung, die EU rief den Klimanotstand aus und immer häufiger fiel in Gesprächen der Begriff Flugscham. Die Klimakrise war das Thema des Jahres 2019. Auch dieser Bericht widmet sich der Frage, wie sich Fliegen und Klimaschutz miteinander vereinbaren lassen (→ S. 04). Die Vision vom CO₂-neutralen Luftverkehr zeigt, dass dieser Zielkonflikt aufgelöst werden kann. Als fairport STR haben wir den Anspruch, diese Transformation zu beschleunigen und zu begleiten.

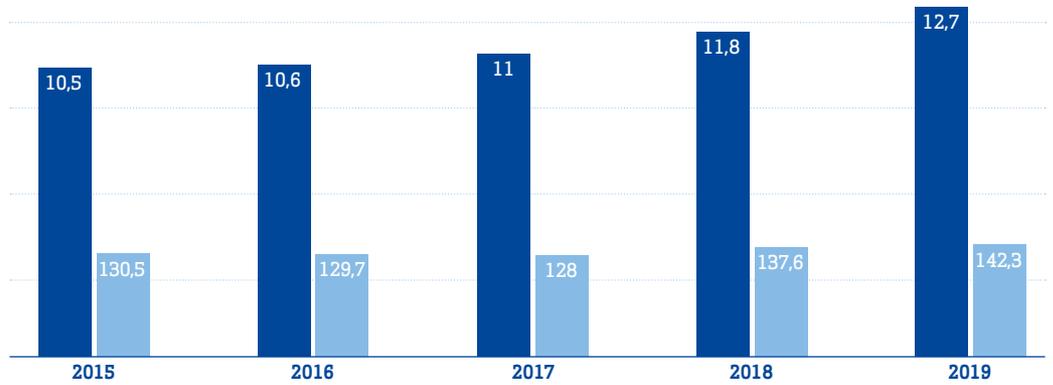
Der integrierte Bericht 2019 der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) legt die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsleistung in Kennzahlen, Projektständen und Ausblicken offen. Er umfasst den geprüften (Konzern-)Lagebericht und Jahresabschluss der FSG und ihre aktualisierte Umwelterklärung 2019 sowie die ihrer Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG). Die Corona-Pandemie traf 2020 die internationale Luftfahrtbranche hart. Sie führte auch dazu, dass einzelne Inhalte dieses Reports bereits überholt sind – wie beispielsweise die Geschäftsprognose für die kommenden Jahre.

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)

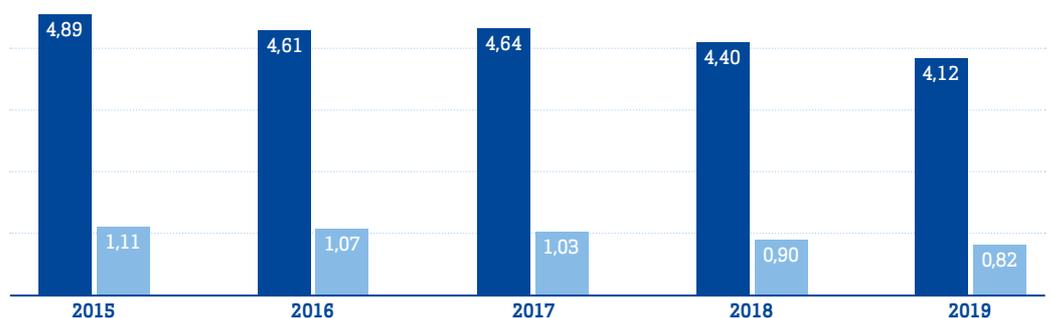
**Tochter-/Beteiligungs-
unternehmen**



CO₂-Emissionen

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

**Scope 1
(selbst erzeugte
CO₂-Emissionen)**
pro Verkehrseinheit in kg



FLUGHAFEN-KENNZAHLEN

Luftverkehr	2019	2018	Veränderung in %
Passagieraufkommen gesamt	12.731.670	11.832.634	7,6
Inland	3.126.549	3.205.195	-2,5
International	9.587.365	8.604.816	11,4
Transit	17.756	22.623	-21,7
Flugbewegungen gesamt	142.341	137.632	3,4
gewerblicher Verkehr	127.195	121.281	4,9
nicht gewerblicher Verkehr	15.146	16.351	-7,4
Cargo-Umschlag (t)	33.123	36.589	-9,5
Luftfracht (t)	25.605	27.006	-5,2
Luftpost (t)	7.517	9.582	-21,6

Detaillierte Verkehrszahlen weist die FSG in ihrem statistischen Jahresbericht aus: www.stuttgart-airport.com/statistik.

Ergebnisse	2019	2018
Umsatzerlöse Konzern (Mio. €)	328,0	310,4
Umsatzerlöse FSG (Mio. €)	300,1	286,1
Personalaufwand FSG (Mio. €)	66,9	64,0
EBITDA ¹ FSG (Mio. €)	91,1	86,5
Operatives Ergebnis (EBIT ¹) FSG (Mio. €)	54,7	50,8
Geschäftsergebnis FSG (Mio. €)	50,2	6,6
Eigenkapitalquote FSG (%)	78,7	69,5

¹Vor Finanzierungsbeiträgen S21.

INHALT

- 02 Vorwort der Geschäftsführung
- 04 Titelthema: Zwischen Fliegen und Klimaschutz gehört kein Oder EMAS

Wer wir sind.

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

Was wir tun.

- 30 Handlungsfelder am fairport STR EMAS
- 32 Wirtschaft und Region
- 35 Standortentwicklung und Verkehrsanbindung
- 38 Mitarbeiter und Arbeitsumfeld
- 44 Nachbarn und Gesellschaft
- 46 Umweltmanagement EMAS
- 50 Klimaschutz und Energie EMAS
- 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
- 80 Personalkennzahlen
- 83 Umweltkennzahlen EMAS
- 88 Bericht des Aufsichtsrats
- 89 Gültigkeitserklärung nach EMAS EMAS

Wo wir hinwollen.

- 92 fairport-Programm EMAS
- 96 GRI-Inhaltsindex
- 102 Über diesen Bericht EMAS



Manager in unsicheren Zeiten: Die Flughafengeschäftsführer Walter Schoefer und Dr. Arina Freitag navigieren den Landesairport durch die größte Krise in der Geschichte der Luftfahrtbranche.

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

fast 13 Mio. Passagiere und rund 328 Mio. € Umsatz im Konzern: Als wir Anfang des Jahres unsere Rekordergebnisse von 2019 bilanzierten, ahnten wir nicht, dass nur wenige Wochen später eine Pandemie die ganze Welt in einen Ausnahmezustand versetzen würde. Wir hoffen, dass bald Impfstoffe das Coronavirus besiegen. Als internationaler Verkehrsflughafen werden wir nach Aufhebung der Reisebeschränkungen unseren Beitrag leisten, um die angeschlagene Wirtschaft wieder in Schwung zu bringen. Während der Krise hat die Digitalisierung große Fortschritte in Deutschland gemacht. Doch so wichtig Video-Calls im Jahr 2020 auch sind: Eine echte Begegnung ist häufig durch nichts zu ersetzen. Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis.

Gleichzeitig weisen Wissenschaftler weiter darauf hin, dass jetzt alle nur denkbaren Anstrengungen unternommen werden müssen, um den Klimawandel aufzuhalten. Der Schutz unseres Planeten bleibt eine globale Aufgabe, und der Luftverkehr muss seinen Teil dazu beitragen, Emissionen einzusparen. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) hat sich hier ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Spätestens im Jahr 2050 will sie Baden-Württembergs Landesairport klimaneutral betreiben.

Dafür ist die Elektrifizierung der Vorfeldfahrzeuge in den vergangenen Jahren schon weit vorangeschritten. Aber auch die Fluggastgebäude verbrauchen viel Energie. Sie sollen baldmöglichst umfassend modernisiert und mit neuester Technik ausgestattet werden. Das

Projekt Terminalentwicklung, in das der Flughafen in diesem Jahr mit einem Architektenwettbewerb starten wollte, wurde aufgrund der Corona-Krise verschoben.

Auch die Emissionen, die der Airport nicht direkt beeinflussen kann, hat die FSG kontinuierlich im Fokus. Über die Entgeltordnung, die finanzielle Anreize für klimaneutrales Fliegen setzt, bis hin zur Unterstützung von Forschungsprojekten zu alternativen Treibstoffen arbeitet der Landesairport gemeinsam mit seinen Partnern daran, dass Flüge sauberer werden. Seine Passagiere motiviert der STR außerdem dazu, möglichst umweltfreundlich an- und abzureisen.

Wir arbeiten dafür, dass Klimaschutz und Mobilität in Einklang stehen. Dass der Flughafen Stuttgart Herausforderungen wie diese als Chance nutzen kann, hat er schon oft bewiesen. Zuletzt im April, als bei kompletter Schließung die Bauarbeiten für die Teilerneuerung unserer Runway früher als geplant starteten, und wir das Mammutprojekt trotz der Einschränkungen der Corona-Krise pünktlich fertigstellen konnten.

Welche Fortschritte unsere Projekte im Jahr 2019 gemacht haben, und wie unsere Ziele nach der Zäsur im Luftverkehr in diesem Jahr aus-

sehen, können Sie auf den folgenden 103 Seiten nachlesen. Unserem Leitgedanken, einer der nachhaltigsten und leistungsstärksten Flughäfen in Europa zu werden, bleiben wir treu. Wir bekennen uns darüber hinaus ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex des Rats für Nachhaltige Entwicklung der Bundesregierung.

Dass auch wir von den Auswirkungen der Pandemie überrascht wurden, sehen Sie an unserem Lagebericht, der bereits im Februar von unseren Wirtschaftsprüfern abgenommen wurde und daher an manchen Stellen nicht mehr aktuell ist. Wir bitten dies zu entschuldigen und wünschen Ihnen dennoch eine gute Lektüre. Für Rückmeldungen und kritische Anmerkungen sind wir immer dankbar.

Bleiben Sie gesund!

Walter Schoefer
Sprecher der Geschäftsführung FSG

Dr. Arina Freitag
Geschäftsführerin FSG



2019 reisten weltweit mehr Menschen denn je mit dem Flugzeug. Auch am Stuttgarter Airport herrschte viel Betrieb auf dem Vorfeld.

Titelthema

ZWISCHEN FLIEGEN UND KLIMASCHUTZ GEHÖRT KEIN ODER

Die Corona-Pandemie hat uns vorgeführt, was es bedeutet, weitestgehend auf Mobilität zu verzichten: Die Auswirkungen auf die Freiheit des Einzelnen, persönliche Beziehungen, die Versorgung mit Gütern und viele Arbeitsplätze sind massiv. Mit der Vorfreude auf die ersten Reisen nach der Krise wächst die Verantwortung für ein anderes Thema jeden Tag weiter: den Klimaschutz. Denn wie für die Verbreitung des Virus gilt auch für die menschengemachte Erderwärmung das Credo „flatten the curve“, um gravierende Folgen für die Menschheit zu verhindern. Die Weltbevölkerung steht vor der enormen Aufgabe, ihre Kohlendioxid-Emissionen auf null zu reduzieren.

Transformation statt Flugscham

Das Weltklima war 2019 das Topthema in der Öffentlichkeit und in der Politik. Die durch den Luftverkehr verursachten Emissionen standen besonders stark im Fokus der Kritik. Gleichzeitig hat das individuelle Mobilitätsbedürfnis weiter zugenommen, und es flogen im vergangenen Jahr weltweit mehr Menschen denn je – trotz des öffentlich viel diskutierten Phänomens der Flugscham. Allein die deutschen Verkehrsflughäfen zählten rund 124,4 Mio. Passagiere. Sie nutzten das Flugzeug für Dienstreisen, um ihre Partner, Verwandte und Freunde zu sehen sowie um andere Länder und ihre Einwohner kennenzulernen. Aber auch zeit- und temperatursensible Waren und Güter wie Medikamente, Ersatzteile für Maschinen oder private Expressbestellungen wurden täglich über den Wolken befördert. Eine multinationale Gesellschaft und eine globalisierte Welt kommen ohne Luftverkehr nicht aus. Umso wichtiger ist es, dass sich dieser wandelt und seine CO₂-Emissionen sinken.

Die Strategie der Verkehrsbranche heißt Defossilisierung, also Mobilität ohne erdöl-, erdgas-, torf- oder kohlehaltige Energieträger. Autofahrer können bereits in batteriebetriebene Fahrzeuge umsteigen. Kein „Entweder-Oder“, sondern ein „Sowohl-als-Auch“ – auf diese

Vereinbarkeit arbeitet auch die Luftfahrtbranche hin.

Übermorgen über den Wolken

Damit große Passagierjets in Zukunft emissionsfrei abheben können, müssen noch technologische, finanzielle und bürokratische Herausforderungen bewältigt werden. Die Luftfahrt ist hier aber weiter als allgemein bekannt. Schließlich beschäftigen sich Experten schon seit vielen Jahren mit Lösungen zur CO₂-Reduzierung bei heutigen Flugzeugen. Als 2019 die Klimadebatte an Fahrt aufnahm, erhielten auch sie mit finanziellen Mitteln und Partnerschaften mit anderen Akteuren der Industrie mehr Rückenwind für ihre Forschungsprojekte.

mit bis zu **500.000 €**

bezuschusst die FSG durch ihre Entgeltordnung
den Einsatz von **NACHHALTIGEM KEROSIN**

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) hat sich mit ihrem Leitbild fairport STR zum Auftrag gemacht, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Airports in Europa zu sein. Sie hat beim eigenen Betrieb angefangen und sich ambitionierte Klimaziele gesteckt. Seither folgt sie einem konsequenten Reduktionsplan für ihre direkten Emissionen und ist auf dem Weg, diese bis spätestens 2050 auf null zu setzen. Zu den indirekten Emissionen zählt der Lande- und Startzyklus der Flugzeuge; er macht über die Hälfte des CO₂-Fußabdrucks des STR aus. Auch wenn der Landesairport auf die Klimawirkung des internationalen Luftverkehrs nicht unmittelbar einwirken kann, engagiert er sich auch dort, wo möglich. Seine Absicht: Die Entwicklung für klimaschonendes Fliegen beschleunigen. Neue emissionsarme Technologien sollen schnellstmöglich serienmäßig zum Einsatz kommen.



Zum Sommerferienstart am 26. Juli 2019 demonstrierten Aktivisten von Fridays for Future am Stuttgarter Airport. Die weltweit neu angefachte Debatte brachte Tempo in die Entwicklung für klimaschonendes Fliegen.

Diese Konzepte versprechen, den entscheidenden Beitrag für CO₂-neutrale Flüge zu leisten:

1. **Sustainable Aviation Fuel:** Synthetisches Kerosin, E-Fuels oder auch Power-to-Liquid (PtL) – diese Begriffe verwenden Forscher, wenn sie davon sprechen, wie Flugzeuge mittelfristig CO₂-neutral angetrieben werden können. Beim PtL-Verfahren entsteht flüssiger Treibstoff aus regenerativ erzeugter Energie, Kohlendioxid und Wasser. Dieser wurde auf Flügen bereits erfolgreich getestet. Bislang kann das Kerosin aus Kostengründen aber nur in geringen Mengen hergestellt werden. Mit dem Ziel, der Technologie zum Durchbruch zu verhelfen, bezuschusst der Stuttgarter Airport den Einsatz solcher Treibstoffe mit 500.000 €. Diese Innovationsförderung ist in der seit dem 01. Juli 2019 gültigen Entgeltordnung des STR verankert. Der Landesflughafen setzt damit bundesweit Maßstäbe. Darüber hinaus initiierte die FSG gemeinsam mit dem baden-württembergischen Verkehrsministerium Ende 2019 eine Machbarkeitsstudie zur regionalen Produktion von Sustainable Aviation Fuel, also nachhaltigem Kerosin.
2. **Elektrische Antriebe:** Die Steuerungswirkung ihrer Entgeltordnung nutzt die FSG auch, um elektrisches Fliegen zu begünstigen. Denn: E-Flugzeuge werden den Luftverkehr auf der Kurzstrecke revolutionieren. Für die ersten emissionslosen Maschinen dieser Art sind Starts und Landungen im Linienverkehr ab Stuttgart ein Jahr lang kostenfrei. Damit die Airlines das künftig in Anspruch nehmen können, muss auf diesem Gebiet zunächst weitergeforscht werden. Die Flughafengesellschaft unterstützt die Wissenschaft dabei schon seit über einem Jahrzehnt. Sie investierte seit 2015

über 930.000 € in die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie für Elektroantriebe, deren Entwicklung das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die Universität Ulm voranbringen. Schon 2008 hob das erste reine Brennstoffzellenflugzeug der Welt ab – powered by Stuttgart Airport. Seither reift die Technik weiter aus: die Anzahl der Sitzplätze und die Reichweite nehmen stetig zu.

3. **Kompensation als Brückenlösung:** Die Klimadebatte hat dazu geführt, dass viele Menschen bewusster auf Reisen gehen. Dafür sensibilisiert auch der Airport seine Passagiere und ruft sie dazu auf, die Emissionen ihres Fluges zu kompensieren – also freiwillig für den Klimaschutz zu spenden. Die Erderwärmung ist ein globales Phänomen – deshalb ist es möglich, an einer Stelle entstandenes CO₂ durch Einsparungen in gleicher Höhe an einem anderen Ort auszugleichen. Als erster deutscher Flughafenbetreiber hat die FSG bereits 2011 dafür Computerterminals aufgestellt. Sie kooperiert mit der Non-Profit-Organisation atmosfair. Ausgleichszahlungen sind momentan die einzige Möglichkeit und eine wirksame Übergangslösung, um schon heute die beim Fliegen noch unvermeidbaren Treibhausgase zu neutralisieren. Die FSG geht bei Dienstflügen ihrer Mitarbeiter mit gutem Beispiel voran.

Fliegen und Klimaschutz lassen sich zusammenbringen. Dafür sind jedoch weiterhin hohe Investitionen nötig. Nachdem die Entwicklung hin zum klimaschonenden Luftverkehr durch die Debatte 2019 bestärkt wurde, bleibt nun abzuwarten, welche Auswirkungen die Corona-Krise haben wird. Fest steht, dass weiterhin dringend gehandelt werden muss.

Wer wir sind.

Nachhaltiger
und leistungsstarker
Flughafen





Der Flughafen Stuttgart hat sich dem Leitbild fairport STR verschrieben. Es steht für Lösungen, die Nachhaltigkeit und Geschäftserfolg sichern und untrennbar miteinander verbinden. Ein Beispiel sind unsere Investitionen in neue Bodenstromanlagen auf dem Vorfeld. Diese schließen auf Außenpositionen parkende Jets emissionsfrei ans Starkstromnetz an. Die Ground-Power-Stationen sind effizient, leise und klimaschonend.



Der STR verbindet Baden-Württemberg mit der Welt. Der Landesairport wird seinen Beitrag dazu leisten, dass es nach dem wirtschaftlichen Einbruch infolge der Corona-Pandemie wieder aufwärts geht.

DER FLUGHAFEN STUTTGART

Der Flughafen Stuttgart ist mit mehr als 12,73 Mio. Passagieren im Jahr 2019 und bis zu 400 Flugbewegungen am Tag der verkehrsreichste Single-Runway-Airport in Deutschland. Die Maschinen von rund 55 Airlines rollten im Berichtszeitraum auf die Start- und Landebahn. Sie brachten Reisende von Stuttgart zu über 120 Direktzielen im In- und Ausland – und von dort in die ganze Welt.

Der Airport mit dem Flughafencode STR ist rund 13 km von der Stuttgarter Innenstadt entfernt. Seinen Namenszusatz trägt er in Erinnerung an den ehemaligen Oberbürgermeister und langjährigen Vorsitzenden seines Aufsichtsrates Manfred Rommel. Der Flughafen bindet nicht nur die Landeshauptstadt, sondern ganz Baden-Württemberg an den Luftverkehr – und damit an weltweite Destinationen und internationale Märkte – an.

Die Aufgaben des Infrastrukturbetreibers verantwortet seit 1957 die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG). Als große Arbeitgeberin und durch hohe Investitionen stärkt sie die lokale Wertschöpfung. Ein sicherer

und reibungsloser Flugbetrieb sowie nachhaltiger Geschäftserfolg entstehen aber erst durch die enge Zusammenarbeit mit zahlreichen Partnern. So waren am Standort 2019 über 11.000 Beschäftigte in mehr als 300 Unternehmen und Behörden tätig. Der Stuttgarter Airport bildet damit eine der größten baden-württembergischen Arbeitsstätten.

Das Airport-Gelände befindet sich auf den Gemarkungen der Gemeinden Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern, Neuhausen sowie Stuttgart. Die Gesellschafter der FSG sind mit 65 % das Land Baden-Württemberg und mit 35 % die Stadt Stuttgart. Das öffentliche Unternehmen ist ausschließlich in Deutschland aktiv und untergliedert seine Tätigkeiten in die Geschäftsfelder Aviation und Non-Aviation. Die Geschäftsfelder spiegeln sich auch in den Verantwortlichkeiten der Unternehmensführung wider: Dr. Arina Freitag leitet den Bereich Aviation, Walter Schoefer Non-Aviation; er ist zugleich Sprecher der Geschäftsführung. Sie werden von fünf Prokuristen unterstützt. Der Aufsichtsrat bestand 2019 aus zwölf Mitgliedern und setzte sich aus acht Vertretern der Anteilseigner sowie vier Arbeitnehmervertretern zusammen.

[GRI 102-45] Einen Teil ihrer Dienstleistungen bietet die FSG über Tochtergesellschaften an. Diese sind:

- Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) (100 %)
- Handels- und Service GmbH (HSG) (100 %)
- Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) (100 %)
- Cost Aviation GmbH (CA) (75 %)
- Baden-Airpark GmbH (65,8 %)
- S. Stuttgart Ground Services GmbH (SGS) (51 %)
- Flughafen Parken GmbH (14,29 %)
- Aviation Handling Services GmbH (AHS) (10 %)

fairport STR gibt Richtung vor

Die Geschäftsführung der FSG sowie ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind sich bewusst, dass der Betrieb des Flughafens Auswirkungen auf das Leben der Menschen und auf die Umwelt hat. Sie beziehen daher finanzielle, soziale und ökologische Belange gleichermaßen in alle Entscheidungen ein. Mit seinem Leitbild fairport STR hat der Stuttgarter Airport den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Faires und transparentes Verhalten, Umwelt- und Klimaschutz sowie wirtschaftlicher Erfolg sollen immer Hand in Hand gehen.

Die Nachhaltigkeitsaktivitäten der Flughafengesellschaft teilen sich in acht Handlungsfelder (→ S. 30 und 31) auf. Ihre Ziele sind im fairport-Programm (→ S. 92) festgehalten. Sie sind ein integraler Bestandteil der strategischen Ausrichtung des Unternehmens. Das bereichs-

übergreifende fairport-Team der FSG berät die Geschäftsführung bei der Festlegung und Realisierung des Nachhaltigkeitsprogramms. Mit dem vorliegenden jährlichen Bericht informiert die FSG die Öffentlichkeit über Entwicklungsfortschritte und Herausforderungen.

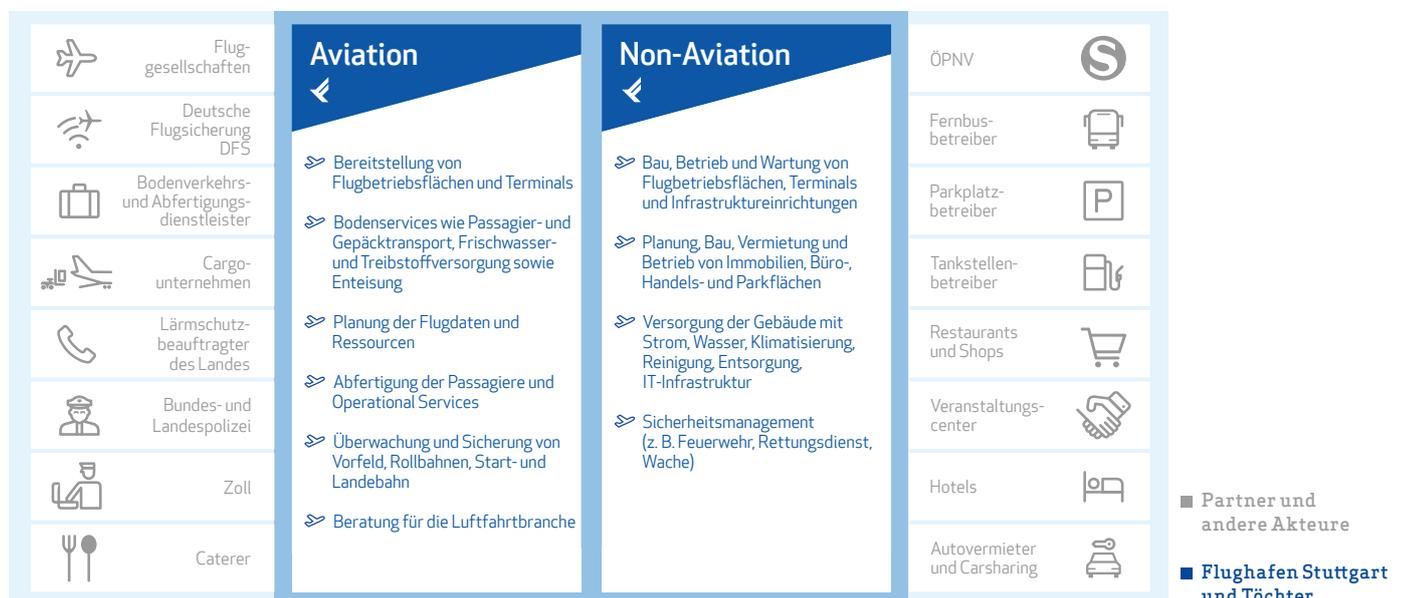
Die FSG bekennt sich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UN) und zu ihrer Agenda 2030 mit den Zielen für nachhaltige Entwicklung. Auf nationaler Ebene orientiert sich der Flughafen an den Vorgaben des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK). Auf regionaler Ebene engagiert er sich als Mitglied bei der baden-württembergischen Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit (WIN).

Messbare Nachhaltigkeitsperformance

Die Unternehmenssteuerung des Airports ist auf den sogenannten Shared Value ausgerichtet: Dabei integriert das Controlling die Nachhaltigkeitsaspekte der FSG in die strategische und operative Planung, in die Steuerung und Kontrolle, in die Investitionsrechnung – und dementsprechend auch in das interne und externe Reporting.

Die FSG erfasst über Befragungen ihrer Angestellten und das Personalmanagement unter anderem Daten zu Mitarbeiterzufriedenheit und -qualifizierung. Diese haben – so wie die in einem Informationssystem erfassten Umweltkennzahlen – direkten Einfluss auf die Entscheidungsprozesse. Das Controlling von Verbräuchen und Emissionen erhöht die Zuverlässigkeit von Prognosen und ermöglicht die Bewertung einzelner Investitionen nach ökologischen Maßstäben.

Geschäftsmodell des Flughafen Stuttgart



IM DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Ob Passagiere, Besucher, Nachbarn, Politiker, Mitarbeiter oder Medien: Der Flughafen Stuttgart hat zahlreiche Stakeholder – also Personen, die sich für die Aktivitäten des Airports interessieren und diese zum Teil auch kritisch begleiten. Der STR sieht dies als Chance und nutzt sie. Nur, wer transparent kommuniziert und in den Dialog mit seinen Anspruchsgruppen geht, kann sich auch verbessern. Daher fließen viele Erkenntnisse, die die Flughafengesellschaft im Austausch mit ihren Stakeholdern erlangt, in Unternehmensentscheidungen und das operative Geschäft ein.

Beteiligung per Klick

[GRI 102-40, GRI 102-42, GRI 102-43] Die Stakeholder des Flughafen Stuttgart haben verschiedene Möglichkeiten, Einfluss zu nehmen – beispielsweise über die Online-Umfrage fairport-Radar, die es seit 5 Jahren gibt und auf der Flughafen-Website zu finden ist. Interessierte können mit diesem Instrument zeitlich und räumlich unabhängig die Nachhaltigkeitsstrategie des STR bewerten. Die Befragung dauert nur wenige Minuten und gibt dem Airport ein aktuelles Meinungsbild seiner Anspruchsgruppen.

Im Jahr 2019 nahmen 918 Personen an der Umfrage teil (2018: 909). Sie wurden in dieser gebeten, die acht Handlungsfelder des Flughafens (→ S. 30) zu bewerten. Es zeigte sich, dass das Thema „Corporate Governance und Compliance“ für die Stakeholder am wichtigsten ist. Auf Platz zwei und drei landen „Mitarbeiter und Arbeitsumfeld“ sowie „Umwelt und Ressourcen“. Dahinter folgen „Klimaschutz und Energie“, „Wirtschaft und Region“, „Nachbarn und Gesellschaft“ sowie „Fluglärm und Schallschutz“. Auf Rang acht steht das Thema „Standortentwicklung und Verkehrsanbindung“. Diese sogenannte Materialitätsanalyse ist eine wertvolle Ergänzung für die strategische Bewertung aus Unternehmenssicht.

Viele Stakeholder nutzen soziale Medien, um mit dem Flughafen Stuttgart in Kontakt zu treten – und umgekehrt. Die Community wächst stetig: 2019 hatte der Airport 90.900 Fans bei Facebook, über 9.400 Follower bei Twitter sowie 18.300 bei Instagram.

Konstruktive Kritik als Chance

Die zentrale Stelle Stakeholder Relations kümmert sich individuell um Feedback von außen, das vor allem von Passagieren, Besuchern und Nachbarn kommt. Aufgabe des Teams ist es, den Austausch mit den verschiedenen Anspruchsgruppen des Airports zu fördern und Beziehungen aufzubauen – aber auch ein verlässlicher Partner zu sein, wenn es darum geht, Probleme zu lösen. Das gelingt durch eine enge Zusammenarbeit mit anderen am Flughafen tätigen Firmen und Behörden wie den Airlines, Abfertigungsdienstleistern, dem Parkplatzbetreiber, Gastronomen, der Bundespolizei und dem Zoll. Im Jahr 2019 gingen 1.620 Feedback-Meldungen ein, darunter Lob, Beschwerden und Anregungen. Das ist eine Zunahme von 24,6 % im Vergleich zu 2018. Ein großer Teil der Rückmeldungen (rund 320 Mitteilungen) bezieht sich auf die Situation im Terminal. Rund 270 Feedbacks betrafen das Verhalten von Beschäftigten am Flughafen. 256 Schreiben thematisierten die Handgepäck-, Sicherheits- und Passkontrolle. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) sieht die Rückmeldungen als Chance, um sich stetig zu verbessern.

Expertenrat gefragt

[GRI 102-43, GRI 102-44] Der Stuttgarter Airport entwickelt seine Nachhaltigkeitsstrategie mithilfe der konstruktiven und fundierten Kritik eines wissenschaftlichen Beirats fort. Das sechsköpfige Gremium tagt jährlich zusammen mit der Geschäftsführung der FSG. Die letzte Sitzung fand Anfang 2020 statt. Die Teilnehmer diskutierten vor allem darüber, welche weiteren Möglichkeiten der Flughafen hat, den Luftverkehr sowie die An- und Abreise der Passagiere klimaschonender zu gestalten. Die Einflussmöglichkeiten des Airports, diese Emissionen zu reduzieren, sind begrenzt. Gemeinsam mit anderen Partnern arbeitet die FSG aber an innovativen Lösungen – etwa an einer Machbarkeitsstudie zu regenerativ hergestellten Kraftstoffen, den sogenannten reFuels, um die beste Technik zur regionalen Produktion von synthetischem Kerosin zu finden.

Die Mitglieder des fairport-Beirats sind: Der Bremer Logistikexperte



Egal, ob klein oder groß – wir möchten auf die Bedürfnisse aller unserer Stakeholder eingehen. Die Fluggäste sollen ein angenehmes Reiseerlebnis haben. Dabei sind wir auch auf das konstruktive Feedback der Besucher angewiesen.

Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis als ihr Vorsitzender, Prof. Dr. Dr. h.c. Hartmut Graßl, langjähriger Experte für Klimaforschung und ehemaliger Direktor des Hamburger Max-Planck-Instituts für Meteorologie, Dr. Dietrich Brockhagen, Physiker, Umweltökonom und Geschäftsführer der atmosfair GmbH, Prof. Dr. Ralf Isenmann, Inhaber der Professur für Betriebswirtschaftslehre am Institut für Projektmanagement und Innovation sowie im Technologie-Zentrum Informatik der Universität Bremen, Prof. Dr. Claudia Kemfert, Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung und Prof. Dr. Martin Müller, Leiter des Instituts für Nachhaltige Unternehmensführung an der Universität Ulm.

seit **2015**
gibt es den **FAIRPORT-RADAR**

Politische Beteiligung

[GRI 102-43] Die FSG ist Mitglied in verschiedenen Branchen- und Fachverbänden, um die politische Meinungsbildung rund um die Themen Infrastruktur und Luftverkehr aktiv mitzugestalten. Dazu zählen die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), der Kommunale Arbeitgeberverband Baden-Württemberg (KAV) sowie

die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA).

Der regelmäßige Austausch mit den politischen Vertretern der Kommunen und Kreise ist gerade im Hinblick auf Bau- oder Infrastrukturprojekte von Bedeutung. Stehen größere Vorhaben an, bezieht die FSG die direkte Nachbarschaft und die interessierte Öffentlichkeit lange vor Baubeginn mit ein. Auch bei der Teilerneuerung der Betondecke der Start- und Landebahn im Frühjahr 2020 informierte die FSG umfassend auf ihren Kommunikationskanälen.

Transparente Berichterstattung

Der vorliegende integrierte Bericht macht die finanzielle Entwicklung sowie die ökologische und soziale Nachhaltigkeitsleistung der FSG für alle Stakeholder transparent. Darüber hinaus erstellt der Airport-Betreiber jährlich eine Entsprechenserklärung über die 20 Kriterien des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK), ein branchenübergreifender Standard des Rats für Nachhaltige Entwicklung der Bundesregierung. Außerdem leistet die FSG ihren Beitrag, damit die Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDGs) erreicht werden. Besondere Aufmerksamkeit widmet die FSG dabei vier Themenfeldern, auf die der Airport direkten Einfluss hat: saubere Energie (Ziel 7), nachhaltiges Wachstum und gute Arbeitsverhältnisse (Ziel 8), leistungsfähige Infrastruktur (Ziel 9) und Klimaschutz (Ziel 13).

CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Der Name „fairport STR“ steht für ein gutes, partnerschaftliches Miteinander und für verantwortliches Handeln am Stuttgarter Airport. Verlässlichkeit, Fairness und Transparenz sind für die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) die wesentlichen Werte ihrer Geschäftstätigkeit. Sie verpflichtet sich zu einer gewissenhaften und auf Langfristigkeit ausgerichteten Unternehmensführung, auch Corporate Governance genannt.

Das Management leitet den Flughafen Stuttgart mit dem Anspruch, nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erzielen. Im Verständnis der FSG heißt das, den baden-württembergischen Landesairport zugleich wirtschaftlich erfolgreich, sozial verantwortlich gegenüber den Beschäftigten und der ganzen Gesellschaft sowie ökologisch verträglich zu betreiben. Compliance, also das geltende Recht und andere verpflichtende Vorschriften einzuhalten, ist dabei die Grundlage ihres Handelns. Das Compliance-Management der Flughafengesellschaft basiert auf ihrem fairport-Kodex.

Mehr Werte

Der fairport-Kodex ist der Code of Conduct des Flughafen Stuttgart. Darin steht, was es bedeutet, den fairport zu leben. Die wichtigsten Unternehmenswerte, Regeln und Verhaltensweisen sind auf seinen Seiten festgehalten. Diese sind für alle Beschäftigten am Standort,

die in der FSG oder in einer der Mehrheitsbeteiligungen des Konzerns tätig sind, bindend. Jede und jeder Einzelne ist gleichermaßen dazu aufgefordert, sich an den fairport-Kodex zu halten und einen Beitrag zur Nachhaltigkeit zu leisten. Die Umweltpolitik der FSG sowie ihrer Töchter Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) ist ein Teil des Kodex.

Die FSG ist ein Wirtschaftsbetrieb der öffentlichen Hand und eines der größten Beteiligungsunternehmen des Landes Baden-Württemberg. Damit ist der Public Corporate Governance Kodex Baden-Württemberg (PCGK) für sie relevant. Die Flughafengesellschaft bekennt sich ausdrücklich zu den Empfehlungen der Landesregierung zur Führung öffentlicher Unternehmen und hat diese in ihrem Regelwerk verankert. Die PCGK-Entsprechenserklärung für das Jahr 2019 ist auf der Website des Airports veröffentlicht.

Weniger Risiko

Compliance ist in die unternehmensweite Risikosteuerung der FSG integriert. Teil des Compliance-Managementsystems sind verschiedene Bausteine, die insbesondere die Ermittlung und das Management von Pflichten und Risiken als auch ein zentrales Richtlinienmanagement sowie eine entsprechende Aufbau- und Ablauforganisation mit entsprechenden Regelwerken umfassen.

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.

Die Geschäftsführung verantwortet, dass die FSG alle Compliance-Anforderungen erfüllt. Kontrolliert wird sie dabei durch den Aufsichtsrat. Seine Mitglieder sind Vertreter des Landes Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart sowie Arbeitnehmer des Flughafenkonzerns. Das Gremium trat 2019 fünfmal zusammen. Sein Vorsitzender ist der baden-württembergische Minister für Verkehr, Winfried Hermann. Er besetzt keine weitere Position bei der FSG. Im Berichtsjahr wurde soweit bisher bekannt gegen keine Gesetze, Regeln und Richtlinien verstoßen und dementsprechend wurden keine Geldbußen verhängt. Für das Jahr 2018 steht die abschließende Klärung noch aus.

Das Compliance-Management der Flughafengesellschaft hat zum Ziel,

Risiken frühzeitig zu erkennen und das Unternehmen entsprechend darauf vorzubereiten. Das ist in einer sich immer schneller wandelnden Welt eine große Herausforderung. Denn mit ihr verändert sich auch die Risikolandschaft einer Organisation ständig. Um sich immer weiter zu verbessern, baut die Flughafengesellschaft derzeit auch Ressourcen in der internen Revision auf.

Um auch steuerliche Risiken systematisch im Blick zu behalten und zu minimieren, führt die FSG aktuell ein umfassendes Tax Compliance Management ein. Dieses verhilft Unternehmen mit komplexen Prozessen – wie einem internationalen Verkehrsflughafen –, alle steuerlichen Pflichten im Blick zu behalten und so Rechtsverstöße zu vermeiden.



Bei der Luftverkehrssicherheit geht der STR keine Risiken ein. Mindestens sechsmal am Tag fahren die Airport Duty Manager nach Freigabe des Towers die Runway sowie die Rollwege ab und überprüfen sie auf mögliche Schäden.

Ethisches Verhalten fördern

Hinweise sind wertvoll. Sie können helfen, interne Missstände, Betrug und anderes unethisches Verhalten im Konzern frühzeitig aufzuklären und vorzubeugen. Der Compliance-Ausschuss der FSG behandelt eingehende Meldungen zu Verstößen gegen Inhalte des fairport-Kodex streng vertraulich und prüft diese sorgfältig. Das Komitee setzt sich derzeit aus vier Mitgliedern zusammen: seinem Vorsitzenden, dem Abteilungsleiter für Recht & Compliance, den Bereichsleitern für Zentrale Services & Sicherheit sowie Controlling & Finanzen und dem Leiter der Unternehmenskommunikation.

Hinweisgeber können sich bei einem Verdacht auf unternehmensbezogene Straftaten, Ordnungswidrigkeiten oder schwere Regelverletzungen, die die FSG oder eine ihrer Tochterfirmen betreffen, auch an einen externen Vertrauensanwalt wenden. Die Kontaktdaten stehen im fairport-Kodex. Informanten können darauf vertrauen, dass sie geschützt werden und auf Wunsch anonym bleiben.

Geschärftes Bewusstsein für Rechte und Pflichten

Für internationale Verkehrsflughäfen gelten tausende Rechtspflichten. Dazu gehören insbesondere deutsches und europäisches Luftrecht,

Anlagensicherheits- und Infrastrukturrecht, Wettbewerbsrecht, Umweltrecht (→ S. 47), Sektorenvergaberecht, Bau- und Planungsrecht, Datenschutzrecht, Themen rund um die Betreiberverantwortung, sowie die Themenkomplexe Security und Safety. Damit sich die Mitarbeiter der Flughafengesellschaft aller ihrer Pflichten bewusst sind, werden sie regelmäßig in Seminarveranstaltungen und über E-Learnings geschult. Die Inhalte reichen von Korruptionsbekämpfung über Arbeitsschutz, Vergaberecht sowie Datenschutz und Informationssicherheit. Den FSG-Beschäftigten steht darüber hinaus eine immer aktuelle und zentrale Datenbank zur Verfügung, die externe Compliance-Anforderungen und interne Richtlinien für sie bündelt.

Auch über weitere spezielle Managementsysteme mit festgelegten Organisationsstrukturen, Prozessen, Regelungen und technischen Standards stellt die Flughafenbetreiberin sicher, dass sie das geltende Recht umsetzt und befolgt. So hat sie beispielsweise ein Managementsystem zum Datenschutz und zur Informationssicherheit aufgebaut. Für beide Fachgebiete gibt es einen Beauftragten im Unternehmen, während die einzelnen Abteilungen dezentrale Koordinatoren benannt haben. Typisch für alle europäischen Flughäfen ist das EASA-Managementsystem. Dieses stellt die Betriebssicherheit (Safety) im Luftverkehr in den Mittelpunkt. Damit setzt der STR die flughafenrelevanten Standards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) um.

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Gesellschafter

Land Baden-Württemberg 65 %
Landeshauptstadt Stuttgart 35 %

Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat gehörten im
Geschäftsjahr 2019 folgende Mitglieder an:

[Winfried Hermann](#)

Minister für Verkehr Baden-Württemberg
Vorsitzender

[Fritz Kuhn](#)

Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Stuttgart
1. Stellvertretender Vorsitzender

[Panagiotis Christopoulos](#)

Arbeitnehmervertreter
der Flughafen Stuttgart GmbH
2. Stellvertretender Vorsitzender

[Anna Deparnay-Grunenberg](#)

Mitglied des Gemeinderats
der Landeshauptstadt Stuttgart
(bis 25.07.2019)

[Thomas Dörflinger, MdL](#)

Mitglied des Landtags
Baden-Württemberg

[Holger Düdden](#)

Arbeitnehmervertreter
der Flughafen Stuttgart GmbH

[Gabriele Nuber-Schöllhammer](#)

Mitglied des Gemeinderats
der Landeshauptstadt Stuttgart
(seit 18.09.2019)

[Nicole Razavi, MdL](#)

Mitglied des Landtags
Baden-Württemberg

[Maria Samara](#)

Arbeitnehmervertreterin
der SAG Stuttgart Airport Ground
Handling GmbH

[Andreas Schwarz, MdL](#)

Mitglied des Landtags
Baden-Württemberg

[Martin Stadelmaier](#)

Arbeitnehmervertreter
der Flughafen Stuttgart GmbH

[Dr. Florian Stegmann](#)

Staatssekretär im Staatsministerium
Baden-Württemberg

[Dr. Carl-Christian Vetter](#)

Mitglied des Gemeinderats
der Landeshauptstadt Stuttgart

Geschäftsführung

[Walter Schoefer](#)

Jurist, Sprecher der Geschäftsführung

[Dr. Arina Freitag](#)

Dipl.-Volksw., Geschäftsführerin

[Dennis Huber](#)

Jurist, Prokurist

[Arne Kirchhoff](#)

Prokurist
(seit 26.07.2019)

[Ralf Laßau](#)

Dipl.-Ing., Prokurist

[Andreas Schweizer](#)

Dipl.-Volksw., M. Sc. Betriebsw.,
Prokurist

[Dirk Spengler](#)

Dipl.-Betriebsw., Prokurist

ZUSAMMENGEFASSTER LAGE- UND KONZERNLAGE- BERICHT

für das Geschäftsjahr 2019

Grundlagen des Konzerns

Der Flughafen Stuttgart bindet die Region Stuttgart sowie das Land Baden-Württemberg an den nationalen und internationalen Luftverkehr an und sichert so die globale Erreichbarkeit der Menschen und des Wirtschaftsraums. Betreiber ist die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) mit Sitz in Stuttgart. Deren Gesellschafter sind das Land Baden-Württemberg mit 65 % und die Landeshauptstadt 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

Die Zahl der Fluggäste in Deutschland erreichte 2019 ein Rekordhoch – 248 Mio. Menschen entschieden sich bei ihrer Reise für das Flugzeug. Gleichzeitig war das Jahr 2019 bestimmt durch die anhaltende öffentliche Diskussion zum Klimawandel. Eine aus einem Schülerstreik entstandene zivilgesellschaftliche Klimaschutzbewegung erzielte mit ihren Forderungen in kurzer Zeit weltweite Beachtung. Der Begriff Flugscham, der in Schweden zu einem Rückgang der Fluggastzahlen führte, hat in ganz Europa Eingang in den allgemeinen Sprachgebrauch gefunden. Die Bundesregierung reagierte darauf mit einem Klimaschutzpaket, um ihre Klimaziele bis 2030 zu erreichen. Teil des Paketes ist auch eine deutliche Erhöhung der Luftverkehrsteuer. Der Steuersatz ist nach Entfernung gestaffelt.

Neben der wachsenden Kritik an den Umweltauswirkungen des Luftverkehrs gab es weitere einschneidende Entwicklungen für die Branche. Nach dem Absturz von zwei Maschinen des Typs B737-800MAX

mussten viele Airlines auf den Einsatz ihrer Flugzeuge verzichten. Das Grounding des Flugzeugtyps führte zu erheblichen Flug- und Umsatzausfällen. Auf den Flughafen Stuttgart hatte dies allerdings so gut wie keine Auswirkungen.

Im September 2019 gab der britische Tourismuskonzern Thomas Cook seine Insolvenz bekannt. Tausende Reisende waren betroffen, für viele Hotels und ganze Regionen bedeutet der Ausfall des Veranstalters eine grundlegende Umwälzung. Das deutsche Tochterunternehmen Condor erhielt einen staatlichen Überbrückungskredit und konnte seinen Flugbetrieb fortsetzen. Zum 01. Dezember 2019 wurde das Insolvenzverfahren der Condor eröffnet, die in Eigenverwaltung nach einem Investor suchte. Sie wurde Anfang 2020 von der Muttergesellschaft der polnischen LOT übernommen. Mehrere Anbieter im europäischen Luftfahrtmarkt mussten dagegen 2019 den Betrieb einstellen, darunter die Fluggesellschaft Germania mit Sitz in Berlin, die britische Airline flybmi, der isländische Carrier Wow air und Adria Airways aus Slowenien.

Ungewiss ist, wie der Brexit nach Beendigung des Übergangszeitraumes zum 31. Dezember 2020 umgesetzt wird. Auch Handelskonflikte wie zwischen den USA und China erhöhen die globale Unsicherheit. Die Automotive-Industrie insgesamt und auch deren Global Player in Baden-Württemberg spüren eine deutliche wirtschaftliche Abkühlung. Aufgrund der starken wirtschaftlichen Abhängigkeit Baden-Württembergs von dieser Branche und vom Exportgeschäft des Maschinenbaus macht sich das insbesondere in der Region bemerkbar und wirkt sich sowohl auf Geschäfts- als auch auf Privatreisen negativ aus. Zum Jahresende gab es erste Anzeichen für eine konjunkturelle Abschwächung, die bereits zu teils deutlichen Rückgängen im innerdeutschen Flugverkehr geführt hat. Es bleibt abzuwarten, wie sich dieser Trend in der Gesamtwirtschaft und in der Luftfahrt fortsetzt.



Mit 44 % Marktanteil war der Lufthansa-Konzern inklusive der Töchter Eurowings, Germanwings, Swiss, Austrian und Brussels Airlines 2019 der größte Kunde am STR.

Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft und des Konzerns

Luftverkehr

Passagiere: Nachfrage nach Flugreisen gestiegen

Der Flughafen Stuttgart zählte 12,73 Mio. Fluggäste im Jahr 2019 – das sind mehr als je zuvor in der Geschichte des Landesflughafens und bedeutet ein Plus von 7,6 % im Vergleich zu 2018. Von Januar bis Dezember wurde jeweils die monatliche Höchstmarke übertraffen. Im August reisten 1.339.066 Menschen über den Airport, so viele wie noch nie in einem Monat.

Die Lufthansa-Tochter Eurowings blieb 2019 mit einem Marktanteil von 36,4 % des Passagieraufkommens unangefochten die Nummer Eins unter den Airlines am Stuttgarter Flughafen. Sie baute zum Sommerflugplan 2019 ihre Basis in Stuttgart auf zwanzig stationierte Maschinen aus. Die Wachstumsrate der Eurowings blieb stabil. Zum Jahresende machte sich ein Rückgang auf den innerdeutschen Verbindungen bemerkbar.

Am 01. März 2019 eröffnete die österreichische Fluggesellschaft Laudamotion ihre Basis in Stuttgart. Mit 1.054.778 Reisenden und einem Marktanteil von 8,3 % löste sie easyJet (7,0 %) auf Platz zwei im Airline-Ranking nach Fluggastzahlen ab. Mit insgesamt rund 55 Fluggesellschaften und 120 Destinationen ist das Airline-Portfolio am Flughafen Stuttgart weiterhin breit aufgestellt.

Das Streckennetz ergänzte 2019 neben Laudamotion unter anderem auch der lettische Carrier airBaltic mit der Route Stuttgart-Riga. Mehrere Airlines erhöhten ihre Umläufe und sorgten so für eine insgesamt bessere Konnektivität. In den Monaten November und Dezember gab es einen spürbaren Rückgang bei den Passagierzahlen auf innerdeutschen Verbindungen, kumuliert nahmen sie 2019 um 2,0 % ab. Der europäische Verkehr lag 11,4 % und der Verkehr ins übrige Ausland 8,7 % über dem Vorjahresniveau. Berlin ist weiterhin die am meisten nachgefragte Destination ab Stuttgart, gefolgt von Palma de Mallorca und Hamburg.

Flugbewegungen: Erneut mehr Starts und Landungen

142.341 Flugzeuge starteten und landeten 2019 am Stuttgarter Airport. Die Bewegungen entwickelten sich mit 3,4 % langsamer als die Fluggastzahlen, da im Vergleich zum Vorjahr größeres Fluggerät zum Einsatz kam. Die Auslastung der Maschinen blieb stabil und befindet sich weiterhin auf einem hohen Niveau. Im Schnitt waren 76,8 % der Sitzplätze belegt. Pro Flug wurden durchschnittlich 111 Passagiere befördert – das sind zwei mehr als 2018.

Luftfracht und Luftpost

Das Cargo-Aufkommen unterschritt 2019 das Volumen des Vorjahres um 9,5 %. Waren und Güter mit einem Gesamtgewicht von 33.123 t wurden am Flughafen Stuttgart umgeschlagen. Die Luftpost verzeichnete ein deutliches Minus um 21,6 %.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

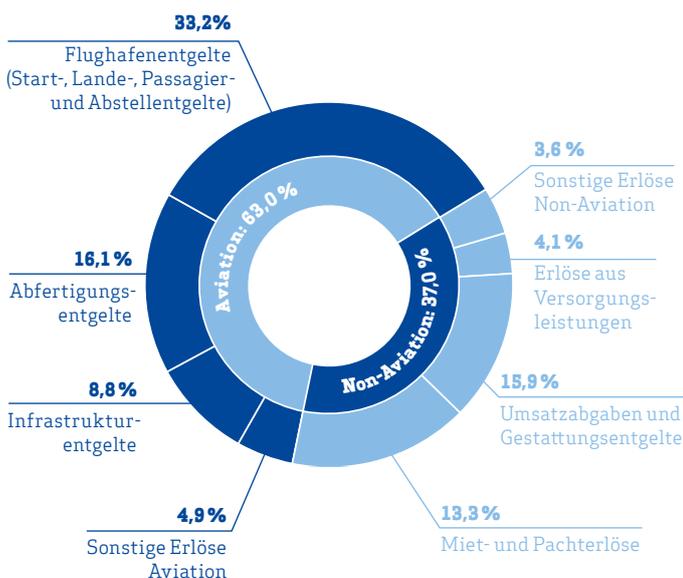
Die bei der FSG eingesetzten finanziellen und nicht-finanziellen Steuerungsgrößen orientieren sich an den Interessen und Ansprüchen der Stakeholder und stellen die Basis für eine wertorientierte Unternehmensführung dar. Für die FSG sind die finanziellen Steuerungskennzahlen Umsatz, welcher wesentlich durch die Passagierentwicklung getrieben wird, und EBITDA die bedeutsamsten Leistungsindikatoren für die Bewertung der Geschäftsentwicklung der Gesellschaft. Im Wirtschafts- und Prognosebericht wird auf diese Steuerungskennzahlen Bezug genommen. Im Verständnis der FSG sind Geschäftserfolg und Nachhaltigkeit untrennbar miteinander verbunden. Neben den wichtigen finanziellen Leistungsindikatoren spielen daher auch nicht-finanzielle Steuerungsgrößen der Nachhaltigkeitsstrategie fairport STR eine wesentliche Rolle.

Ertragslage FSG-Konzern

Der Umsatz des FSG-Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2019 auf 328,0 Mio. € (Vorjahr: 310,4 Mio. €). Das Konzernergebnis betrug 47,2 Mio. € (Vorjahr: 3,4 Mio. €).

Ertragslage Flughafen Stuttgart GmbH

Die FSG steigerte ihren Umsatz 2019 um 4,9 % auf 300,1 Mio. € (Vorjahr: 286,1 Mio. €) und erwirtschaftete damit einen weiteren Umsatzrekord. Die Umsätze verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Segmente:



Geschäftsbereich Aviation: stärkere Nachfrage, höherer Umsatz

Durch das höhere Verkehrsaufkommen stieg der Umsatz des Geschäftsbereichs Aviation im Vergleich zum Vorjahr um 11,1 Mio. € (6,2 %) auf 189,2 Mio. €. Die Flughafenentgelte (Start-, Lande-, Passagier- und Abstellentgelte) als größter Posten bei den Aviation-Erlösen trugen mit 99,7 Mio. € und einem Wachstum von 6,2 % zum Umsatz bei. Mit Einführung der neuen Entgeltordnung zum 01. Juli 2019 setzt die FSG auf ein Incentive-Modell als transparentes Mittel zur gezielten Verkehrsentwicklung. Die Incentives wurden bei den Flughafenentgelten erlösmindernd gebucht.

Geschäftsbereich Non-Aviation: Umsatzplus durch mehr Verkehr

Die Non-Aviation-Umsatzerlöse (Immobilien, Facility Management, Informations- und Kommunikationstechnologie) lagen mit 111,0 Mio. € um 2,7 % über dem Vorjahresniveau (108,0 Mio. €). Weil 2019 mehr Menschen über den Flughafen Stuttgart reisten, war die Auslastung der Parkhäuser höher und die Umsatzpacht der Gastronomen und Ladengeschäfte stieg.

Materialaufwand steigt aufgrund erhöhtem Abfertigungsvolumen

Der Materialaufwand lag mit 78,3 Mio. € um 6,4 Mio. € (8,8 %) über dem Vorjahreswert. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf die um 4,4 Mio. € angestiegenen Personalleasingkosten an die Abfertigungstochter SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH. Bei der SAG waren Neueinstellungen notwendig, um das erhöhte Abfertigungsvolumen bewältigen zu können.

Personalaufwand steigt durch Neueinstellungen und Tarifierhöhungen

Der Personalaufwand nahm 2019 um 2,9 Mio. € (4,5 %) auf 66,9 Mio. € zu. Der Anstieg ergibt sich hauptsächlich aus der Tarifierhöhung zum 01. April 2019 um 3,09 %, einer größeren Mitarbeiterzahl sowie der Erhöhung der Rückstellungen für Urlaub, Zeitkonten und Altersteilzeit.

Abschreibungen geringfügig niedriger

Das Abschreibungsvolumen 2019 lag mit 33,5 Mio. € geringfügig unter dem Vorjahr (34,8 Mio. €). Für den Rückgang sind größtenteils die im Jahr 2019 ausgelaufenen Abschreibungen für das Terminal 2 und die Gepäckförderanlage im Terminal 3 verantwortlich.

Sonstige betriebliche Aufwendungen deutlich geringer

Im Geschäftsjahr 2019 reduzierte sich das Gesamtvolumen der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen deutlich um 43,5 Mio. € gegenüber dem Vorjahr auf 71,8 Mio. €. Für die Verringerung ist vor allem die Zahlung der letzten Tranche für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S21) im

Vorjahr in Höhe von 42,3 Mio. verantwortlich. Damit war der Finanzierungsvertrag S21 abgeschlossen, und es wurden im Jahr 2019 keine Beiträge mehr fällig.

Finanzergebnis positiv

Das Finanzergebnis ist positiv und liegt mit 2,7 Mio. € um rund 2 Mio. € über dem Vorjahr (0,8 Mio. €). Dabei fielen die Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungsverträgen von Tochtergesellschaften um 0,4 Mio. € höher aus als 2018. Weiterhin waren die im Geschäftsjahr 2019 erforderlichen Wertberichtigungen der atypisch stillen Beteiligung an der Projektgesellschaft Neue Messe GmbH & Co. KG um 0,5 Mio. € niedriger als im Vorjahr. Die im Jahresverlauf deutlich abgebauten Verbindlichkeiten führten außerdem zu um 1 Mio. € geringeren Zinsaufwendungen.

Jahresergebnis

Das Jahresergebnis liegt mit 50,2 Mio. € um 43,5 Mio. € über dem Vorjahr (6,6 Mio. €) und über dem geplanten Jahresergebnis. Vor allem bedingt durch den Anstieg der Verkehrsnachfrage mit höheren Umsätzen im Aviation- und Non-Aviation-Bereich sowie den wegfallenden Belastungen für S21 hat sich das Ergebnis deutlich verbessert. Das durch den Betrieb erwirtschaftete operative Ergebnis (EBIT) lag für das Geschäftsjahr bei 54,7 Mio. € (Vorjahr: 50,8 Mio. €, bereinigt um Finanzierungsbeiträge für S21).

Vermögens- und Kapitalstruktur

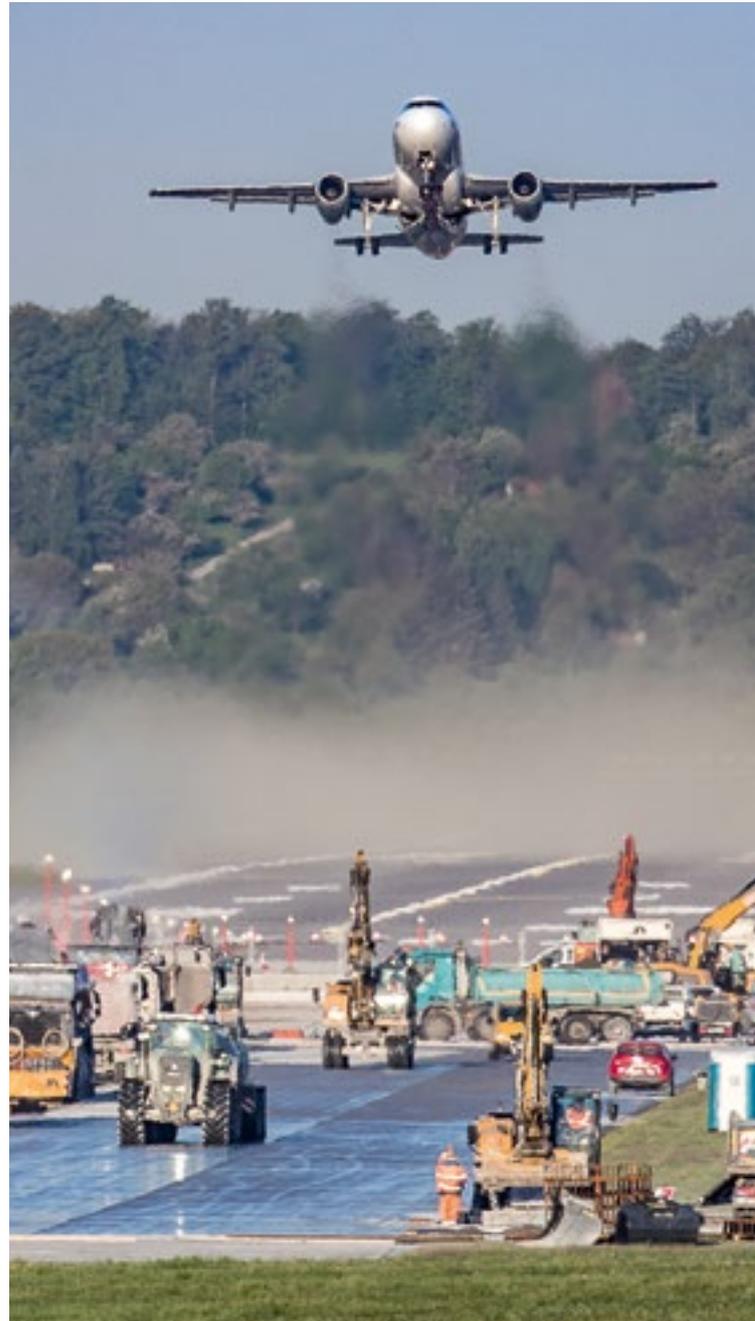
Die Investitionen in das Anlagevermögen des Geschäftsjahres konnten aus eigenen Mitteln finanziert werden. Zum 31. Dezember 2019 betrug das Eigenkapital 490,8 Mio. € (Vorjahr: 440,6 Mio. €). Die Eigenkapitalquote lag somit bei 78,7 % (Vorjahr: 69,5 %). Der operative Cashflow (EBITDA, im Vorjahr bereinigt um Finanzierungsbeiträge für S21) belief sich auf 91,1 Mio. € (Vorjahr: 86,5 Mio. €).

Investitionen in die Zukunft

Die anstehenden Bau- und Entwicklungsprojekte des Landesflughafens dienen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Die FSG baut die Flughafeninfrastruktur bedarfsgerecht aus, um langfristig eine angemessene Kapazität sicherzustellen und die intermodale Verkehrsdreh-scheibe am Airport weiterzuentwickeln. Im vergangenen Geschäftsjahr investierte die Flughafengesellschaft 26,8 Mio. € (Vorjahr: 13,3 Mio. €) in ihre immateriellen Wirtschaftsgüter und ihr Sachanlagevermögen.

Start- und Landebahn wird teilerneuert

Der östliche Teil der 3.345 m langen Stuttgarter Runway erhält auf einer Länge von ca. 1.300 m im Frühjahr 2020 eine neue Betondecke. Die durch Verkehr, Wetter und Enteisungsmittel belastete Oberfläche wird in der Zeit vom 23. April bis 17. Juni 2020 teilerneuert. Solange starten



Die FSG reagierte schnell, als sich das Ausmaß der Corona-Pandemie abzeichnete. Sie zog die Bauarbeiten an ihrer Runway kurzfristig vor. Vom 6. bis zum 22. April 2020 war die Start- und Landebahn komplett gesperrt. Danach wurde der Flugbetrieb parallel zur Großbaustelle auf einer verkürzten Piste fortgesetzt.

und landen die Flugzeuge auf einer verkürzten Piste. Passagiere können ab Stuttgart weiterhin alle Ziele in Deutschland und im nahen Europa nonstop erreichen. Bei direkten Fernflügen wird es Einschränkungen bei der Reichweite geben.

Die FSG schloss 2019 sämtliche Bauverträge für das Projekt ab. Ende des Jahres begann die Baustelleneinrichtung im Nordosten des Flughafengeländes zwischen der Autobahn A8 und dem Flughafenzaun.

Bedarfsgerecht umbauen: Terminalentwicklung STR 4.0

Langfristig zunehmende Passagiernachfrage, erhöhte Anforderungen an Sicherheit und Nachhaltigkeit: Der Flughafen Stuttgart muss seine Terminals nach 30 Jahren Nutzung erneuern. Durch Neugestaltung und Umnutzung sowie durch modulare Erweiterungen sollen die Fluggastgebäude durch das Projekt Terminalentwicklung STR 4.0 mehr Platz für die Abfertigungsprozesse bieten und den Qualitätsansprüchen der Passagiere gerecht werden.

Die FSG bereitet dafür einen Architektenwettbewerb vor. Gefordert sind innovative und nachhaltige Konzepte mit einem Fokus auf energie-

tisch optimierte Gebäudetechnik, ohne die der Flughafen seine Klimaziele nicht erreichen kann.

Für den Zeitraum der Umgestaltung plant der Stuttgarter Flughafen ein Ersatzterminal. Außerdem soll es eine Neuordnung der westlichen Flughafenflächen geben. Die Entwicklung wird innerhalb der eigenen Flughafengrenzen stattfinden. Der Aufsichtsrat des Flughafens sprach sich für die nötige Vorbereitung eines Baugenehmigungsverfahrens sowie eines Planfeststellungsverfahrens aus, soweit Flächen noch nicht nach Luftverkehrsgesetz gewidmet sind. Die FSG rechnet insgesamt mit Investitionen in Höhe von 1,1 Mrd. € zwischen 2020 und 2041.



Um gestiegenen Anforderungen an Sicherheit und Nachhaltigkeit gerecht zu werden, plante der Stuttgart Airport, seine Terminals zu erweitern und zu modernisieren. Wegen des Verkehrs- und Umsatzeinbruchs infolge der Corona-Pandemie stellte die Geschäftsführung das Projekt Terminalentwicklung STR 4.0 – wie andere Investitionsvorhaben auch – zunächst zurück.

Nötiger Parkraum entsteht

Der Flughafen wird über S21 und die U6 erheblich besser in den öffentlichen Nahverkehr eingebunden, dessen Anteil von 23 % auf 45 % steigen wird. Mit steigendem Passagieraufkommen nimmt auch der Bedarf an Parkplätzen auf dem Flughafengelände zu. Allerdings entfallen während der Bauarbeiten am Flughafenbahnhof und an den U-Bahn-Gleisen vorübergehend Pkw-Stellplätze für Fluggäste, Messebesucher und Beschäftigte. Die FSG hat die Verpflichtung übernommen, für den Fernbahnhof 378 Stellplätze zu schaffen. Ferner muss die Flughafenbetreiberin einem Engpass an Parkplätzen vorbeugen. Sie schafft Abstellflächen für rund 2.600 Autos, davon circa 900 Ladeplätze für Elektrofahrzeuge. Dafür soll auf dem bestehenden Parkplatz P0 ein Parkhaus mit rund 1.400 Plätzen entstehen. Das benachbarte Parkhaus P2 wird verlängert und aufgestockt und so um 1.200 Stellplätze erweitert. Die Investitionssumme beläuft sich auf rund 64 Mio. €.

Besser angebunden mit Flughafenbahnhof

Die Bauarbeiten für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm wurden im Bereich Flughafen im Januar 2020 aufgenommen. Die Deutsche Bahn erteilte im Oktober 2019 den Auftrag für den Planfeststellungsabschnitt 1.3a zur Anbindung des Flughafens.

Der geplante Flughafenbahnhof soll den Airport an das Fern- und Regionalbahnnetz anbinden. Das Planfeststellungsverfahren für den Haltepunkt für die Gäubahn (3. Gleis) dauert noch an. Die FSG ging zur Finanzierung des Vorhabens mit einem Beitrag in Höhe von 339,4 Mio. € in Vorleistung.

Die FSG verspricht sich von der Anbindung an das Fern- und Regionalbahnnetz der DB, dass sich das Einzugsgebiet des Flughafens vergrößert. Die FSG bemüht sich darum, dass die Belange des Airports und anderer Betroffener auf dem Campus zu jeder Zeit angemessen berücksichtigt werden. Sie rechnet mit einer 12-monatigen S-Bahn-Unterbrechung, während das dritte Gleis gebaut wird. Für Passagiere und Beschäftigte setzt sich der Flughafen dafür ein, dass die ÖPNV-Anbindung in dieser Bauphase in geeigneter Qualität gewährleistet ist.

Tochtergesellschaften

Baden-Airpark GmbH (65,8 %)

An der Baden-Airpark GmbH ist die FSG mit einer Beteiligung von 65,8 % der Mehrheitsgesellschafter. Die übrigen Anteile hält die Baden-Airpark Beteiligungsgesellschaft, ein Zusammenschluss mittelbadischer Gebietskörperschaften, also Städten, Landkreisen und Gemeinden.

Das Passagieraufkommen am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) lag im Jahr 2019 mit 1.346.750 Fluggästen 7,1 % über dem Vorjahr. Die Zahl der Flugbewegungen ist um 6,3 % gesunken. Insgesamt fanden am FKB 36.088 Starts und Landungen statt.

Der Gewerbesteuern mit seinen rund 130 Firmen und knapp 3.000 Beschäftigten ist das zweite unternehmerische Standbein der Baden-Airpark GmbH.

Die Non-Aviation-Erlöse legten im Geschäftsjahr 2019 bedingt durch den Passagierzuwachs zu.

Auf den vermieteten Flächen für Reisebüros und Mietwagenfirmen gab es in den letzten Jahren wenig Veränderungen. Die Insolvenz von Thomas Cook löste dort im vierten Quartal 2019 viel Bewegung aus. Die Neuvermietung und Umnutzung im Terminalgebäude hat bereits begonnen und soll bis Mitte 2020 abgeschlossen sein.

Im Jahr 2019 weist das Gesamtunternehmen, die Baden-Airpark GmbH, wie seit 2004 durchgehend, ein positives Betriebsergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und sonstigen Steuern (EBITDA) von 2.894 T€ aus. Im Geschäftsjahr 2019 wurden Investitionen in Höhe von 1.935 T€ getätigt. Insgesamt wurden Abschreibungen auf das Anlagevermögen in Höhe von 7.571 T€ vorgenommen.

Die Baden-Airpark GmbH hat eine gute Eigenkapitalausstattung und ist ohne Bankverbindlichkeiten. Die geringen Verzinsungen auf Guthaben erbrachten ein Finanzergebnis von 114 T€. Die sonstigen Steuern in Höhe von 81 T€ setzen sich aus Grundsteuer (73 T€) und Kraftfahrzeugsteuer (8 T€) zusammen. Das Geschäftsjahr 2019 schließt aufgrund der hohen Abschreibungen mit einem Jahresverlust von 4.644 T€.

Der Erfolg des Baden-Airparks ist neben einem attraktiven Infrastrukturangebot abhängig von seiner Airline-Kundenstruktur und dem damit verbundenen Streckennetz, der Flottenstruktur und dem Tarifangebot der Fluggesellschaften. Hauptkunde am Baden-Airpark ist unverändert die Ryanair, die im Geschäftsjahr 2019 einen Passagieranteil von mehr als 60 % besaß.



Am Landesflughafen wurden 2019 mehr als 33.000 t Cargo umgeschlagen. Der Wert der in Stuttgart verladenen Güter ist meist sehr hoch. Häufig handelt es sich um Premiumfracht aus den Branchen Automotive oder Maschinenbau.

Die gedämpfte globale Wirtschaftsentwicklung und zunehmender Wettbewerbsdruck haben in der Vergangenheit zu Konsolidierungen und teils auch zu Insolvenzen bei Fluggesellschaften geführt. Auch 2019 mussten einige kleinere Fluggesellschaften Insolvenz anmelden. Mit steigenden Kerosinpreisen und weiter intensivem Wettbewerb ist eine fortschreitende Konsolidierung der Fluggesellschaften nicht auszuschließen. Möglich sind ferner Stationierungsentscheidungen von Fluggesellschaften zum Nachteil des Baden-Airparks und sich ändernde Kundenpräferenzen für Flughäfen und Fluggesellschaften. Dies könnte zum Nachteil für den Baden Airpark in den kommenden zwei Jahren führen.

Weiterhin besteht aufgrund des zunehmenden Markt- und Wettbewerbsdrucks das potenzielle Risiko, dass zukünftige Kapitalkosten aus Investitionen eventuell nur eingeschränkt in die erzielbaren Flughafenentgelte eingepreist werden können oder sich grundsätzlich negative Auswirkungen auf die erzielbaren Flughafenentgelte ergeben könnten. Hier ist besonders in den kommenden zwei Jahren die Abhängigkeit von der Low-Cost Airline Ryanair ein Risikofaktor.

Trotz aller dargestellten markt- und wettbewerblichen Risiken ist bedingt durch die derzeit ausreichende Eigenkapital- und Liquiditätssituation eine Abschreibung der Beteiligung aktuell nicht notwendig. Eine Abschreibung kann in Zukunft notwendig werden, sollten weiterhin nachhaltig Verluste erwirtschaftet werden und/oder sich sowohl die Zusammensetzung der Kundenstruktur im Airlinebereich als auch im Bereich des Gewerbeparks negativ verändern.

Cost Aviation GmbH (75 %)

Die Tochtergesellschaft ist ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (75 %) und der Inform Institut für Operations Research und Management GmbH (25 %). Die Cost Aviation GmbH erwirtschaftete 2019 einen Umsatz von 245 T€ (Vorjahr: 373 T€) und ein Jahresergebnis von 46 T€ (Vorjahr: 83 T€).

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 vergangenen Geschäftsjahr betrug das Ergebnis vor Gewinnabführung 469 T€ (Vorjahr: 68 T€).

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

Die Konzerngesellschaft der FSG betreibt einen Großteil der Einzelhandelsgeschäfte am Flughafen Stuttgart. Der Jahresumsatz wuchs 2019 um 1,1 % auf 23.961 T€. Das Ergebnis vor Gewinnabführung liegt mit 1.732 T€ auf Vorjahresniveau (1.725 T€).

SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (100 %)

Zum 31. Dezember 2019 ist das Bodenabfertigungsunternehmen SAG eine hundertprozentige Tochter der FSG. Als Subunternehmer führt die SAG in einem sogenannten Cost-Plus-Modell sämtliche Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst für die Flughafengesellschaft durch. Das Geschäftsfeld umfasst die komplette Gepäcksortierung, den Passagier- und Gepäcktransport zwischen Flugzeug und Terminal sowie die Abfertigung und die Operations, zu der auch die Ramp-Agent-Tätigkeiten gehören. Zu ihren Dienstleistungen zählen 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 36.255 T€ (Vorjahr: 32.079 T€). Bedingt durch das wachsende Geschäft baute die SAG 2019 ihr Personal mit 49 neuen auf insgesamt 647 Mitarbeiter inklusive Fremdpersonal auf. Das Jahresergebnis lag bei 700 T€ und blieb damit gegenüber dem Vorjahr (700 T€) stabil.

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 stieg trotz des anhaltenden Kostendrucks bei den Airline-Kunden auf 16.523 T€. Das Jahresergebnis liegt bei 1.587 T€ und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr (1.376 T€) verbessert.

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. Sie erzielte ein Jahresergebnis von -2.689 T€ (Vorjahr: 764 T€), das im Wesentlichen auf die Schließung des Berliner Standorts zurückzuführen war.

Flughafen Parken GmbH (14,29 %)

Die FSG hält neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 14,29 %-Beteiligung an der Flughafen Parken GmbH. Diese erzielte gemäß vorläufigem Geschäftsbericht einen Umsatz von 382 T€ und ein Ergebnis von -253 T€. Der Rückgang ist auf zwei Effekte zurückzuführen, zum Einen auf die geringeren Erlöse im Vergleich zum Vorjahr und zum Anderen auf die höheren Kosten für die Weiterentwicklung der Buchungsplattformen in 2019.



Zwischen Touchdown und Start eines Flugzeugs bleibt oft nur eine halbe Stunde. In dieser Zeit bereiten die Mitarbeiter der Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) die Maschinen zusammen mit anderen Partnern auf den Start vor. Weil die Passagierzahlen stiegen, stellte die SAG 2019 im Bodenverkehrsdienst mehr Personal ein.



Korrigierte Prognose: 2020 kam der internationale Flugbetrieb durch die Corona-Pandemie fast vollständig zum Erliegen. Das wird langfristige Auswirkungen auf die Branche haben. Die FSG rechnet mit einem vorerst niedrigen Verkehrsaufkommen am STR und einem deutlich negativen Jahresergebnis.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Prognose Geschäftsjahr 2020

Die Flughafengesellschaft rechnet für 2020 mit einer rückläufigen Verkehrsentwicklung auf etwa 12,3 Mio. Fluggäste. Der Rückgang der Passagierzahlen ist vorwiegend auf die Teilerneuerung der Start- und Landebahn zurückzuführen. Während der Bauzeit wird der Flugbetrieb zwar auf einer verkürzten Piste fortgesetzt, bei direkten Fernflügen gibt es aber Einschränkungen bei der Reichweite. Darüber hinaus hat die FSG weitere Risiken im Hinblick auf den Rückgang an Passagieren in ihrer Planung berücksichtigt. Dazu zählen unter anderem die allgemeine konjunkturelle Abkühlung, ein mögliches verändertes Reiseverhalten aufgrund der Klimadiskussion sowie die Erhöhung der Luftverkehrssteuer ab 01. April 2020. Ungefähr 97 % der von Stuttgart aus bedienten Destinationen liegen in der Distanzklasse 1. Hier wird die Steuer um circa 74 % erhöht. Der konkrete Einfluss ist noch schwer zu beziffern, aber generell ist von einer dämpfenden Wirkung auf die Nachfrage auszugehen.

Seit Anfang 2020 kommt es aufgrund der Ausbreitung des Corona-Virus in Europa zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Luftverkehrs im In- und Ausland. Dies führt auch in Stuttgart zu deutlich rückläufigen Erlösen und zu einem erheblichen Ergebnisrückgang.

Die Dauer der Beeinträchtigung aus dem Corona-Virus und deren Folgen sind aktuell zeitlich nicht zu prognostizieren. Die Liquidität der FSG ist aktuell durch ausreichende Kreditlinien, selbst bei einem Shutdown-Szenario, für mindestens sechs Monate gesichert.

Auch im Jahr 2020 wird sich der Trend hin zur Konsolidierung in der Airline-Branche voraussichtlich weiter fortsetzen. Das wird unter anderem durch die Insolvenzen im Jahr 2019 der ab Stuttgart startenden Airlines wie Condor, die inzwischen von der Muttergesellschaft der polnischen LOT übernommen wurde, und der Germania dokumentiert.

Ein zusätzlicher Unsicherheitsfaktor ist, wie der Brexit nach Beendigung des Übergangszeitraumes zum 31. Dezember 2020 umgesetzt wird. Komplexe Zusammenhänge im europäischen Streckennetz, die Regulierung der Verkehrsrechte sowie der Zulassungsvoraussetzungen können zu negativen Folgen in der Branche führen. Die Absicht der britischen Regierung, die Übergangsregelungen im Handel mit der EU nur bis Ende 2020 aufrecht zu erhalten, setzt die Akteure unter Druck, bis dahin ein Handelsabkommen zu schließen. Sollte dieses Vorhaben misslingen, besteht weiterhin die Möglichkeit eines so genannten No-Deal-Brexits, wengleich dieses Szenario aus heutiger Sicht unwahrscheinlich ist.

Neben den bereits genannten Einflussfaktoren wird die Luftverkehrsbranche durch eine anziehende Ölpreisentwicklung sowie fehlendes Fluggerät bedingt durch das weiter bestehende Grounding des Flugzeugmusters Boeing 737 Max belastet.

Bei den marktoffenen Leistungen des Bodenverkehrsdienstes der FSG sorgt der Wettbewerb mit dem Drittabfertiger auf dem Vorfeld auch weiterhin für Preisdruck.

Trotz der rückläufigen Verkehrsentwicklung sowie dem Sondereffekt der Ergebnisbelastungen durch die Teilerneuerung der Start- und Landebahn ging die ursprüngliche Planung der FSG für 2020 von einem positiven Jahresergebnis im einstelligen Mio.-Bereich und damit deutlich unter dem Ergebnis 2019 aus. Durch das sich seit Anfang 2020 in Europa ausbreitende Corona-Virus und der eingeleiteten Eindämmungsmaßnahmen ist jedoch mit einer deutlichen Beeinträchtigung des Luftverkehrs zu rechnen. Der deutliche Rückgang der Passagierzahlen hat hohe Umsatzausfälle und deutlich negative Ergebnisauswirkungen zur Folge. Mit Insolvenzen bzw. Zahlungsausfällen unserer Vertragspartner ist zu rechnen.

Auch im Konzern ging die FSG bei den ursprünglichen Planungen für das Geschäftsjahr 2020 von einem positiven Jahresergebnis, jedoch deutlich unter dem Ergebnis 2019, aus. Die Auswirkungen der Corona-Krise sind damit auch im Konzern mit einem deutlich negativen Konzernergebnis verbunden.

Langfristprognose: Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Die strategische 10-Jahres-Planung der FSG ist stark von der Terminalentwicklung STR 4.0 geprägt. Die steigenden Anforderungen an Prozessqualität, Passagierkomfort und Sicherheit führen zu einem immer größeren Engpass in den Fluggastgebäuden. Aufgrund des Alters der Terminals stehen außerdem Sanierungen an, inklusive notwendiger energetischer Verbesserungen, ohne die die FSG ihre Klimaziele nicht erreichen kann.

Die FSG setzt beim Projekt Terminalentwicklung STR 4.0 auf eine modulare, bedarfsgerechte Terminalentwicklung. Teils durch Umbauten und Neugestaltung, teils durch Erweiterungen sollen die Terminalgebäude nach und nach an aktuelle Entwicklungen und funktionale Erfordernisse angepasst werden. Die geplanten Bauabläufe erfordern, bestimmte Terminalbereiche temporär zu schließen oder rückzubauen. Der Ansatz einer modularen Terminalentwicklung erlaubt es der FSG, mögliche Passagierschwankungen und wirtschaftliche Notwendigkeiten bestmöglich auszusteuern. Die Planung soll verhindern, dass es während der Baumaßnahmen in den Fluggastgebäuden zu eng wird. Dafür wird die Erstellung eines Ersatzterminals notwendig.

Die FSG will bis spätestens 2050 ihre im eigenen Verantwortungsbereich liegenden CO₂-Emissionen auf null senken. Das gelingt der Flughafengesellschaft nur, wenn STR 4.0 und die damit verbundene umfangreiche energetische Sanierung wie geplant umgesetzt werden. Damit ist das Projekt die Voraussetzung für eine nachhaltige, zukunftsgerichtete Luftverkehrsentwicklung an der Mobilitätsdrehscheibe Flughafen Stuttgart. Die modulare Terminalentwicklung STR 4.0 wird keinen Bedarf einer zweiten Start- und Landebahn nach sich ziehen.

Ergebnisrisiken bestehen für die FSG 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.

Fraglich ist, wie sich die zunehmende öffentliche und politische Debatte um die Klimaverträglichkeit von Flugreisen auf die Nachfrage in der Luftverkehrsbranche auswirkt. Forderungen der internationalen Klimaschutzbewegung zum Flugverzicht können das Reiseverhalten beeinflussen. Auch ist davon auszugehen, dass der Druck auf die Politik, den Flugverkehr zu regulieren, nicht nachlässt. Vor diesem Hintergrund wurde bereits zum 01. April 2020 die Erhöhung der Luftverkehrssteuer beschlossen, die Flüge verteuern wird. Unklar ist der Ausgang der Diskussion zur Vermeidung von Kurzstreckenverkehren.

Trotz der genannten Risiken ist davon auszugehen, dass sich der Flughafen Stuttgart mittel- und langfristig weiterhin in einem Wachstumsmarkt befindet. Die Stadt Stuttgart und ihre Region hat in den vergangenen Jahren einen Bevölkerungszuwachs erlebt. Darüber hinaus wird mit dem Fernbahnanschluss im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 das Einzugsgebiet für den Flughafen erweitert, so dass dadurch mit steigenden Passagierzahlen zu rechnen ist. Bei der Verkehrsentwicklung setzt die FSG nicht auf Verbindungen innerhalb Deutschlands, sondern vielmehr auf den Ausbau europäischer und interkontinentaler Strecken.

Mit Blick auf die Klimadiskussion setzt die FSG ihre fairport-Strategie auch in den kommenden Jahren konsequent fort. Dabei senkt sie die in ihrem direkten Einflussbereich befindlichen CO₂-Emissionen kontinuierlich, mit dem Ziel, den Landesairport bis 2050 klimaneutral zu betreiben. Darüber hinaus unterstützt die FSG weiterhin Initiativen für einen klimaschonenderen Luftverkehr. Dazu zählen beispielsweise die Forschungsförderung für das mit Wasserstoff betriebene Flugzeug HY4 sowie eine Machbarkeitsstudie zur Herstellung von Sustainable Aviation Fuel (SAF).

Passend zu dieser Strategie hat die FSG bereits zum 01. Juli 2019 ihre neue Entgeltordnung in Kraft gesetzt. Darin wird durch das Incentive-

Modell die Nutzung von SAF sowie elektrisches Fliegen besonders gefördert. Ergänzend ist hierbei zu erwähnen, dass im Rahmen eines Vorabentscheidungsverfahrens des Bundesverwaltungsgerichtes der Europäische Gerichtshof (EuGH) mit seinem Urteil vom 21. November 2019 zu den Flughafenentgelten klargestellt hat, dass nationale Regelungen, die individualvertragliche Vereinbarungen mit Airlines ermöglichen, mit anderen als von der Aufsichtsbehörde genehmigten Flughafenentgelten nicht mit der Flughafenrichtlinie 2009/12/EG in Einklang stehen. Daher wird die Auslegung von § 19b LuftVG durch die deutschen Gerichte das Urteil des EuGHs berücksichtigen müssen. In der aktuellen Entgeltordnung der FSG sind Fördermaßnahmen transparent und für alle Fluggesellschaften in gleicher Weise geregelt. Die Anforderungen, die der EuGH in seinem Urteil aufgestellt hat, sind damit bereits erfüllt.

Grundsätzlich können Risiken ferner durch eine erschwerte Erreichbarkeit des Flughafens während der Bauzeit von Stuttgart 21 entstehen. Die FSG bemüht sich jedoch darum, dass der Flughafen für Passagiere und Mitarbeiter ununterbrochen per ÖPNV erreichbar ist. 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 schätzen deren Erfolgsaussichten als äußerst gering ein.

Die Landesmesse Stuttgart, die beiden Mövenpick-Hotels Stuttgart Airport und Stuttgart Messe & Congress sowie das Wyndham Stuttgart Airport Messe mit zusammen 822 Zimmern 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. Der Anschluss an das Stuttgarter U-Bahnnetz verbessert die Verkehrsanbindung des Flughafens weiter. Auch zukünftig stellt der Flughafen Stuttgart eine bedeutende Wirtschafts- und Infrastruktureinrichtung für das exportorientierte Baden-Württemberg dar.

Für den Zeitraum bis 2029 plant die Flughafengesellschaft mit einem Investitionsvolumen von rund 1,2 Mrd. € für den Erhalt und die Weiterentwicklung der bestehenden Infrastruktur. Die FSG plant, das Investitionsvolumen durch den betrieblichen Cashflow und zusätzliches Fremdkapital zu finanzieren. Die Finanzierungsvolumina und -konditionen werden durch die sehr gute Eigenkapitalausstattung der FSG von den Bankenpartnern voraussichtlich zu marktüblichen Konditionen zur Verfügung gestellt.



Auf das Rekordjahr 2019 folgte die Corona-Krise. Eine hohe Eigenkapitalquote und ein neues Kostensparprogramm helfen der Flughafengesellschaft dabei, den massiven Verkehrseinbruch und die dadurch bedingten Ertragsverluste zu überstehen.

Durch das hohe Investitionsvolumen und die daraus resultierende hohe Aufnahme von Fremdkapital ist die künftige Zinsentwicklung und damit das Zinsrisiko von großer Bedeutung. Die FSG wird geeignete Finanzierungsstrategien mit den Finanzierungspartnern vereinbaren, um das Zinsrisiko zu minimieren.

Das prognostizierte Wachstum des Passagieraufkommens wird im Vergleich zu heute zusätzlichen betrieblichen Cashflow generieren und damit zur Refinanzierung der Investitionen beitragen. Auch zukünftig wird die FSG im Marktvergleich eine überdurchschnittliche Eigenkapitalquote erzielen.

Die Flughafengesellschaft kann durch die hohe Flexibilität in den Geschäftsprozessen mögliche Schwankungen beim Verkehrsvolumen abfedern. Durch die Entscheidung zur modularen Terminalentwicklung kann die FSG darüber hinaus auch auf längerfristige Trends in der Passagierentwicklung reagieren und ihre Kapazitäten zielgerichtet steuern.

Die Sicherstellung der Liquidität und der Finanzierbarkeit der Investitionen sowie das Erschließen von zusätzlichen Ergebnispotenzialen wird durch ein Controlling-, Chancen-, Risiko- und Liquiditätsmanagement-System der Flughafengesellschaft gewährleistet, 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.

Um den zunehmenden Transparenz- und Dokumentationspflichten sowie den sich aus den Grundsätzen zur ordnungsmäßigen Führung und Aufbewahrung von Büchern, Aufzeichnungen und Unterlagen in elektronischer Form sowie zum Datenzugriff (GoBD) ergebenden Anforderungen

weiterhin gerecht zu werden, setzt die FSG die im Jahr 2018 begonnene Einführung eines zusätzlichen Tax Compliance Management Systems in 2020 fort. Damit wird gewährleistet, dass bei der FSG auch in Zukunft alle steuerlichen Pflichten eingehalten werden.

Der Fachkräftemangel als weiteres gesamtwirtschaftliches Risiko betrifft auch die FSG. Die Rekrutierung gut ausgebildeter Mitarbeiter ist für sie ein wesentlicher Erfolgsfaktor. In den nächsten Jahren muss die FSG eine große Anzahl von Mitarbeitern altersbedingt ersetzen und darüber hinaus zusätzlich neues Personal gewinnen, um die steigende Nachfrage bedienen zu können. Unter anderem vor diesem Hintergrund ist im Plan 2020 ein Aufbau von über 80 Vollzeitstellen eingeplant.

Die FSG und der FSG-Konzern besitzen als Finanzinstrumente im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Den hieraus resultierenden Risiken wird durch regelmäßige Überprüfungen und Abstimmungen offener Posten, ggf. Mahnläufe, begegnet. Ausfallrisiken von Forderungen können aber trotz systematischer Erfassung und aktiver Steuerung dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

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. 16 % festgelegt.

Die vereinbarten Quoten wurden 2019 erreicht.

Stuttgart, den 27. Februar 2020

Flughafen Stuttgart GmbH

Geschäftsführung

Walter Schoefer

Dr. Arina Freitag

Was wir
tun.



Für uns **und** unsere Stakeholder

Mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie fairport STR sind wir in acht wesentlichen Handlungsfeldern aktiv. Am Flughafen Stuttgart richten wir unsere Entscheidungen an den im fairport-Kodex festgeschriebenen Werten aus. Unsere Leitlinie: Im Interesse unseres Unternehmens und unserer Stakeholder wollen wir immer wirtschaftlich erfolgreich, sozial verantwortlich und ökologisch verträglich handeln.



HANDLUNGSFELDER

am fairport STR [GRI 102-42, GRI 102-44, GRI 102-47]

STANDORTENTWICKLUNG & VERKEHRSANBINDUNG

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

S. 35

KLIMASCHUTZ & ENERGIE

Die FSG arbeitet mit einem strukturierten Energiemanagement und dem Einsatz neuer Technologien gezielt darauf hin, die CO₂-Emissionen am Boden und in der Luft zu reduzieren.

S. 50

Wesentliches im Blick

[GRI 102-43, GRI 102-44, GRI 102-46, GRI 102-47] Der Flughafen Stuttgart ist ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor und großer Arbeitgeber der Region. Gleichzeitig hat sein Betrieb Auswirkungen auf Anwohner und Umwelt. Wo sie Einfluss nehmen kann, entwickelt die FSG nachhaltige Lösungen und setzt diese um. Gemeinsam mit der Universität Hohenheim hat sie acht Handlungsfelder identifiziert, die die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und damit den Kern der fairport-Strategie bilden.

Die wichtigsten Interessengruppen des Landesairports sind Passagiere, Mitarbeiter, Anwohner, Anteilseigner, Geschäftspartner, Politik sowie die allgemeine Öffentlichkeit. 2019 trugen über 900 Stakeholder

dieser Gruppen mit ihrer Teilnahme an der jährlichen Online-Befragung fairport-Radar dazu bei, die Relevanz der einzelnen Handlungsfelder aus externer Sicht besser beurteilen zu können. Die Aspekte „Corporate Governance & Compliance“, „Mitarbeiter & Arbeitsumfeld“ sowie „Umwelt & Ressourcen“ haben für sie den höchsten Stellenwert. Diese Rückmeldung nutzt die FSG für die Weiterentwicklung ihrer Strategie auf dem Weg zum fairport STR.

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

NACHBARN & GESELLSCHAFT



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

S. 44

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.

S. 56



TITELTHEMA

FLIEGEN UND KLIMASCHUTZ

S. 04

CORPORATE GOVERNANCE & COMPLIANCE



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

S. 12

WIRTSCHAFT & REGION



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

S. 32

MITARBEITER & ARBEITSUMFELD



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

S. 38

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.

S. 58

WIRTSCHAFT UND REGION

Baden-Württemberg hat gute Voraussetzungen, seine Wirtschaft auch nach der Corona-Krise wieder auf ein stabiles Niveau zu bringen. Der Flughafen Stuttgart ist hier ein wichtiger Partner: als Arbeitgeber, Jobmotor und wesentlicher Standortfaktor, der die Region mit Wirtschaftsräumen weltweit zusammenführt. Die international ausgerichteten Unternehmen des Landes produzieren und verkaufen ihre Güter oder erbringen Dienstleistungen rund um den Globus. Auch die Forschungs- und Entwicklungsinstitute sind auf die vielfältigen Flugverbindungen angewiesen. Im Jahr 2019 hatten Reisende ab Stuttgart eine große Auswahl: Sie konnten mit über 50 Airlines zu mehr als 120 Direktzielen in 41 Ländern starten. Die Nachfrage war so hoch, dass der STR mit 12,73 Mio. Passagieren einen neuen Rekord verzeichnete. Trotz Klimakrise stieg die Zahl der Flugreisen auch weltweit weiter. Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen ist und bleibt groß.

rund **13 Mio.**

PASSAGIERE reisten 2019
über den STR

Am Landesairport sorgten 2019 mehr als 11.000 Personen in über 300 Firmen und Behörden dafür, dass die Stuttgarter Passagiere täglich sicher, pünktlich und entspannt reisen können. Der STR zählt zu einer der größten Arbeitsstätten Baden-Württembergs. Allein die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und ihre Töchter haben rund 2.000 Beschäftigte. Studien zufolge schaffen eine Million Passagiere etwa 1.000 Arbeitsplätze an einem Flughafen und noch einmal doppelt so viele in der Region – etwa in Hotels, Taxibetrieben oder Cateringfirmen.

Chancen durch Zukunftstechnologie

Der Airport von heute ist nicht der Airport von morgen. Es ist durchaus realistisch, dass die Passagiere des Jahres 2050 ihr Gepäck bereits am Bahnhof einchecken oder berührunglos durch die Sicherheitskontrolle gehen. Wie auch immer die Menschen reisen werden: Der Flughafen Stuttgart bereitet sich schon jetzt darauf vor. Neue technologische Entwicklungen sieht der STR als große Chance und testet erfolgreich innovative Lösungen rund um Elektromobilität, Energiemanagement und Gebäudeautomation.

Für viele neue Vorhaben, aber auch für die jetzige alltägliche Arbeit an einem Flughafen ist eine schnelle Datenübertragung Grundvoraussetzung. Nach Gesprächen mit Mobilfunkbetreibern hat die Flughafengesellschaft daher bei der Bundesnetzagentur Lizenzen für den Aufbau eines 5G-Netzes auf ihrem Campus beantragt. Benötigt wird dieses, um etwa schwer zugängliche Gebäudetechnikanlagen zu steuern oder bei Notfällen in einem internen System funken zu können.

Die neue 5G-Infrastruktur, die 2021 an den Start gehen soll, wird auch für den Einsatz von autonomen Fahrzeugen benötigt. In dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderten Projekt SmartFleet unterstützt der Flughafen Stuttgart bis 2022 verschiedene Hersteller bei der Entwicklung voll automatisierter Gepäckschlepper und Kehrbläsergeräte für den Winterdienst. Diese Prototypen werden unter Realbedingungen auf dem Vorfeld, den Rollwegen und der Start- und Landebahn getestet. Die Nähe zu den rollenden Flugzeugen und die fehlenden typischen Straßenmarkierungen sind Herausforderungen, denen sich die Projektbeteiligten stellen. Darüber hinaus erforschen sie den Effekt der neuen Technologie auf die Mitarbeiter des Bodenverkehrsdiensts. Diese leisten unter Zeitdruck körperlich schwere Arbeit, die automatisierten Geräte könnten sie in Zukunft gut unterstützen.

Bedarfsgerecht planen

In den vergangenen Jahren ist der weltweite Luftverkehr stark gewachsen. Die Folgen der globalen Corona-Pandemie haben diese Entwicklung gebremst. Es bleibt abzuwarten, wie schnell sich die Logistik- und Tourismusbranche wieder erholen wird. Die Aufgabe des Flughafen Stuttgart ist es, dem Bedarf seiner Passagiere passgenau zu begegnen. Die Kapazitäten müssen einen sicheren und komfortablen sowie gleichzeitig nachhaltigen Betrieb ermöglichen. Das Projekt Terminalentwicklung STR 4.0, dessen Ziel es ist, unter diesen Prämissen die Fluggastgebäude neu- und umzugestalten, wurde im Frühjahr 2020 bis auf Weiteres ausgesetzt.

Die Flughafengesellschaft investierte im vergangenen Geschäftsjahr 26,8 Mio. € in immaterielle Güter und in Sachanlagevermögen. Sie erzielte eine im Marktvergleich überdurchschnittlich hohe Eigenkapitalquote von 78,7 % (Stichtag 31. Dezember 2019). In der Corona-Krise kam ihr das zugute. Die Grundsteuer in Höhe von 0,6 Mio. € ver-



Ob Erholungsurlaub, Bildungsreise oder ein Besuch beim Partner, den Verwandten oder Freunden – ein Großteil der Passagiere am STR fliegt aus privaten Gründen. Rund 20 % von ihnen nutzen das Flugzeug für nur einen Trip im Jahr.

teilte sich auf die Städte Leinfelden-Echterdingen (56 %), Filderstadt (35 %), Stuttgart (7 %) und Ostfildern (1 %) sowie die Gemeinde Neuhausen (1 %).

Grundsätzlich beschafft die FSG Waren und Güter aus der Region, Dienstleistungen erbringen fast ausschließlich örtliche Partner. Mehr als die Hälfte der Flughafenangehörigen wohnt in einer der umliegenden Gemeinden. Von den 53,6 Mio. €, die die FSG im Berichtszeitraum an Löhnen und Gehälter zahlte, verblieb somit ein Großteil in der lokalen Wertschöpfungskette.

Im Sinne der Fluggäste

Wer fliegt ab Stuttgart? Eine Befragung unter den Passagieren ergab 2019, dass 77 % aus privatem und 23 % aus beruflichem Anlass vom STR starten oder dort landen. Damit sank der Anteil der Geschäftsreisenden im Vergleich zum Vorjahr um vier Prozentpunkte. 84 % der Passagiere hat ihren Wohnsitz in Deutschland, davon leben die meisten in Baden-Württemberg. Die Interviewten zeigten sich mehrheitlich zufrieden mit dem Landesairport: 74 % entschieden sich für die besten Werte der Kategorie 1 oder 2.

Der Flughafen Stuttgart arbeitet daran, dass seine Kunden ihr Reise-

erlebnis am STR so positiv wie möglich in Erinnerung behalten. Kontinuierlich überprüfen die Mitarbeiter alle Prozesse und Dienstleistungen. Die Passagiere sollen den Airport bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen, alle Serviceeinrichtungen im Terminal schnell finden und pünktlich zu ihrem Gate kommen können. Eine vielfältige Auswahl an Gastronomiebetrieben und Shops trägt außerdem dazu bei, dass sie die Wartezeit bis zu ihrem Abflug nicht als unangenehm empfinden.

Auch wer landet, möchte schnell vorankommen. Die FSG plant daher gemeinsam mit der Bundespolizei, in den kommenden Monaten ein automatisiertes Kontrollsystem für die Einreise zu installieren. An den vier sogenannten Easy-Pass-Schleusen in Terminal 3 müssen Fluggäste aus EU- und Nicht-EU-Ländern des Schengen-Raums dann nur noch ihren elektronischen Personalausweis oder Reisepass auf einen Scanner legen. Ein kurzer Blick in die Kamera zum Abgleich der biometrischen Daten genügt – und schon haben sie die Grenzkontrolle passiert.

Verspätungen bei Starts und Landungen monitort der Flughafen Stuttgart genau und arbeitet mit Airlines, Flugsicherung, Bundespolizei und anderen Airports daran, sie möglichst zu vermeiden. 2019 waren 81 % aller Flugbewegungen pünktlich. Das sind 2,5 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr.

Menschen mit Behinderung unterstützt der STR, wo er kann. Sie sollen ohne Probleme reisen können. Der ganze Airport ist barrierefrei zugänglich, sowohl die Parkhäuser, als auch die Terminals. Spezielle Fahrzeuge bringen Personen mit eingeschränkter Mobilität zu den Flugzeugen. Die FSG hat in ihren Qualitätsstandards die maximale Zeit definiert, die Fluggäste auf Unterstützung oder Weiterbeförderung warten dürfen.

Alles für die Sicherheit

Das Wichtigste im Luftverkehr ist, dass dieser sicher ist. Die Gesetze der Bundesrepublik und der Europäischen Union schaffen hierfür den nötigen Rahmen. Am Flughafen Stuttgart sind die Zuständigkeiten klar geregelt: Die FSG kontrolliert Personal und Waren, die Bundespolizei überprüft die Passagiere und ihr Gepäck, bevor sie in den Sicherheitsbereich gelangen. Regelmäßige behördliche Audits garantieren das Luftsicherheitsniveau.

Die Stuttgarter Passagiere können sehr beruhigt reisen: Im Jahr 2019 belegte der STR mit einer Gesamtnote von 1,7 den zweiten Platz beim Flughafencheck der Vereinigung Cockpit e. V. Der Pilotenverband bewertete die allgemeine Ausstattung des Airports, die An- und Abflugverfahren sowie Runway, Parkpositionen und Rollbahnen.

Wichtigste Destinationen 2019

Zielland	Passagiere ¹	Veränderung zu 2018 in %
Deutschland	3.120.365	-2,7
Spanien	1.817.632	1,3
Türkei	1.689.477	16,8
Italien	882.832	42,0
Griechenland	689.723	0,0

Zielort	Passagiere ¹	Veränderung zu 2018 in %
Berlin	1.234.387	-5,3
Palma de Mallorca	785.275	2,0
Hamburg	737.685	5,3
Wien	554.083	16,5
Antalya	522.213	21,6

¹ An, Ab und Transit auf Linien- und Charterflügen.

Als Airport-Betreiberin verantwortet die FSG die Sicherheit auf dem kompletten Campus. Auf internationaler Ebene gelten für die FSG die Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) und der European Aviation Safety Agency (EASA). Deren Einhaltung garantiert das Sicherheitsmanagement: Dieses Safety Management System ist in das integrierte Managementsystem eingebunden und Teil des Flugplatzhandbuchs. Verfahrensanweisungen und eindeutige Aufgabenzuordnungen gewährleisten jederzeit sicherheitstechnisch einwandfreie Abläufe am Flughafen. Dafür zuständig ist der Bereichsleiter Aviation, der vom Sicherheitsmanagement-Beauftragten unterstützt wird. Beraten wird er vom Safety Review Board, das sowohl anlassbezogen als auch turnusmäßig tagt. Dieses besteht aus Vertretern aller Geschäftsbereiche des Unternehmens, zu deren Aufgaben die operationelle Sicherheit gehört. Die Aufsichtsbehörde des Flughafens entsendet außerdem einen Referenten in das Gremium.

Auch die flughafeneigene Feuerwehr garantiert die Sicherheit an Badens-Württembergs Landesairport. Die Mannschaft ist rund um die Uhr einsatzbereit, alle 91 Beschäftigten sind gleichzeitig auch Rettungssanitäter. Im Berichtsjahr bekam ihre Flotte Zuwachs: Der Flughafen kaufte für 4 Mio. € vier neue Panther-Löschfahrzeuge. Mit jeweils 12.000 l Wasser, 750 l Schaummittel und 250 kg Löschpulver an Bord sind sie für jeden Ernstfall bestens gerüstet. Aufgrund des starken 750 PS-Motors können die Panther in weniger als 32 Sekunden auf 80 km/h beschleunigen – ein großer Vorteil, da die Feuerwehr innerhalb von 3 Minuten an jedem Punkt des Vorfelds sein muss.

Um den Spritverbrauch zu senken und so auch das Klima zu schonen, trainieren die Flughafenmitarbeiter inzwischen häufig an einem Fahrzeug-Simulator. Dieser bildet das Original-Cockpit der neuen Panther mit sämtlichen Bedienelementen ab. Zwei Drittel der Feuerwehr-Ausbildung kann im Simulator absolviert werden, das spart rund 280 l Treibstoff und 165.000 l Löschwasser pro Person.

Die Flughafengesellschaft erfasst alle sicherheitsrelevanten Ereignisse. Darunter waren 2019 drei Feuerwehreinsätze wegen Zwischenfällen mit Gefahrgütern (2018: fünf). Öl und/oder Treibstoff musste 163-mal beseitigt werden (2018: 107). Auf der Runway kam es zu zwölf Störfällen (2018: fünf). Die statistische Auswertung der meldepflichtigen Flugbetriebsstörungen (2018: 104) war zum Redaktionsschluss des vorliegenden Berichts noch nicht abgeschlossen. Die Flughafengesellschaft schließt an diese Vorkommnisse immer sorgfältige Untersuchungen an, um daraus Sicherheitsvorkehrungen abzuleiten und Schadensfälle in der Zukunft zu verhindern.

STANDORTENTWICKLUNG UND VERKEHRSANBINDUNG

Der Flughafenstandort hat sich in den vergangenen Jahren sichtbar verändert. Er wird immer mehr zu einer Verkehrsdrehscheibe, von der die ganze Region profitiert. Der Airport ist nicht nur ein Ort, an dem Passagiere ins Flugzeug einsteigen können, sondern auch ein Hub für viele andere Verkehrsmittel. Am STR kreuzt sich das Streckennetz der Airlines mit Autobahn, Bundesstraße, Bus- und S-Bahnlinien. Gleise für die U-Bahn, Fern- und Regionalzüge werden derzeit gebaut. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) setzt sich dafür ein, dass Reisende die bestmögliche Anbindung haben und bequem zwischen Transportmitteln wechseln können. Das macht die Stuttgart Airport City auch attraktiv für Firmen, die für ihre Mitarbeiter und Kunden optimal erreichbar sein wollen.

Raum für nachhaltige Mobilitätsangebote

Ob mit Carsharing-Stationen, Tankstellen für Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeuge oder mit einem Praxistest kostenloser Flughafen-Anschluss-tickets für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV): Die Flughafengesellschaft möchte einen einfachen Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsformen ermöglichen und diese damit fördern. Die FSG verspricht sich davon, dass die CO₂-Emissionen aus der An- und Abreise schrumpfen und sich die Luftqualität verbessert.

Die bei der FSG neu geschaffene Stabstelle Mobilitätsmanagement soll die Vernetzung von Transportmitteln vorantreiben und alle Verkehre am Standort im Blick haben. Während der Weg an den Flughafen nämlich für viele der erste Schritt in den Urlaub ist, bedeutet er für andere das Pendeln zum Arbeitsplatz oder eine Lieferfahrt für Waren. Die Mitarbeiter des Mobilitätsmanagements erarbeiten Lösungen für die unterschiedlichen Bedürfnisse.

Das Ziel ist es, im Sinne des Klimaschutzes den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Die FSG strebt an, dass in Zukunft 45 % der An- und Abreisenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Derzeit sind es circa 23 %. Dazu werden zwei große Schienenprojekte am STR beitragen: Die Anbindung an das Stuttgarter Stadtbahnnetz und der Bau des Fernbahnhofs. Aktuell wird die U-Bahn-Linie U6 um rund 3,3 km verlängert. Dabei entstehen drei neue Haltestellen; zwei davon auf dem Gelände von Landesflughafen und -messe. Die Inbetriebnahme der Gleise ist für Ende 2021 geplant. Auch aus weiter entfernten Orten Baden-Württembergs sollen die Menschen künftig direkt und schnell per Zug anreisen können. Dafür investierte die FSG insgesamt 359 Mio. € in den geplanten Flughafenbahnhof des Projekts Stuttgart – Ulm.

Daneben unternimmt die Flughafenbetreiberin weitere Schritte, damit ÖPNV, alternative Antriebe und Fahrräder auf der intermodalen Drehscheibe an Bedeutung gewinnen:

→ **Freie Fahrt mit dem ÖPNV:** Die FSG hat ein zeitlich befristetes Pilotprojekt geplant, mit dem sie Fluggäste zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel bewegen will. Anstatt sich am Flughafen abholen zu lassen, können ankommende Passagiere mit einem kostenlosen Airport-Anschluss-Ticket den ÖPNV nutzen und innerhalb der Zonen des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) nach Hause, zu ihrem Geschäftstermin oder ins Hotel fahren. Der Startschuss des Nachhaltigkeitsprojekts war ursprünglich für das Frühjahr 2020 geplant. Es musste wegen der Corona-Pandemie verschoben werden, weil für die mehrwöchige Testphase ein repräsentativer Monat erforderlich ist.



Noch reist die Mehrzahl der Passagiere mit dem Auto an den Flughafen, aber das Mobilitätsverhalten befindet sich im Wandel. Für ÖPNV- und Carsharing-Nutzer, Besucher mit Elektroautos sowie Fahrradfahrer schafft die FSG Angebote, die gut angenommen werden.

→ **Power für E-Autos:** Die Elektromobilität wird sich auf den Straßen Deutschlands nach und nach durchsetzen. Die FSG hat das erkannt und der aktuellen Nachfrage entsprechend Ladestellen für E-Autos und Hybridfahrzeuge eingerichtet. Derzeit gibt es am STR 48 öffentliche E-Parkplätze, sieben davon sind mit Schnellladern ausgestattet. Im Westen der Airport City plante die FSG, circa 900 weitere Ladepunkte für Stromer einzurichten (→ S. 21). Jeder dritte neue Stellplatz sollte demnach als E-Tankstelle dienen. Aufgrund der Corona-Krise musste die FSG alle anstehenden Infrastrukturprojekte auf den Prüfstand stellen. Die Parkraumentwicklung ist daher ausgesetzt. Für Pkw und Nahverkehrsbusse mit Wasserstoffantrieben gibt es bereits seit 2009 eine Zapfsäule am Flughafen.

→ **Radverkehr stärken:** Mit Reisegepäck auf dem Bike zum Airport? Für die meisten Passagiere ein unrealistisches Szenario. Für manche Beschäftigte auf dem Campus kommt das Fahrrad aber für den Arbeitsweg in Frage. Auf einer Fläche von rund 280 m² gibt es bereits zahlreiche Abstellplätze für die Zweiräder von Mitarbeitern und Flughafenbesuchern. Um den Wechsel attraktiver zu machen, hat die FSG 2019 ein Radverkehrskonzept entwickelt. Die Stuttgart Airport City soll demnach zum Beispiel eine bessere Beschilderung und ein Bikesharing-Angebot erhalten. Wenn der Bau der U-Bahnstrecke entlang der Flughafenstraße abgeschlossen ist, können die Pläne umgesetzt werden.

→ Vom Parkhaus zum Mobilitätshub: Derzeit gibt es am Flughafen Stuttgart verteilt auf mehrere Parkhäuser und -plätze etwa 12.000 Stellplätze für die Autos von Fluggästen und Mitarbeitern sowie für Mietwagen. Bei der Landesmesse und den drei Hotels stehen weitere rund 10.000 zur Verfügung. Die Parkhäuser der FSG haben aber auch noch andere Aufgaben. Ein Beispiel ist das P14: Das Gebäude mit seinen sieben Decks integriert mit dem Stuttgart Airport Bus-terminal den Fernbusbahnhof der Landeshauptstadt, 24 E-Ladepunkte und eine über 3.800 m² große Fotovoltaikanlage. Ab Sommer 2020 werden zudem die Fahrzeuge eines regionalen E-Carsharing-Anbieters darin Platz finden. Die Flughafengesellschaft will weitere solcher Mobility Hubs entstehen lassen. So kann es gelingen, zugleich zur Energie- und zur Verkehrswende beizutragen.

Weitsichtig entwickeln

Als Airport-Betreiberin verantwortet die FSG die Infrastruktur für einen sicheren und möglichst reibungslosen Flugbetrieb. Sie plant vorausschauend, um mit den Entwicklungen Schritt halten zu können. Das Unternehmen muss sich laufend an die Nachfrage, an Sicherheitsanforderungen und Technikstandards anpassen. Die FSG investiert in die Modernisierung von Bestandsgebäuden und erneuert die Infrastruktur.

In einem logistisch aufwendigen Bauprojekt versah die Flughafengesellschaft im Frühjahr 2020 einen Teil ihrer Runway mit einer frischen Betondecke. Sie wurde auf 1.200 m erneuert. Bedingt durch die Corona-Krise startete das Bauprojekt früher als ursprünglich geplant. Die Arbeiten wurden kurzfristig vorgezogen, sodass vom 6. bis zum 22. April kein Flugbetrieb am Stuttgarter Airport stattfand. Frachtflüge mit medizinischen Gütern oder Rettungsflüge wurden in dieser Phase umgeleitet. Helikopter konnten während der 17-tägigen Unterbrechung weiterhin starten und landen.

Teils durch Neugestaltung, teils durch modulare Erweiterungen wollte die FSG mit dem Projekt Terminalentwicklung STR 4.0 die Fluggastgebäude sukzessive modernisieren (→ S. 20). Der Anlass waren gestiegene Platzbedürfnisse für Sicherheit und ein großes Verbesserungspotential bei der Energieeffizienz. Auch dieses Vorhaben steht auf dem Prüfstand, da der Luftverkehr Anfang 2020 durch die Corona-Pandemie fast vollständig zum Erliegen kam. Weil die Terminals viel Energie verbrauchen, sind sie einer der wesentlichsten verbleibenden Ansatzpunkte für die Flughafengesellschaft, um eigene CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die energetischen Optimierungen bleiben wichtig, weil die technischen Anlagen an ihr Lebensende geraten.

Attraktives Business-Areal

Der Wirtschaftsstandort Flughafen Stuttgart ist einer der am besten angebotenen Orte im süddeutschen Raum. Darum ist er gefragt bei Unternehmen – nicht nur bei solchen, die am Luftverkehr mitwirken. Aktuell bewirtschaftet die FSG mit ihrem Non-Aviation-Geschäft einen Bestand von etwa 550.000 m², Parkhäuser eingerechnet. Davon sind rund 6.000 m² Shop-Fläche und auf 3.800 m² wird Gastronomie angeboten. Innerhalb der Terminals befinden sich über 90 Läden, Restaurants und Serviceeinrichtungen.

800

HOTELZIMMER

in der Airport City

Im Januar 2020 eröffnete das Mövenpick Hotel Stuttgart Messe & Congress. Es ist das zweite Viersternehaus der Schweizer Hotelmarke am STR und das dritte Business-Hotel auf dem Campus. Mit der neuen Mövenpick-Filiale hat der Standort 1.100 m² weitere Tagungs- und Veranstaltungsflächen gewonnen und das Übernachtungsangebot in Laufdistanz zu den Terminals ist auf rund 800 Zimmer gewachsen.

Die Leerstandsquote der Immobilien in der Stuttgart Airport City lag 2019 bei 4,8 %. Der Umsatz durch Real Estate und Vermietungen nahm im Geschäftsjahr um 2,3 % auf 23,7 Mio. € zu. Da mehr Passagiere über den Flughafen Stuttgart reisten, stieg der Non-Aviation-Umsatz durch Parken um 6,1 %, Gastronomie um 10,3 %, Handel um 6,7 % und Duty Free/Travel Value um 0,8 %. In der Zukunft können weitere Büro- und Dienstleistungsgebäude den Standort ergänzen und neue Firmen angesiedelt werden. Aufgrund der großen Verkehrsprojekte auf dem Campus stellte die Bauherrin FSG diese Vorhaben bislang zurück.

MITARBEITER UND ARBEITSUMFELD

Einmal STR, immer STR? Die Fluktuationsrate der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ist seit Jahrzehnten gering. Viele Mitarbeiter sagen, sie lieben vor allem den Kontakt zu den vielen Fluggästen aus unterschiedlichen Ländern und die Abwechslung, die ihnen ihre Tätigkeit am Airport bietet. Die FSG beschäftigt rund 1.000 Personen. Ob draußen auf dem Vorfeld, in den Terminals, den Werkstätten oder in einem der Büros – das Spektrum der Jobs ist groß. Die FSG sieht es als ihre Aufgabe, für bestmögliche Arbeitsbedingungen zu sorgen und Anreize für lebenslanges Lernen zu schaffen.

Chancengleichheit für alle

Der Stuttgarter Airport ist international – nicht nur im Hinblick auf sein Streckennetz, sondern auch auf seine Angestellten. Allein in der Flughafengesellschaft arbeiten 20 verschiedene Nationalitäten zusammen (Stand: 31. Dezember 2019). Wohlwissend, dass gemischte Teams am erfolgreichsten und harmonischsten sind, garantiert die FSG allen Mitarbeitern gleiche Chancen – unabhängig von ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion oder Weltanschauung, körperlicher Beeinträchtigung, Alter oder sexueller Identität. Der Anteil schwerbehinderter Beschäftigter lag 2019 bei 7,6 % und damit deutlich über der gesetzlichen Vorgabe von 5 %. Gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) wurden im Jahr 2019 keine Verstöße gemeldet.

Der Blick in die Statistik zeigt allerdings, dass am Flughafen Stuttgart deutlich mehr Männer als Frauen arbeiten. Der Anteil der weiblichen Beschäftigten lag 2019 bei 26,8 %. Grund für dieses Verhältnis ist die schwere körperliche Tätigkeit, die einige Airport-Jobs mit sich bringen. Was die Führungspositionen angeht, erfüllt die FSG die Vorgaben aus dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst. Mit Dr. Arina Freitag und Walter Schoefer besteht in der Geschäftsführung die Geschlechterparität bereits seit 2017. In den

beiden oberen Führungsebenen (Geschäftsführung, Bereichs- und Abteilungsleitung) waren im Berichtsjahr aufgrund der mangelnden Fluktuation nur 12 % Frauen beschäftigt. Für 2019 legte der Flughafen die Zielgrößen für die beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung auf 0 % beziehungsweise 16 % fest. Der Aufsichtsrat bestand Ende des Berichtsjahres aus drei Frauen und neun Männern. 2019 erreichte die FSG alle vereinbarten Quoten.

Mitarbeiter bleiben der FSG treu

Alle 998 Beschäftigten der FSG arbeiten am Standort Stuttgart (Stichtag 31. Dezember 2019). Im Vergleich zum Vorjahr wuchs die Belegschaft um 3,1 %. Nicht einberechnet in diese Summe sind Praktikanten und Auszubildende. Eine Teilzeit-Vereinbarung haben 178 Angestellte (17,8 %), 24 Personen (2,4 %) stehen in einem befristeten Arbeitsverhältnis. 82 Mitarbeiter verließen 2019 die FSG; die Fluktuationsquote belief sich damit auf 8,4 % – nach wie vor ein vergleichsweise niedriger Wert. Das FSG-Personal unterliegt dem deutschen Arbeitsrecht sowie den national geltenden Arbeitnehmerstandards.

Anzahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2019

Konzern	2019	2018	Veränderung in %
Flughafen Stuttgart GmbH	998	968	3,1
Baden-Airpark GmbH	209	214	-2,3
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH	503	442	13,8
S. Stuttgart Ground Service GmbH	353	322	9,6
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH	98	111	-11,7
Anzahl Mitarbeiter gesamt	2.161	2.057	5,1



Offen für Neues: Als erster Airport in Europa setzen wir die Exoskelette eines Augsburger Start-ups beim Gepäck-Handling ein. Die Geräte unterstützen die Bewegungen des Trägers. So benötigen unsere Mitarbeiter beim Heben weniger Kraft und ihr Rücken wird entlastet.

[GRI 102-41] Die Basis für ihre Arbeit ist für 94,6 % der FSG-Angestellten der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD-F). Feuerwehr und Rettungsdienste haben einen ergänzenden Haustarifvertrag, während leitende Führungskräfte außertariflich entlohnt werden. In wirtschaftlich erfolgreichen Jahren beteiligt die FSG ihre Mitarbeiter am Unternehmensgewinn. Grundlage des pauschalen Bonus von bis zu 700 € ist das bereinigte Geschäftsergebnis der Vorjahre. Nachdem sie 2018 ein positives Ergebnis erzielte, konnte die Flughafengesellschaft im Berichtszeitraum die Prämie das fünfte Mal in Folge in voller Höhe auszahlen. Laut Tarifvertrag stehen den FSG-Beschäftigten darüber hinaus vermögenswirksame Leistungen und eine betriebliche Altersvorsorge durch die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder zu.

Auch im Jahr 2019 stiegen die Passagierzahlen. Daher stellte der Airport unter anderem im Aviation-Bereich neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Der Luftverkehr ist allerdings immer wieder saisonalen und konjunkturellen Schwankungen unterworfen. Um flexibel auf diese reagieren zu können, setzt die Tochtergesellschaft Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) bei ihrem Bodenverkehrsdienst auf variable Schichten, Querqualifizierungen und Jahresarbeitszeitkonten. Wenn die Reisenden insbesondere in den Sommermonaten die Terminals füllen, unterstützen auch Zeitarbeitskräfte die Teams. Ihre Vergütung liegt deutlich über dem gesetzlichen Mindestlohn.

Attraktiv für Azubis

Wer Anfang September eine Ausbildung bei der Flughafengesellschaft beginnt, hat sich meist gegen zahlreiche Mitbewerber durchgesetzt. Rund 1.000 Schulabgänger versuchen jährlich, einen der 18 Ausbildungsplätze zu ergattern. Einige von ihnen haben beim „Drehkreuz Stuttgart“ einen ersten Überblick über die typischen Flughafenberufe bekommen. Arbeitgeber des gesamten Airport-Campus präsentieren sich bei dieser Jobmesse. Auch Tipps rund um die Bewerbung sowie Auswahltests sind Teil der einmal im Jahr stattfindenden Informationsveranstaltung.

Die Flughafen Stuttgart GmbH bildet ihren Nachwuchs in sieben Berufen aus: Elektroniker für Betriebstechnik, Fachinformatiker für Systemintegration, Kaufleute für Büromanagement, Kfz-Mechatroniker, Mechatroniker, Servicekaufleute im Luftverkehr und Werkfeuerwehrleute. Wer seine Lehre erfolgreich beendet, hat die Garantie, mindestens zwölf weitere Monate bei der FSG zu arbeiten.

Auch Studierende zieht es an den Flughafen Stuttgart. Im Jahr 2018 startete dieser eine Kooperation mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg – und zwar für folgende Fachrichtungen: Wirtschaftsingenieurwesen mit Schwerpunkt Facility Management,



Ein Airport ist kein Arbeitsplatz wie jeder andere. Er bietet eine große Bandbreite an verschiedenen Jobs und manche außergewöhnlichen Berufe, die es sonst nirgends gibt – zum Beispiel als Koordinatorin im Team der Verkehrszentrale, die für geregelte Abläufe auf den Flugbetriebsflächen des STR sorgt.

Elektrotechnik mit Schwerpunkt Energie- und Umwelttechnik, Maschinenbau mit Schwerpunkt Versorgungs- und Energietechnik sowie Wirtschaftsinformatik mit Schwerpunkt Business Engineering. In Zusammenarbeit mit der Hochschule Worms vergibt die FSG darüber hinaus schon seit längerer Zeit jährlich einen Platz für den dualen Studiengang Aviation Management. Insgesamt waren 2019 neun dual Studierende bei der Flughafengesellschaft beschäftigt. Darüber hinaus absolvieren hier jedes Jahr rund 20 Studierende ihr Praxissemester, und auch Bacheloranden sowie Masteranden schreiben regelmäßig Abschlussarbeiten bei der FSG.

Im Interesse der Mitarbeiter

Alle vier Jahre wählen die Angestellten der Flughafengesellschaft einen neuen Betriebsrat – zuletzt 2018. Die 15 Mitglieder prüfen, ob die Tarifverträge, gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen sowie die geltenden Betriebsvereinbarungen eingehalten werden. Stehen wesentliche Veränderungen an, bezieht die Geschäftsführung das Gremium frühzeitig in den Entscheidungsprozess ein. Die Mitarbeiter können sich dank einer virtuellen Dialogbox im Intranet rund um die Uhr an den Betriebsrat wenden. Auch die Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) sowie die Schwerbehindertenvertretung setzen sich für die Interessen der Belegschaft ein. Das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit sowie das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen nach

dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) können die Beschäftigten jederzeit und ungehindert ausüben.

Der Aufsichtsrat der FSG bestand im Berichtsjahr aus zwölf Mitgliedern, von denen fünf das Land Baden-Württemberg, drei die Landeshauptstadt Stuttgart und vier die Airport-Belegschaft vertreten. Da in der Flughafen Stuttgart GmbH und ihren Töchtern inzwischen mehr als 2.000 Beschäftigte arbeiten, wird im Laufe des Jahres 2020 ein größerer, paritätisch besetzter Aufsichtsrat bestimmt und zusammentreten. Hierbei erhöht sich der Anteil der Arbeitnehmer von vier auf acht Personen, ihr Einfluss wird also sichtbar steigen. Insgesamt 16 Mitglieder bilden den künftigen Aufsichtsrat.

Meinungsaustausch macht stark

[GRI 102-43, GRI 102-44] Der Flughafen Stuttgart zählt auf die Ideen und den konstruktiven Dialog all seiner Beschäftigten. Denn: Wer Kritik offen äußern kann, stößt Verbesserungsprozesse an. Die FSG startete daher im Jahr 2015 mit einer ersten, sehr ausführlichen Mitarbeiterbefragung inklusive anschließender Ergebnisworkshops. 2017 folgte die zweite. Die Mehrheit der Angestellten wünschte sich Veränderungen in den Handlungsfeldern Informationsfluss, Weiterbildung und Wertschätzung.

Die FSG reagierte. So gibt es inzwischen zahlreiche neue Formate wie etwa Monitore mit aktuellen Unternehmensnews, mehr gemeinsame Freizeitaktivitäten oder neue Fortbildungsangebote. Ein weiterer Schritt in Richtung Mitgestaltung ist die Öffnung der Jahresgespräche zu beiden Seiten. Bislang bewerten nur die Führungskräfte ihre Teammitglieder – ab Ende 2020 ist dies auch umgekehrt vorgesehen. Darüber hinaus ist das Förderprogramm „Alternative Karriere-pfade“ ein direktes Ergebnis der Befragungen. So können die Mitarbeiter seit 2017 außer der klassischen Führungskarriere auch eine Experten- oder Projektlaufbahn einschlagen. Für alle drei Wege gibt es eigens zugeschnittene Seminare mit Schwerpunkten wie Kommunikation, Betriebswirtschaft oder Arbeitsrecht. Daneben stehen neue interne Fortbildungsformate zu Themen wie Kommunikation, Zusammenarbeit und Konfliktkultur grundsätzlich allen Beschäftigten offen. Erweitert wurde auch das Angebot an Online-Schulungen, etwa zur Luftsicherheit, dem Winterdienst sowie Datenschutz und Informationssicherheit.

Alle Beschäftigten der Flughafengesellschaft werden angeregt, sich regelmäßig weiterzubilden. Den größten Anteil der absolvierten Fortbildungsstunden hatten fachspezifische oder sicherheitsrelevante Schulungen. Weitere Workshops behandelten Selbst-, Projekt- und Zeitmanagement oder Präsentationstechniken; es gab Rhetorik-, Stressresilienz- und Englischseminare. Einzelpersonen oder Teams können zudem Coaches, Mediatoren oder Moderatoren buchen.

89 von 237

STIMMEN bekamen die Gewinner des fairport-Race

Wettrennen um die nachhaltigste Idee

Im Oktober 2019 war die Kreativität aller FSGler gefragt: Mit der Teilnahme am fairport-Race sollten sich die Abteilungen nachhaltige Aktionen ausdenken, diese ausführen und dokumentieren. Die Resonanz war groß. Insgesamt zehn Ideen traten gegeneinander an, darunter der Bau eines Insektenhotels, eine Kleidersammlung für Obdachlose oder eine Streichaktion in den Räumlichkeiten einer Wohngemeinschaft der Caritas. Gegen Ende des Monats konnten alle Mitarbeiter via Intranet für ihre Lieblingsaktion stimmen.

Es gewann das Team „Foodbusters“, das sich aus Mitgliedern zweier Abteilungen zusammensetzte. In ihrer Mittagspause hatten sie bei einem Supermarkt am Airport Lebensmittel abgeholt, deren Mindesthaltbarkeitsdatum zum Teil bereits abgelaufen war. Die rund 480 kg vor der

Tonne geretteten Lebensmittel stellten sie ihren Kollegen zur Verfügung. Für den Sieg gab es 1.000 € vom fairport-Team, das den Wettbewerb erstmalig ins Leben gerufen hatte.

Work-Life-Balance hat hohe Priorität

Einen Großteil ihres Tages verbringen die meisten Erwachsenen bei der Arbeit. Privat haben sie oft weitere Aufgaben – sie kümmern sich zum Beispiel um Kinder, pflegen Angehörige oder begleiten Ehrenämter. Der Flughafen Stuttgart unterstützt seine Mitarbeiter darin, Berufliches mit Privatem gut vereinbaren zu können. Dass dies dem Airport gelingt, bescheinigt unter anderem das Prädikat „Familienbewusstes Unternehmen“, mit dem die Initiative familyNET der baden-württembergischen Wirtschaft die FSG im Jahr 2018 auszeichnete. Sie bewertete dabei Punkte wie Führungskompetenz und Personalentwicklung, Arbeitszeiten und -organisation, geldwerte Leistungen und Service für Familien. Die FSG ist zudem Mitglied im Unternehmensnetzwerk „Erfolgsfaktor Familie“ des Bundesfamilienministeriums und des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK).

Arbeitgeber, die ihre Mitarbeiter bei der Gestaltung ihrer Work-Life-Balance unterstützen, haben einen Wettbewerbsvorteil, wenn es um die Suche nach hochqualifizierten Bewerbern geht. Die Flughafengesellschaft kann hier punkten. Je nach Vereinbarkeit mit den jeweiligen Aufgaben bietet die FSG ihren Beschäftigten Teilzeit, Jobsharing, flexible Zeitmodelle und Homeoffice an. Aktuell ist eine neue Betriebsvereinbarung auf dem Weg, die mobiles Arbeiten weiter vereinfachen soll. Ein positiver Nebeneffekt dieses Angebots: Wer nicht täglich pendeln muss, schont das Klima.

Darüber hinaus bietet die FSG weitere Serviceleistungen an:

- **Für Mitarbeiter mit Kindern:** Im Sommer 2019 fand am Flughafen Stuttgart die zweite Ferienwerkstatt für den Nachwuchs von Airport-Beschäftigten statt. Ihre Eltern können das Angebot bis zu zwei Wochen buchen, ausgebildete Pädagogen betreuen die 6- bis 13-Jährigen. Auf dem Programm stehen nicht nur Führungen zu den unterschiedlichsten Orten am Airport, sondern auch Ausflüge in die Umgebung sowie Workshops zu Natur, Technik, Kunst oder Sport. Die Flughafengesellschaft übernimmt einen Großteil der Kosten. Ganzjährig steht Eltern seit 2018 die Kids-Box zur Verfügung. Kommen die Kinder in Ausnahmefällen mit zur Arbeit, finden sich in der mobilen Kiste eine Wickelaufgabe, Spielsachen, Stifte und Bücher.
- **Für Mitarbeiter mit pflegebedürftigen Angehörigen:** Wenn ein Familienmitglied zum Pflegefall wird, trifft das viele Menschen plötzlich. Die FSG bietet Unterstützung an: 2019 ließen sich sieben

Mitarbeiter zu Pflgelotsen ausbilden. Als eine erste Anlaufstelle beantworten sie Fragen zu den gesetzlichen Rahmenbedingungen und haben einen Überblick über die Stellen, an die sich die Betroffenen für ausführlichere Informationen wenden können.

- **Für Mitarbeiter mit Suchtproblemen:** Erkrankt ein Angestellter an einer Sucht, schaut die FSG nicht weg, sondern möchte helfen. Vier betriebliche Suchthelfer können in so einem Fall kontaktiert werden. Sie unterstützen Betroffene bei der Suche nach geeigneten Therapie-Einrichtungen oder Selbsthilfegruppen sowie bei der Wiedereingliederung. Darüber hinaus beraten sie Vorgesetzte sowie Kollegen und klären umfassend über das Thema auf. In all ihren persönlichen Gesprächen gilt die Schweigepflicht.
- **Weitere Angebote:** Unterstützung, Beratung oder Coaching erhalten die Beschäftigten auch bei der Personalabteilung, den Arbeitnehmervertretungen, dem Betriebsarzt und dem Expertenteam des pme-Familienservices.

Safety first

Gesund zu sein, ist das Wichtigste – und eine unverzichtbare Grundvoraussetzung für jede berufliche Tätigkeit. Die FSG hält sich nicht nur an alle Gesetze rund um den Themenkomplex Arbeitsschutz, sondern verbessert kontinuierlich die Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen Jobs am Flughafen Stuttgart. So werden beispielsweise bis Jahresende zusätzliche Lichtmasten auf dem Vorfeld aufgestellt, damit die Beschäftigten dort bei helleren Verhältnissen arbeiten können.

jeder **5.**
FSG-Mitarbeiter ist als betrieblicher
ERSTHELFER ausgebildet

Die FSG hat eine Fürsorgepflicht für ihre Angestellten: Sie sollen sicher und ohne gesundheitliche Risiken tätig sein können. Daher begehnen die Fachkräfte für Arbeitssicherheit regelmäßig die Orte, an denen sich die Mitarbeiter aufhalten. Auch Betriebsärzte, Betriebsrat und Feuerwehr unterstützen das Unternehmen hierbei. Über 200 betriebliche Ersthelfer und Brandschutzhelfer der FSG tragen – zusammen mit dem Personal der anderen am Flughafen ansässigen Firmen – im Ernstfall zur Sicherheit der Menschen auf dem Campus bei.

Die Vorfeld-Crews sollen auch bestmöglich geschützt werden, wenn sie im Gepäckverteiler unterwegs sind. Hier treffen Menschen, die Koffer

auf das Band legen, auf Mitarbeiter, die mit den elektrischen Schlepplern zwischen Terminal und Flugzeugen pendeln. 2019 führte die FSG einen Test im Gepäckverteiler durch, bei dem die Geschwindigkeit der Fahrzeuge technisch gedrosselt wurde. Der Versuch war erfolgreich. Ein weiterer Test mit einer anderen Technik, die Temporeduzierung zusätzlich in weiteren Teilen des Flughafengeländes versprach, erwies sich als nicht zielführend, sodass die Realisierung mit der ursprünglichen Technik erfolgen wird. Darüber hinaus sollen auch auf dem Betriebsgelände außerhalb des Sicherheitsbereichs Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden.

Ob mit ihren privaten Fahrzeugen alles in Ordnung ist, können die Flughafen-Mitarbeiter in der Azubi-Werkstatt Stopover überprüfen lassen. Das Team führt ganzjährig kleinere Reparaturen durch, wechselt Räder oder Auspuff und bietet die Jahresinspektion an. Ende 2020 veranstaltet die Werkstatt einen besonderen Aktionstag, an dem die Airport-Angestellten ihre Pkw durchchecken lassen können.

Fit am Arbeitsplatz

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) der Flughafengesellschaft soll die Zufriedenheit der Mitarbeiter steigern, ihre Leistungsfähigkeit sichern und Fehlzeiten vorbeugen. Verantwortlich sind der Arbeitskreis Gesundheit, der Gesundheitszirkel, die Gesundheitsbeauftragte und der Arbeitsschutzausschuss. Das BGM umfasst acht Handlungsfelder: Zusammenarbeit mit der technischen und medizinischen Arbeitssicherheit, Gesundheitsförderung, Personalentwicklung, Präventionsmanagement, Betriebliches Eingliederungsmanagement, Suchtprävention, Mitarbeiterbeteiligung, Notfall- und Krisenmanagement.

Als Ausgleich zu körperlicher Arbeit oder Schreibtischtätigkeiten bietet das BGM ein breites Sport-, Präventions- und Reha-Angebot an:

- Arbeitsplatz Aktiv – wöchentliches Kurztraining für Werkstätten, Fluggastdienste und Mitarbeiter der Integrierten Leitstelle zur Stärkung der Körperhaltung
- Massage-Angebot für alle Beschäftigten der Flughafengesellschaft
- Yoga-Kurse
- HeadFit – Gehirnjogging-Kurs, der durch aktives Körpertraining die kognitive Leistungsfähigkeit steigert.
- Ein neuer Fitnessraum ist in Planung.
- Regelmäßige Erinnerungsmail an alle Beschäftigten mit Fitness-Programm



Fit für jeden Einsatz: Die Tätigkeit bei der Flughafenfeuerwehr erfordert eine hohe körperliche Leistungsfähigkeit und Ausdauer. Der FSG ist die Gesundheit ihrer Mitarbeiter wichtig. Sie unterstützt sie mit passenden Angeboten wie Fitnessräumen, physiotherapeutischen Behandlungen und Trainingsstunden mit einem Coach.

Nachhaltig mobil

Die FSG unterstützt ihre Mitarbeiter darin, umweltschonend zur Arbeit zu kommen und sich auf dem großen Flughafengelände möglichst klimaneutral zu bewegen. Was die Anfahrt betrifft, so können Airport-Angehörige entweder die kostenlose Mitfahrzentrale fairport TwoGo oder das vergünstigte Firmenticket für den öffentlichen Nahverkehr der Region nutzen. Die FSG finanziert die Fahrkarte mit bis zu 500 € jährlich mit.

Für Fußgänger sind die Wege am Airport teilweise lang. Um wertvolle Zeit zu sparen, können die Mitarbeiter Fahrzeuge ausfassen. Inzwischen sind 54 % der Pool- und Dienstwagen elektrisch oder hybrid-elektrisch betrieben – Tendenz steigend. Außerdem kooperiert die FSG seit 2018 mit der Initiative „RadKULTUR“ des Verkehrs-

ministeriums Baden-Württemberg, um eine Dienstfahrrad-Flotte an den Start zu bringen. Die Kfz-Werkstatt des Flughafens setzt außerdem seit 2019 zwei Lastenräder ein. Die FSG animiert darüber hinaus die Mitarbeiter dazu, ihren Arbeitsweg zur Fitnessstrecke zu machen und nimmt jährlich an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ der AOK Baden-Württemberg teil. Wer an mindestens 20 Tagen in die Pedale tritt, hat die Chance, Preise zu gewinnen.

Als einer der großen Arbeitgeber in der Region beteiligt sich die Flughafengesellschaft außerdem seit dem Frühjahr 2019 am „Bündnis für Luftreinhaltung“. Die Initiative des Landes Baden-Württemberg, der Stadtverwaltung und verschiedener Firmen will den Verkehr, der durch pendelnde Arbeitnehmer, Dienstfahrten und Lieferverkehr entsteht, nachhaltiger gestalten und so die Luftqualität in Stuttgart verbessern.

NACHBARN UND GESELLSCHAFT

Weltoffen und zugleich fest im Herzen Baden-Württembergs verwurzelt: Der Stuttgart Airport fühlt sich seiner Heimatregion gegenüber verpflichtet und will als fairport STR ein guter Nachbar sein. Er setzt sich mit sozialem Engagement für das Gemeinwohl und für ein gutes Zusammenleben ein. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) bezieht die Interessen des Umfelds zu jeder Zeit in ihre Überlegungen und Entscheidungen ein und legt Wert auf transparente Kommunikation.

Für den guten Zweck, den Nachwuchs und die Forschung

Sie ist eine fairport-Erfolgsstory: Die Initiative „Spende dein Pfand“ ist inzwischen im achten Jahr seit ihrem Start 2013 in den Terminals am STR präsent – und das mit anhaltendem Erfolg. 2019 kam die Rekordmenge von 600.000 Getränkeflaschen zusammen. Mit Hilfe der Passagiere wurde mittlerweile mehr als drei Mio. Mal Pfand gespendet; täglich kommen rund 1.500 Flaschen dazu. Der STR war der erste Airport, der seine Fluggäste dazu anhielt, ihre leeren Flaschen für den guten Zweck abzugeben. Weitere deutsche Flughäfen folgen inzwischen seinem Beispiel. Das Recyclingunternehmen Der Grüne Punkt kümmert sich kostenfrei um die Verwertung. Der gesamte Erlös geht an den gemeinnützigen Stuttgarter Verein Trott-war e. V., der damit fünf sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze für ehemalige Langzeitarbeitslose finanziert – und zwar direkt am Flughafen. Das Team von Trott-war leert die 16 Behälter in den Terminals mehrmals täglich. Anschließend sortieren die Mitarbeiter die Flaschen und Dosen, um sie dem Recycling zuzuführen.

2019 spendete die FSG 459.900 € und damit doppelt so viel wie im Vorjahr. Mit insgesamt 340.000 € ging der Großteil der Mittel an das Forschungsprojekt HY4. Das Projekt beschäftigt sich mit dem elektrischen Fliegen, einem für die nachhaltige Mobilität sehr interessanten Forschungsfeld. Für den Sport in der Region ist die FSG schon seit

Langem ein verlässlicher Sponsoringpartner. Trikots und Pokale im Wert von 20.000 € gingen im Berichtsjahr an Jugendmannschaften der Nachbargemeinden. In welcher Weise und in welchem Umfang sich die Flughafengesellschaft einbringen kann, legt eine verbindliche Richtlinie fest. Eine der zentralen Voraussetzungen ist der regionale Bezug.

Willkommen am Flughafen!

Der STR ist ein beliebter Ausflugsort. Mehr als 36.000 Interessierte besuchten den Landesairport auf rund 1.500 geführten Rundgängen im vergangenen Jahr. Die Guides der FSG gewähren den Gruppen während der zweistündigen Touren spannende Einblicke in die Welt des Fliegens. Spezielle Nachhaltigkeitsführungen legen einen Schwerpunkt auf fairport-Themen. Für Schulklassen der Nachbargemeinden ist das Angebot kostenlos.

Bald wird das neue Besucherzentrum SkyLand seine Türen öffnen. Die frei zugängliche 460 m² große Fläche befindet sich auf der Galerie des Terminal 3. Wenn es soweit ist, erwartet das SkyLand die Gäste mit Ausblick auf das Vorfeld sowie einer interaktiven Ausstellung. Die Führungen werden in Zukunft von dort aus starten.

Das 25. Kinderfest des Airports war im vergangenen Jahr so gut besucht wie noch nie: Der Einladung folgten Anfang August 50.000 kleine und große Flughafenbegeisterte. Anlässlich des Jubiläums feierte der STR in den Sommerferien mit seinen Partnern und den Familien aus der Umgebung ein ganzes Wochenende lang. Neben den vielen Gratis-Aktionen war die Kofferversteigerung ein beliebter Programmpunkt. 40 Gepäckstücke kamen bei der Benefiz-Auktion unter den Hammer. Den Erlös von 11.040 € rundete die FSG auf 15.000 € auf und spendete ihn zu gleichen Teilen an die lokalen gemeinnützigen Vereine Frauen helfen Frauen Filder e. V. und Fildertafel e. V.



Einer der beliebtesten Gäste am STR war 2019 eine Boeing 747SP mit dem Namen SOFIA. Der spezielle Jumbo mit eingebautem Teleskop dient als Stratosphären-Observatorium. Viele interessierte Nachbarn kamen, um das NASA-Flugzeug von der Besucherterrasse oder vom Airport-Zaun aus zu fotografieren.

Zu den Highlights des Jahres zählte außerdem der Besuch des in Kalifornien beheimateten Forschungsflugzeugs SOFIA. Die fliegende Hochleistungs-Sternwarte ist ein gemeinsames Projekt der NASA und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und lockte im September tausende neugierige Menschen an den Stuttgarter Airport. Sie wollten die umgebaute Boeing 747SP aus der Nähe sehen. Von Stuttgart aus startete SOFIA zu ihrem ersten Beobachtungsflug über Europa.

5 Tage

lang **BEGEISTERTE SOFIA**
Astro-Fans am STR

Das vier Mal im Jahr erscheinende Airport-Magazin „Flugblatt“ informierte die Fluggäste und Besucher des Flughafens auch 2019 umfassend über das aktuelle Geschehen. In der Rubrik „Nachbar STR“ wendet sich die Redaktion direkt an die Anwohner. Das „Flugblatt“ gibt es gratis in den Terminals, im Abo sowie unter flugblatt-magazin.de.

Ansprechpartner für alle Menschen

Die Airport-Seelsorge, eine ökumenische Einrichtung der Evangelischen Landeskirche Württemberg und der Diözese Rottenburg-Stuttgart, besteht aus 30 Ehrenamtlichen und zwei Diakonen. Sie sind vor Ort, wenn Passagiere und Besucher seelsorgerische Begleitung brauchen oder Flughafenangestellte Unterstützung bei persönlichen Problemen benötigen. In Terminal 3 gibt es zudem einen „Raum der Stille“. Dieser bietet Menschen aller Glaubensrichtungen einen Rückzugs- und Andachtsort.

Mitarbeiterengagement fördern

Die Auszubildenden der FSG absolvieren während ihrer Lehrzeit ein einwöchiges Sozialpraktikum in einer regionalen Einrichtung, zum Beispiel im Seniorenhaus, im Pflegeheim oder in einer Förderwerkstatt. So lernen sie einen Arbeitsplatz kennen, an dem Fürsorge und Einfühlungsvermögen in besonderem Maße gefragt sind. Das Praktikum soll die junge Generation für gesellschaftliches Engagement sensibilisieren.

UMWELTMANAGEMENT

Die Flughafengesellschaft will den baden-württembergischen Landes-airport ökologisch verträglich und generationengerecht betreiben. Der Umwelt- und Klimaschutzgedanke fließt daher in sämtliche Unternehmensentscheidungen ein.

Mit ihrem Umweltmanagementsystem (UMS) steuern und verbessern die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) sowie ihre Tochtergesellschaften Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) ihre betrieblichen Umweltleistungen. Drei Handlungsfelder der Nachhaltigkeitsstrategie fairport STR bilden dabei den Schwerpunkt: Klimaschutz und Energie (→ S. 50), Umwelt und Ressourcen (→ S. 58) sowie Fluglärm und Schallschutz (→ S. 56). Der vorliegende integrierte Bericht dient als aktualisierte Umwelterklärung der genannten Unternehmen und macht deren Umweltaktivitäten, -ziele sowie -daten im Geschäftsjahr 2019 transparent.

Die drei Gesellschaften der Flughafengruppe sowie ihre Beschäftigten richten sich in ihrem Tun nach den Werten und Verhaltensstandards des fairport-Kodex, der auch die Umweltpolitik enthält. Darin erklären sie es zu einem Unternehmensziel, sich auf ökologischer Ebene fortlaufend zu verbessern. Sie können dabei in unterschiedlichem Maße dazu beitragen, Lärm, Treibhausgase, Energieverbrauch und Abfälle am Flughafen Stuttgart zu reduzieren sowie angrenzende Gewässer und die biologische Vielfalt zu schützen.

Einen direkten Einfluss hat das jeweilige Unternehmen auf die Umweltauswirkungen, die in Zusammenhang mit seinen Tätigkeiten, Produkten oder Dienstleistungen stehen. Die FSG verwaltet die Infrastruktur, die einen sicheren Flugbetrieb ermöglicht. Die SAG ist für effiziente Prozesse bei der Abfertigung zuständig. Die FSEG steuert das Energiemanagement der Liegenschaften nach der international geltenden Norm ISO 50001. Einige am Standort ansässige Behörden und Dienstleister, wie beispielsweise die Hubschrauberstaffel der Landespolizei, Frachtfirmen oder auch die U.S. Army Garrison Stuttgart, nutzen keine unternehmenseigenen Flächen des Airports. Auf deren Umweltengagement kann die Flughafengesellschaft daher kaum einwirken.

seit **10 Jahren**

legt der Flughafen seine Umweltbilanz
in einem **BERICHT** offen

Systematisch, konsequent und zertifiziert

Neben den Anforderungen der internationalen Umweltmanagementnorm ISO 14001 erfüllt das Umweltmanagementsystem der FSG, FSEG und SAG auch die strengen Kriterien von EMAS (Eco Management and Audit Scheme). Ein zentrales Anliegen der EMAS-Ver-



Der Airport-Betrieb hat Auswirkungen auf Anwohner und Umwelt. Dort, wo wir Einfluss nehmen können, entwickeln wir nachhaltige Lösungen und setzen diese um.

ordnung ist die strikte Einhaltung des Umweltrechts. Dies hat auch für den FSG-Konzern höchste Priorität. Dementsprechend arbeitet der Airport-Betreiber stetig an der Verbesserung des Kontrollprozesses. Alle hierfür relevanten umweltrechtlichen Informationen, zum Beispiel Vorschriften für Lärm- und Gewässerschutz sowie Gefahrgut und Gefahrstoffmanagement, bündeln die Gesellschaften in Compliance-Datenbanken (→ S. 14). Um unternehmensintern alle Organisationseinheiten und ihre Beschäftigten dauerhaft über relevante Veränderungen auf dem neuesten Stand zu halten, werden diese Datenbanken regelmäßig aktualisiert. 2019 erhielten die FSG, FSEG und SAG weder Straf- oder Bußgelder, noch verstießen sie gegen Umweltgesetze oder andere bindende Umweltverpflichtungen. Das bestehende UMS soll langfristig auf alle Tochterunternehmen des Standortes Stuttgart ausgeweitet werden.

Umweltvorsorge überlässt der Flughafen Stuttgart nicht dem Zufall. Im fairport-Programm (→ S. 92) haben die FSG, FSEG und SAG Umweltziele definiert, die ökologische Auswirkungen ihrer Wirtschaftstätigkeit verringern und verhindern sollen. Mit Hilfe eines gemeinsamen Umweltinformationssystems (UIS) werden alle relevanten Aktivitäten gesteuert und entsprechende Kennzahlen dokumentiert. Mit diesem Instrument kontrolliert die FSG außerdem, ob die Ziele erreicht wurden und passt sie gegebenenfalls an. Die Zahlen zeigen, dass die FSG-Gruppe ihre Umweltleistungen kontinuierlich verbessert. So

ist es dem Flughafen beispielsweise gelungen, von 2009 bis 2019 die Emissionen der Abfertigung auf dem Vorfeld um über 80 % zu verringern und innerhalb des Jahres 2019 den Gesamtenergiebezug pro Verkehrseinheit – das entspricht einem Passagier plus Handgepäck – um 6 % zu senken.

Die UIS-Daten integriert der Flughafen schrittweise in das zentrale Controlling. Ob das Umweltmanagementsystem den aktuellen Anforderungen entspricht, prüfen die Gesellschaften jährlich in internen Audits. Ein interner Review-Bericht dokumentiert alle Ergebnisse.

Auch bei der Beschaffung berücksichtigen die Gesellschaften ökologische Aspekte: So wird von beauftragten Firmen erwartet, dass sie den fairport-Kodex einhalten und damit auch mit der Umweltpolitik im Einklang stehen. Zudem werden Lieferfirmen, die an ihrer ökologischen Leistung arbeiten oder ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nachweisen können, bevorzugt. Auch beim Einkauf von Produkten und Dienstleistungen werden diese Aspekte einbezogen. Gefahrstoffe durchlaufen ein gesondertes Freigabeverfahren. Im Jahr 2020 tritt eine neue Leitlinie zur nachhaltigen Beschaffung in Kraft. Sie soll unter anderem den Einkauf von Elektrofahrzeugen regeln und erleichtern. Bei den Uniformen und der anderen Dienstkleidung sollen sozialverträgliche Arbeitsbedingungen in den Produktionsstätten sowie umweltverträgliche Stoffe einen höheren Stellenwert erhalten.

Alle tragen Verantwortung

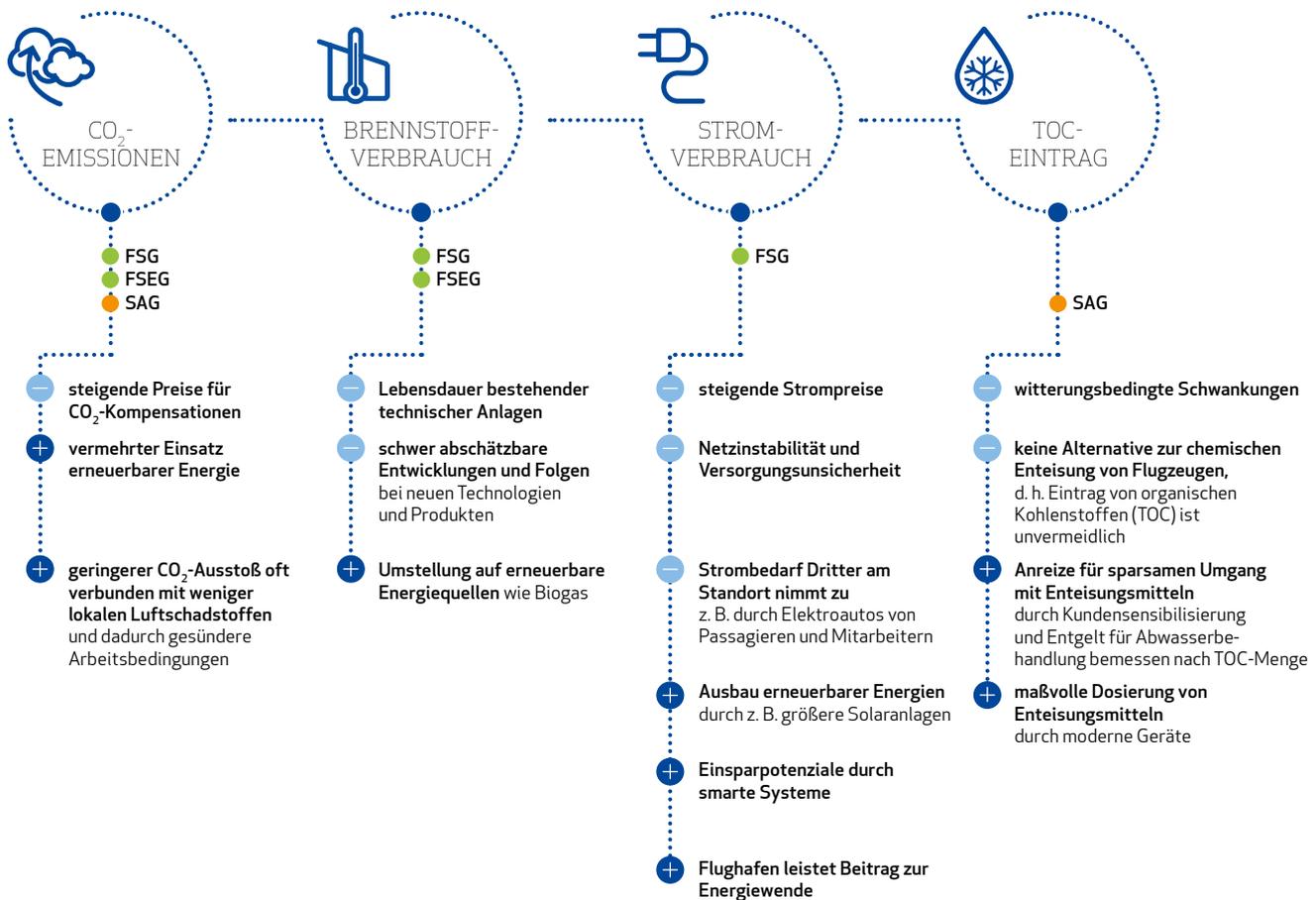
Das Umweltmanagement wird zwar zentral gesteuert, ist aber im gesamten Unternehmen verankert. Es gibt klare Zuständigkeiten, die innerhalb der Organisation verteilt sind:

→ **Abteilung Umwelt und Versorgungstechnik:** Die Mitarbeiter dieser Abteilung sind für das Umweltmanagementsystem verantwortlich. Zu diesem Team gehören die Umweltmanagementbeauftragte und Experten für Fluglärm, Energie, Treibhausgase sowie Luft- und Bodenschadstoffe. Sie koordinieren, steuern und kontrollieren zentral alle Energie- und Umweltaktivitäten der drei

Gesellschaften. In enger Zusammenarbeit mit der FSEG ist diese Abteilung für das Management der Energiedaten zuständig, behält den Verbrauch im Blick und achtet darauf, dass technische Anlagen effizient betrieben werden.

→ **Umweltteam:** Das Umweltteam steuert und kontrolliert alle betrieblichen Energie- und Umweltaktivitäten und dient als Schnittstelle zu den Beschäftigten. Es besteht aus Umweltkoordinatoren verschiedener Geschäftsbereiche und der Nachhaltigkeitskommunikation. Sie koordinieren den unternehmensweiten Informationsaustausch und analysieren jährlich die Umweltaspekte. Die Aufgabe des Teams ist es auch, Vorschläge und Anregungen von Kolleginnen

Flughafenbetrieb



● indirekt
● direkt

und Kollegen in das Umweltmanagement miteinzubeziehen.

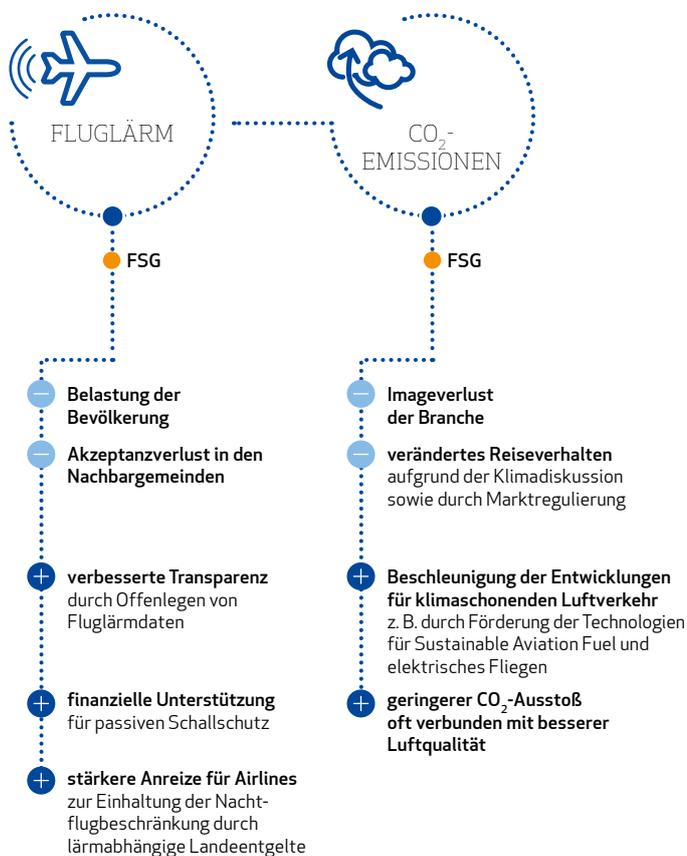
→ **Lenkungskreis Umwelt:** Der Lenkungskreis Umwelt befasst sich mit ökologischen Fragestellungen. Er besteht aus den Mitgliedern der Geschäftsführungen der FSG, FSEG und SAG und dem Leiter der Unternehmenskommunikation. Das Gremium ist die Kontrollinstanz des Umweltmanagementsystems und verabschiedet jährlich das Umweltprogramm.

→ **Beauftragte:** Aufgaben innerhalb eines bestimmten Fachgebiets – zum Beispiel Abfallentsorgung, Gefahrgutmanagement und Strahlen- oder Gewässerschutz – übernehmen einzelne Beauftragte. Sie

stehen dem operativ zuständigen Personal beratend zur Seite und überprüfen, dass die Unternehmen rechtskonform handeln.

Alle Flughafenmitarbeiterinnen und -mitarbeiter können aktiv dazu beitragen, die Umweltziele zu erfüllen. Jede und jeder ist dazu angehalten, im eigenen Verantwortungsbereich und Arbeitsalltag umweltschonend zu handeln. Per Intranet, Mitarbeiterzeitung, über Aushänge und über Schulungen informieren FSG, FSEG und SAG ihre Belegschaften regelmäßig. Im Umwelthandbuch werden Verfahrens- und Arbeitsanweisungen sowie Prozessbeschreibungen erläutert, die für die Tätigkeiten am Airport notwendig sind. Es wird regelmäßig überarbeitet.

Luftverkehr



Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs

Externe Umwelteinflüsse wie der Klimawandel oder die Entwicklung innovativer Technologien können Chancen und Gefahren für das Geschäft des Flughafens bringen. Aufgabe des Umweltmanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen sowie zu vermeiden, und 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. Diese Analyse erfolgt jährlich und ist die Grundlage für das Umweltmanagement. Konkrete Schritte, wie FSG, FSEG und SAG einen positiven ökologischen Beitrag leisten wollen, sind im fairport-Programm (→ S. 92) gebündelt.

Die Grafik zeigt die Aspekte mit dem größten Umwelteffekt und die mit ihnen verbundenen Chancen und Risiken. Der Einflussgrad der Unternehmen variiert dabei – auf manche kann der Flughafen unmittelbar einwirken, auf andere nur indirekt. Ein Beispiel: Es liegt nicht in der Macht des Airport-Betreibers, Fluggeräusche zu verringern. Mit ihren Möglichkeiten setzt sich die FSG aber aktiv dafür ein, die Lärmbelastung durch den Luftverkehr so gering wie möglich zu halten. In ihrem Nachhaltigkeitsprogramm nimmt sie sich vor, mit einer regulativen Gebührenpolitik höhere Anreize für Airlines zu setzen und die Transparenz der Fluglärmdaten für die Bevölkerung zu erhöhen.

KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Als fairport STR geht der baden-württembergische Landesflughafen beim Klimaschutz entschlossene Schritte. Er stellt den eigenen Betrieb auf Zero Emissions um und hilft, die Vision vom klimaschonenden Fliegen zu verwirklichen. Der Airport verfolgt den Grundsatz, Treibhausgas-Emissionen möglichst zu vermeiden oder auf ein Minimum zu senken. Ist das nach aktuellem Stand der Technik nicht möglich, kommt die Kompensation mit Zertifikaten aus Klimaschutzprojekten in Frage.

Schnellstmöglich auf null

Die Zeit drängt: Die Menschheit steht vor der enormen Aufgabe, die Erderwärmung zu bremsen. Wissenschaftler haben berechnet, dass dafür bis 2050 sämtliche klimaschädliche Emissionen unter dem Strich bei null liegen müssen. Gelingt das nicht, ist mit schwerwiegenden und irreversiblen Folgen für den gesamten Planeten zu rechnen. Die europäischen Airports wollen zum Gelingen beitragen. Net Zero 2050 heißt deshalb ihr gemeinsames Ziel. Zusammen mit 193 anderen Flughäfen aus 24 Ländern verpflichtete sich der STR im Juni 2019 dazu, innerhalb der nächsten 30 Jahre die Klimaneutralität zu erreichen.

Die Flughafengesellschaft befolgt mit ihrer Zielsetzung auch das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg. Für Treibhaus-

gase legt dieses eine Reduktion um 90 % bis 2050 im Vergleich zu 1990 fest. Der Flughafen Stuttgart sieht sich in der Pflicht, seinen CO₂-Ausstoß entsprechend dieser Vorgaben fortlaufend zu verringern und geht noch einen Schritt weiter: Er will die ihm direkt zurechenbaren Emissionen (Scope 1 und Scope 2) bis 2050 um ehrgeizige 100 % senken. In den nächsten zehn Jahren – also bis 2030 – arbeiten die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und ihre Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) zunächst daran, die Hälfte ihrer CO₂-Emissionen aus dem Jahr 1990 einzusparen. Im Basisjahr 1990 verursachte der Flughafenbetrieb 16.054 t CO₂.

33 %

WENIGER EMISSIONEN erzeugte der Flughafenbetrieb 2019 im Vergleich zu 1990

Obwohl die Nachfrage nach Flugreisen ab und nach Stuttgart bis Ende 2019 gestiegen ist, ist es dem Airport gleichzeitig gelungen, seine direkten Emissionen seit 1990 um 33 % zu reduzieren. Vor allem



Wegen ihres hohen Energieverbrauchs sind die Terminals einer der größten verbleibenden Hebel, um CO₂-Emissionen am STR zu reduzieren. Anlagen wie die Klimatisierungs- und Lüftungszentrale geraten bald an ihr technisches Lebensende und müssen für mehr Effizienz erneuert werden.

modernere Gebäude, der Einsatz regenerativer Energie und Elektromobilität sind Grundlage des Fortschritts. Damit bringt der Flughafen außerdem die Energie- und die Verkehrswende voran. Diese Entwicklungen sind Schritte zum Ziel, bis Mitte des Jahrhunderts klimaneutral wirtschaften zu können.

Jahr für Jahr weniger Emissionen: Dies ist auch eine der Zielvorgaben der Airport Carbon Accreditation (ACA), einer Klimaschutzinitiative für Flughäfen, an der der STR teilnimmt. 2019 gelang es ihm zum dritten Mal in Folge, seinen CO₂-Ausstoß um mindestens das Mittel der vergangenen drei Jahre zu unterschreiten. Der Flughafen muss darüber hinaus Dritte wie Airlines, Mieter oder Passagiere dazu anregen, ihre Klimabilanz zu verbessern. Ein externer Umweltgutachter zertifizierte das Emissionsmanagement der FSG nach den Vorgaben des Dachverbands der europäischen Verkehrsflughäfen ACI Europe.

Erneuerbare Energien und E-Mobilität sind größte Hebel

An welchen Stellen durch den Flughafen Stuttgart klimarelevante Emissionen entstehen, zeigt sein CO₂-Fußabdruck. Die Quellen sind im Kern die Fahrzeuge auf dem Airport-Areal und der Betrieb der Infrastruktur,

insbesondere weil große Gebäude beheizt, gekühlt und mit Strom versorgt werden müssen. Auf diese Emissions-Verursacher hat der Konzern wirksame Einflussmöglichkeiten. Auf andere, zum Beispiel den Luftverkehr und die An- und Abreise der Fluggäste, kann er nur indirekt einwirken.

Damit das Net-Zero-Vorhaben des Flughafens gelingt, bewerten FSG, SAG und FSEG bei der Planung von Projekten die potentielle Auswirkung auf die CO₂-Bilanz und steuern gegebenenfalls nach. Der Landesairport hat in den vergangenen Jahren einen Masterplan zum Abbau von CO₂-Emissionen aus der Strom- und Wärmeversorgung der Infrastruktur und der Gebäude sowie der bodengebundenen Mobilität am gesamten Standort bis 2050 entwickelt. Der STR ließ sich dabei vom Fraunhofer Institut für Solare Energiesysteme beraten und unterstützen. Das Umsetzungsprogramm sieht unter anderem vor, den Bedarf des gesamten Standorts im Jahr 2050 nahezu komplett durch erneuerbare Energien zu decken – sowohl durch eigene Produktion als auch durch Zukauf. Das bedeutet, dass die FSG alle geeigneten Flächen auf dem Campus für Fotovoltaikanlagen nutzen wird. Bei Neubauten ist neben sehr hohen energetischen Standards immer auch die Integration von Solarenergie gefordert. Diese und weitere Richtlinien soll ein Leitfaden für nachhaltiges Bauen beinhalten, an dem die FSG arbeitet.

Die Terminalgebäude sind mit Abstand der größte Energieverbraucher am Stuttgarter Flughafen. Um Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, muss die FSG in die Fluggasthallen investieren. Mit dem Projekt STR 4.0 plante die FSG, die Energieeffizienz ihrer Terminals zu steigern. Es steht derzeit aufgrund der Corona-Krise auf dem Prüfstand. Aber auch wenn die Passagierzahlen in den kommenden Monaten erst wieder moderat ansteigen können, bleiben die Optimierungen wichtig. Denn: Die Leistungsfähigkeit der Gebäudetechnik lässt mit den Jahren weiter nach. Der Betrieb der Terminals soll im Sinne des Klimaschutzes künftig aber CO₂-ärmer werden.

Sauber, effizient und smart

Die Energiegesellschaft des Flughafens, FSEG, produziert auf dem Gelände Strom mit Fotovoltaikanlagen und mit einem erdgasbetriebenen Blockheizkraftwerk (BHKW). Ihren Strom verbraucht die FSEG entweder selbst oder gibt ihn in Form von Licht, Wärme oder Kälte an die Flughafengruppe und ihre Kunden unter den Mietern weiter. Die Abwärme des BHKW geht nicht verloren, sie wird zum Heizen oder Kühlen von Gebäuden verwendet. Letzteres ist möglich, weil Absorptionskältemaschinen die Wärme in Kälte umwandeln. Ein unterirdischer Eisspeicher hält diese für die Klimatisierung vor. Der Flughafen kann nur einen Teil seines Bedarfs selbst decken, den übrigen Strom kauft er zu. Er stammt für den Verbrauch von FSG, FSEG und SAG zu 100 % aus erneuerbaren Quellen. Zusammen mit den Kunden der FSG und FSEG am Standort lag der Ökostrom-Anteil 2019 bei 45 %.

Etwa zwei Fußballfelder würden alle fünf bestehenden Solaranlagen am Airport derzeit zusammen bedecken. Damit der Flughafen seine Klimaziele erreichen kann, will die FSG ihre Stromausbeute aus Fotovoltaik von derzeit 2,5 GWh auf rund 30 GWh steigern. 2021 sollen neue Panels auf dem Parkhaus P11 in Betrieb gehen. Das Gebäude wurde zu diesem Zweck um eine Ebene aufgestockt. Die FSG prüft bei allen Dachflächen im Bestand, ob sie sich für Solarmodule eignen – bei Neubauten gehört die Integration von vornherein zum Planungsauftrag.

15.033 m²

SOLARPANELS betreibt der
Flughafen Stuttgart

Der Gasmotor des BHKW muss nach rund 60.000 Betriebsstunden runderneuert werden. 2013 ging die Anlage ans Netz, bis 2021 wird sie ihr technisches Lebensende erreichen. Damit bietet sich dem Flughafen die Chance, die Effizienz weiter zu steigern. Das Unternehmen prüft beispielsweise, ob das BHKW mit einer Wärmepumpe zur Wärmerückgewinnung kombiniert werden kann. Auch beim Heizwerk im

Süden ihres Geländes arbeitet die FSG daran, den Anteil erneuerbarer Energien zu erhöhen – ein Holzpelletkessel könnte die Lösung sein. Wie genau das unter Einhaltung aller Vorgaben umgesetzt werden kann, wird derzeit noch ermittelt.

Der STR ist einer der ersten Flughäfen weltweit mit einer vollständig durch LED beleuchteten Runway. In den kommenden Jahren sollen auch die Halogenlampen der Rollwege schrittweise durch die verbrauchsärmere und langlebigere Technik ausgetauscht werden. Das wird den Energiebedarf der Feuer ungefähr halbieren. Die Hallendachbeleuchtung des Terminal 3 soll ebenfalls folgen und circa 26 MWh im Jahr sparen. Die FSG rüstet außerdem die Lichtmasten auf dem Vorfeld um. Weil es die Standards zur Ausleuchtungsstärke der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) erfordern, müssen aber auch weitere Scheinwerfer aufgestellt werden.

Außer Strom werden noch weitere Energieformen am Flughafen Stuttgart benötigt. Diese sind: Brennstoffe, Kraftstoffe und sogenannte Prozessenergie, wie beispielsweise Propangas für Feuerwehrlösungen. In den sogenannten Airstartern wurde bisher auch Kerosin gebraucht. Diese Geräte kommen bei der Abfertigung nur dann zum Einsatz, wenn ein Flugzeug-Hilfstriebwerk defekt ist. Sie konnten im vergangenen Jahr auf synthetischen Diesel umgestellt werden. Kerosin wird seither nur noch zum Fliegen verwendet. Die Flughafengesellschaft versucht darüber hinaus, ihre Mieter und Pächter zu einem sparsamen Umgang mit Energie anzuregen. Die FSEG arbeitet daran, in der Heizkostenabrechnung spezifische Verbräuche für die Klimatisierung darzustellen, damit für die Unternehmen ersichtlich wird, wo ihr Einsparpotential liegt. Der Gesamtenergiebezug des Airports nahm im Berichtsjahr gegenüber 2018 um etwa 3 % auf 101,2 GWh (2018: 98,4 GWh) zu. Alle Unternehmen zusammen verbrauchten rund 5 % mehr Strom, dafür aber 8 % weniger Kraftstoffe und 1 % weniger Brennstoffe. Dieser Trend dürfte sich durch die Elektrifizierung weiter fortsetzen.

Neben Mitarbeitern ist Energie die wichtigste Ressource für einen Infrastrukturbetreiber wie die Flughafengesellschaft. Damit hat sie ein großes Interesse daran, die Energiewende in Deutschland mitzugestalten. Mit dem Ziel, ein intelligentes System aufzubauen, bringt sich der STR daher mit verschiedenen Projekten aktiv ein. So ist die FSG beispielsweise bis Ende 2020 an dem Förderprojekt zur intelligenten Netzanbindung von Parkhäusern und Tiefgaragen des baden-württembergischen Umweltministeriums beteiligt. Dabei soll demonstriert werden, wie eine Vielzahl an E-Fahrzeugen so geladen werden kann, dass gleichzeitig der Stabilität des Stromnetzes gedient wird. Denn: Der Ertrag von regenerativen Stromquellen wie Sonne, Wasser und Wind schwankt naturgemäß. Um darauf gut reagieren zu können, betreibt der Landesairport mit einem Demand Side Management eine aktive Laststeuerung. Durch Energiespeicher und flexible Verbraucher kann er

CO₂-Fußabdruck des Flughafen Stuttgart

Der CO₂-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 die Unternehmen FSG und SAG ihren Strom- und Wärmebedarf über die FSEG decken, wird der CO₂-Fußabdruck konsolidiert in Scope 1 erfasst.



¹ An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchern, Angestellten und Lieferanten.

² Lande- und Start-Zyklus eines Flugzeugs.

³ Die Auxiliary Power Unit ist ein Hilfskraftrzeuger im Flugzeug (Klima, Lüftung und Strom).

Teilweise CO₂-Kompensation bzw. Kauf von Herkunftsnachweisen für Ökostrom

Spitzen im Netz abfedern und stattdessen Strom beziehen, wenn große Mengen aus Solaranlagen oder Windparks zur Verfügung stehen. Zukünftig sollen engmaschige Prognosen das intelligente Energiesystem weiter verbessern. Dazu wurde am Flughafen im Zuge des Forschungsprojektes Csells beispielsweise ein Wolkenkameranetzwerk installiert, welches im Sekundentakt den Wolkenzug erfasst und mit den Wetterdaten verknüpft. So kann die Stromproduktion durch Fotovoltaik auch an bewölkten Tagen sehr genau vorhergesagt werden.

Die Elektrifizierung kommt voran

Während eines Turnarounds herrscht um das parkende Flugzeug herum viel Verkehr. Im Jahr 2009 entstanden durch die Prozesse der Bodenabfertigung noch 2.000 t CO₂. Damals sah man auf dem Vorfeld noch keine Elektrofahrzeuge. Im Zuge des Projekts scale-up!, das 2019 abgeschlossen wurde, beschaffte der Flughafen 41 Stromer. Mittlerweile sind viele Abfertigungsgeräte der FSG batteriebetrieben: alle 17 Passagierbusse, alle 17 Gepächtschlepper, sieben Förderbänder, drei Fluggasttreppen, vier Frachtschlepper, eine Hebebühne sowie 17 Pkw für die Ramp Agents. Um die Fahrzeuge mit Strom zu versorgen, musste die FSG ihre Ladeinfrastruktur über die Jahre kontinuierlich ausbauen. Auf weiteren Zuwachs in ihrer Elektroflotte hat sie sich 2019 mit einem neuen Ladesystem namens chargeBIG der Firma Mahle vorbereitet.

Durch ein intelligentes Lastmanagement können bis zu 100 Stecker parallel genutzt werden. Bis heute investierte die FSG insgesamt rund 15,5 Mio. € in E-Mobilität auf dem Vorfeld.

Einen Elektrifizierungskurs verfolgt der Stuttgarter Airport auch bei der Stromversorgung parkender Jets. Flughäfen stellen den Airlines Bodenstrom bereit, um die Laufzeiten der Hilfstriebwerke zu reduzieren. Wo es die Infrastruktur erlaubt, geschieht dies in Stuttgart über stationäre Ground-Power-Anlagen. Ansonsten werden mobile, dieselbetriebene Generatoren (Ground Power Units, GPU) verwendet. 2019 schloss die FSG sieben Außenpositionen an das Starkstromnetz an, weitere sieben folgen 2021. 36 der insgesamt 46 Abstellflächen auf dem nördlichen Vorfeld des STR sind danach verkabelt. Nach Abschluss des Projekts erwartet die FSG eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs durch GPUs um circa 125.000 l im Jahr. Die Technik ist leise, wartungsarm und abgasfrei; sie verbessert die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter. Seit 2013 nimmt die Flughafengesellschaft die schrittweise Erneuerung auf dem Vorfeld vor. Das Gesamtprojekt hat ein Volumen von rund 3,5 Mio. €.

Der Fuhrpark der FSG besteht aus rund 500 Fahrzeugen. Dazu zählen auch solche, die nicht für die Abfertigung, sondern zum Beispiel in den Werkstätten oder für Dienstreisen gebraucht werden. Bei



Seit 2019 ebenfalls komplett elektrisch: die Cargo-Schlepper-Flotte auf dem südlichen Vorfeld.

Neuanschaffungen analysiert der Zentraleinkauf der FSG immer, ob eine Elektro- oder Hybridvariante in Frage kommt. Künftig soll sich der Pool aber eher verkleinern: Die FSG will ein Managementsystem einführen, durch das sich die Auslastung der einzelnen Kfz erhöhen soll.

Einige Fahrzeuge und Geräte der Flughafenflotte, wie die der Feuerwehr und des Winterdienstes, konnten noch nicht durch ein batteriebetriebenes ersetzt werden. Ihr Verbrauch soll möglichst sinken. So beschaffte die FSG beispielsweise einen Simulator für die Schulungen an Löschfahrzeugen. Das virtuelle Feuerlöschen spart pro Ausbildung 280 l Treibstoff und viel Wasser. Die Winterdienstflotte will die FSG einheitlich auf Euro-6-Norm bringen. Dafür sollen in den nächsten Jahren 19 Fahrzeuge ausgemustert und neue angeschafft werden. Die meisten Abfertigungsgeräte mit Verbrennungsmotor tanken mittlerweile einen synthetisch hergestellten Kraftstoff. Durch diesen entstehen deutlich weniger Luftschadstoffe, Ruß und Feinstaub als bei konventionellem Diesel. Davon profitieren in erster Linie die Mitarbeiter, aber auch der Wartungsaufwand verringert sich. Bei ihrem Lieferanten erwirbt die FSG Klimazertifikate für den Synthetik-Diesel, sodass dieser CO₂-neutral ist. Die FSG prüft derzeit, ob sie ih-

ren Mitarbeitern diesen Sprit an der Betriebstankstelle vergünstigt anbieten kann. Auf diese Weise könnten die Emissionen aus dem Pendelverkehr abnehmen.

0 t

CO₂-EMISSIONEN durch Abfertigungsverkehr auf dem Vorfeld ab 2030

Minus 80 % gegenüber 2009 bei den Emissionen im Abfertigungsbetrieb: Durch hohe Investitionen in E-Mobilität, stationären Bodenstrom und synthetischen, klimaneutral gestellten Diesel ist es FSG und SAG gelungen, ihr ursprünglich für 2020 gestecktes Ziel schon 2019 zu übertreffen. Innerhalb der vergangenen zehn Jahre hat sich der CO₂-Ausstoß der Vorfeldflotte des Airports um über 86 % verringert. 2019 lag er nur noch bei 266 t CO₂. Die Unternehmen sind zuversichtlich, auch das neue Vorhaben zu verwirklichen: Bis 2030 soll die Flugzeugabfertigung am STR völlig klimaneutral erfolgen.

Kompensation als gute Übergangslösung

Der CO₂-Fußabdruck des Flughafen Stuttgart macht transparent, an welchen Stellen die FSG 2019 auf Kompensationen zurückgegriffen hat. Bei den drei Anwendungsfällen werden Emissionen, die der STR verursacht, an einem anderen Ort in gleicher Höhe eingespart:

- **Diesel (Scope 1):** An den Betriebstankstellen am STR werden die noch nicht elektrifizierten Fahrzeuge der Flughafengesellschaft sowie anderer Abfertigungsdienstleister auf dem Vorfeld mit Synthetik-Diesel versorgt. 1.759 t CO₂ entstanden 2019 durch den Einsatz dieses Kraftstoffs (2018: 1.023 t CO₂). Weil die FSG den Anteil bislang nicht komplett vermeiden kann, kompensiert sie ihn.
- **Strom (Scope 2):** Bereits seit 2014 kaufen die FSG und ihre Töchter FSEG und SAG für ihren Bedarf Ökostrom zu. Die Herkunftsnachweise belegen, dass dieser aus regenerativen Quellen gewonnen wird und schließen eine Doppelvermarktung aus. Der zugekaufte Strom des Flughafen Stuttgart stammt aus Wasserkraft.
- **Flüge (Scope 3):** 2019 legten die FSG-Mitarbeiter 636.885 km mit dem Flugzeug zurück. Das verursachte CO₂-Emissionen in Höhe von 176 t (2018: 162 t CO₂), für die das Unternehmen bei der gemeinnützige Organisation atmosfair Zertifikate kaufte. Atmosfair finanziert von den Spenden weltweit Klimaschutzprojekte nach dem strengsten verfügbaren Qualitätsstandard. Der Stuttgarter Airport appelliert auch an die Passagiere, ihre Flüge zu kompensieren und gibt auf seiner Website Tipps zum klimabewussten Reisen.

Klimaschonend zum Airport

Der Flughafen Stuttgart ist einer der am besten angebotenen Standorte Baden-Württembergs. Es gibt viele Alternativen zur Anfahrt per Verbrennerauto, etwa mit dem Bus, der S-Bahn, dem Elektro- oder Wasserstoff-Kfz, dem Fahrrad und via Carsharing. Heute stammt mehr als ein Drittel des am Airport ausgestoßenen CO₂ vom An- und Abreiseverkehr der Passagiere, Besucher und Beschäftigten. Die FSG will auf das Mobilitätsverhalten dieser Stakeholdergruppen Einfluss nehmen, gemeinsam mit ihnen Emissionen senken und zugleich die Luftqualität am Standort verbessern (→ S. 35).

In ihrem fairport-Programm (→ S. 92) hat sich die FSG dem Ziel verschrieben, umweltfreundliche Verkehrsmittel bei den Flughafennutzern populärer zu machen. So schafft sie beispielsweise durch eine gute Ladeinfrastruktur Anreize, mit E-Fahrzeugen anzureisen. Diese werden am Airport an 48 Ladestellen, inklusive einiger moderner Schnelllader, mit Ökostrom versorgt. Die FSG plant, weitere Parkplätze für E-Autos nachfragegerecht auszubauen und so weiter zum Aufbau eines flächendeckenden Ladenetzes in Baden-Württemberg beizutragen. Klar ist: Je mehr Fahrzeuge auf dem Campus Strom tanken, desto höher der Energiebedarf des Flughafens. Damit Verkehrs- und Energiewende Hand in Hand gehen können, wird die FSG die Ladestationen in das Energiemanagement einbinden. Perspektivisch kann sie so zum Beispiel steuern, dass die Batterie lange parkender Stromer dann gefüllt wird, wenn die Solaranlagen gerade viel Ertrag bringen.

Vision: CO₂-neutral fliegen

Die durch den Luftverkehr verursachten Emissionen liegen nur sehr bedingt im Einflussbereich eines Airport-Betreibers. Damit sich die Klimabilanz von Flügen verbessert, sind technologische Entwicklungen gefragt. Es gibt bereits aussichtsreiche Lösungen. Um den Wandel dahingehend zu beschleunigen, fördert die FSG die Forschung und setzt finanzielle Anreize. Wie sich Klimaschutz und Fliegen miteinander vereinbaren lassen, behandelt das Titelthema dieses Berichts (→ S. 04).

Durch Kompensationsleistungen kann Fliegen schon heute klimaneutral sein. Zu den bekannten CO₂-Effekten kommen weitere Klimawirkungen, zum Beispiel durch Kondensstreifen und Ozon. Ob sich diese bilden und wie sie sich verhalten, ist stark abhängig von der Flughöhe, den Wetterbedingungen und der Tageszeit. Sie bauen sich zwar schneller wieder aus der Atmosphäre ab als Kohlenstoffdioxid, tragen aber auch zur globalen Erwärmung bei. Auf Flugreisen spezialisierte, seriöse Kompensationsanbieter kalkulieren diese Effekte in ihren Preis für Klimazertifikate mit ein.

FLUGLÄRM UND SCHALLSCHUTZ

Moderne Triebwerke sind vergleichsweise leise. Aber startende und landende Maschinen erzeugen noch immer Geräusche, von denen sich manche Airport-Anwohner gestört fühlen. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) arbeitet seit Jahrzehnten gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) und den Airlines daran, Lärm zu begrenzen und die Nachbarn des STR zu schützen. 2019 führte die FSG eine neue Entgeltordnung ein, die stärkere Anreize für lärmarme Fluggeräte und weniger Nachtbewegungen setzt.

Strenge Auflagen gegen Fluglärm

Wie laut es rund um den Stuttgarter Flughafen maximal werden darf, regelt ein Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1987. Die dort enthaltene Lärmfestschreibungskontur besagt, dass es an keinem Ort in der Umgebung lauter werden darf als im Jahr 1978. Tagsüber ist ein Dauerschallpegel von maximal 67 dB(A) erlaubt – der Wert wurde 2019 durchgängig eingehalten. Das von Fluglärm betroffene Gebiet umfasste eine Fläche von 3,50 km² – und lag damit deutlich innerhalb der festgelegten Grenze von 18,86 km². Dem maximalen nächtlichen Dauerschallpegel von 57 dB(A) mit einer Ausbreitung von 5,4 km² wurde 2019 entsprochen.

Gerade bei Nacht wird der Luftverkehr von Anwohnern als störend empfunden. In Stuttgart gilt aus diesem Grund für zivile Flugzeuge mit Jetantrieb zwischen 23 Uhr und 6 Uhr eine Flugbeschränkung. Nur, wenn die Maschine regulär bis 23:30 Uhr angekommen wäre, darf sie bis spätestens 24 Uhr landen. Abgeflogen werden darf am STR nur bis 23 Uhr. Spätere Starts und Landungen sind lediglich mit Ausnahmegenehmigungen durch das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Luftfahrtbehörde möglich – oder wenn es sich um Einsätze für Katastrophenschutz und medizinische Hilfeleistung, Vermessungsflüge der DFS sowie Militärflüge handelt. Propellermaschinen und Nachtluftpostdienste sind nachts nur erlaubt, wenn sie bestimmte Lärmanforderungen erfüllen. Im Berichtszeitraum registrierte die FSG insgesamt 11.213 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (2018: 10.591).

Dem Airport entgeht kein Dezibel

Die Flughafengesellschaft hat nur sehr bedingt Einfluss auf die Geräusche der an- und abfliegenden Maschinen. Für Transparenz kann sie aber sorgen. Seit 1969 überwacht die FSG die Schallimmissionen. Ihre acht stationären Messstellen stehen in Gemeinden innerhalb des Lärmschutzbereichs. Ein mobiles Messgerät setzt der Flughafen je nach Bedarf flexibel ein, im Berichtsjahr etwa in Plochingen und in Reichenbach an der Fils. Alle Mikrofone liefern verlässliche Schallpegel von Flugzeug- und Umgebungsgläuschen. Die Daten werden nach festgelegten Vorgaben analysiert.

Laut den dauerhaft installierten Messstationen lag der gemittelte Dauerschallpegel 2019 tagsüber bei 54,0 dB(A) und damit knapp unter dem Vorjahreswert (2018: 54,1 dB(A)). Beschwerden über Flug-



Laufende Turbostrahl-Triebwerke saugen vorne Luft an und blasen diese hinten wieder aus. Das sorgt für den nötigen Schub, erzeugt aber auch Lärm.

lärm bearbeitet der Lärmschutzbeauftragte für den STR – ein Vertreter des Regierungspräsidiums Stuttgart. In Zusammenarbeit mit der DFS und dem Landesairport sucht er nach Lösungen, um vermeidbaren Lärm zu reduzieren. Da die DFS alle Flugrouten aufzeichnet, kann der Lärmschutzbeauftragte Verstöße nachweisen und Sanktionen in die Wege leiten. Nur äußerst selten liegt bei einem Lärmereignis tatsächlich regelwidriges Verhalten zugrunde. Die statistische Auswertung der Beschwerden war zum Redaktionsschluss des vorliegenden Berichts noch nicht abgeschlossen.

Seit September 2019 können Airport-Nachbarn und andere Interessierte Live-Daten zu Schallimmissionen auf der Website mit zehnmündiger Verzögerung abrufen. Das Online-Modul Track Visualisation, kurz TraVis, zeigt auf einer Übersichtskarte unter stuttgart-airport.com/travis alle Flugbewegungen und die an den acht Messstandorten erfassten Werte. Das Tool bietet der Öffentlichkeit volle Transparenz. Darüber hinaus veröffentlicht die FSG monatliche Berichte zur Lärmentwicklung. Diese enthalten seit September 2019 auch eine Karte mit der grafischen Darstellung der tatsächlichen Flugspuren. So können Anwohner nachvollziehen, wie häufig ihr Wohnort überquert wird. Alle Berichte der vergangenen Jahre sind unter stuttgart-airport.com/fluglaermbericht zu finden.

Laute und späte Maschinen zahlen mehr

Im Juli 2019 trat die neue Entgeltordnung des Landesflughafens in Kraft. Als erste Airport-Betreiberin deutschlandweit fördert die FSG darin den Einsatz von alternativen Treibstoffen und elektrisches Fliegen. Die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte hat sie in dem Incentive-Modell weiterentwickelt: Insbesondere Flugbewegungen in den Tagesrand- und Nachtzeiten sind deutlich teurer geworden. Den Lärmzuschlag ab 22 Uhr hat die FSG verdoppelt, ab 23 Uhr wird das Dreifache fällig und zwischen Mitternacht und 6 Uhr sogar das Vierfache. Airlines, die den STR mit nachweisbar geräuschärmeren Flugzeugmustern ansteuern, werden weiterhin belohnt. Für lautere Flotten müssen sie dagegen deutlich höhere Preise zahlen. Auf diesem Weg will die FSG langfristig Anreize für den Erwerb von emissionsarmen und leisen Flugzeugen schaffen. Ob ihr das gelungen ist, wird eine Wirksamkeitsprüfung im Jahr 2021 zeigen.

Navigationsverfahren mit hörbarer Verbesserung

Mithilfe von Messergebnissen wird die FSG die DFS bei der Einführung eines GPS-basierten Navigationssystems am Flughafen Stuttgart unterstützen. Dieses hilft den Piloten, die vorgegebenen Routen noch präziser einzuhalten. So können insbesondere die Bewohner besser geschützt werden, die im Umkreis der festgelegten Wendepunkte

leben. Diese Punkte umkurven die Flugzeuge nach dem Start in Richtung ihrer Destination. Um das nutzen zu können, müssen die Cockpits mit dem System ausgestattet werden.

Möglichst leise am Boden

Den Schallpegel auf dem Vorfeld will die FSG im Sinne der Mitarbeiter auf ein Mindestmaß senken. Weil es umweltschonender und leiser ist, setzt der Flughafen bei der Abfertigung auf elektrische Antriebe. Das gilt für Gepäckschlepper, Passagierbusse und Co. genauso wie für die Stromversorgung parkender Jets. Statt durch mobile Dieselgeneratoren kommt bei stationärem Ground Power der Strom geräuschlos durch unterirdische Kabel zum Flugzeug. Die FSG rüstet nach und nach alle Abstellpositionen um. 2019 gingen an sieben Außenpositionen neue Bodenstromanlagen in Betrieb, 2021 sollen weitere sieben folgen. Durch den Anschluss an das Starkstromnetz sind auch die lärmintensiven bordeigenen Hilfstriebwerke kürzer angeschaltet. Darüber hinaus hält das sogenannte Airport-Collaborative-Decision-Making-Verfahren (A-CDM) die Triebwerkslaufzeiten am Boden so kurz wie möglich und verringert damit die Lärmbelastung.

50 %

LEISER sind die E-Busse im Vergleich zu ihren Diesel-Vorgängern

Im April des laufenden Jahres gab es zeitweise keinen Flugbetrieb am STR – mit Ausnahme von Helikoptern. Anstelle von Flugzeugen waren für die Anwohner der angrenzenden Gemeinden aber Bauarbeiten hörbar. Die Teilerneuerung der Start- und Landebahn (→ S. 19) wurde aufgrund der Corona-Krise vorgezogen. Mit Rücksicht auf die Nachbarn beschränkte die FSG durch ihre Planung die Auswirkungen auf das mögliche Minimum. So sorgte zum Beispiel eine eigene Ausfahrt von der Autobahn A 8 dafür, dass Baufahrzeuge und LKW direkt auf das Gelände fuhren und die umliegenden Orte weniger von Baustellenverkehr berührt wurden.

Lärmsanierungen für die Nachbarschaft

Mit seinem Schallschutzprogramm finanziert der Landesairport Umbauten an Häusern in den Nachbargemeinden, die dazu dienen, Fluglärm aus Schlafzimmern fernzuhalten. Auf der Website schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de können Immobilienbesitzer prüfen, ob ihr Gebäude innerhalb der entsprechenden Zone liegt. Von baulichen Maßnahmen profitierten bislang die Bewohner von rund 9.000 Wohneinheiten. Seit 1996 investierte die FSG über 60 Mio. € in passiven Schallschutz.

UMWELT UND RESSOURCEN

Das Stuttgarter Flughafengelände besteht aus 200 ha Grünfläche. Sie ist Lebensraum für eine vielfältige Flora und Fauna. Der Airport hat es sich zur Aufgabe gemacht, das eigene und die angrenzenden natürlichen Ökosysteme wie Seen, Bäche und Wiesen zu schützen. Die Natur soll durch den Flughafen nicht beeinträchtigt werden, damit die Lebens- und Umweltqualität auf den Fildern erhalten bleibt. Dafür betreibt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ein umweltverträgliches Abfallmanagement sowie wirksamen Gewässerschutz und erhält die Biodiversität.

Abfall unter Kontrolle

Von gewöhnlichem Restmüll über tonnenweise Gras bis hin zu Gummiabrieb von Flugzeugreifen: Auf dem Flughafengelände entstehen die verschiedensten Abfallarten. Das Abfallwirtschaftszentrum (AWZ) des Flughafens ist ein zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb. Hier wird der Müll gesammelt, nach 60 Sorten getrennt und für die Wiederverwertung an externe Entsorgungsfirmen gegeben. Die Verwertungsquote des AWZ lag 2019 mit 98 % erneut auf einem hohen Niveau.

Wo sich viele Menschen aufhalten, wird auch meist einiges an Müll geworfen. Im wirtschafts- und passagierstarken Jahr 2019 war das Aufkommen um 44 % höher als 2018. Das hängt unter anderem mit den Witterungsbedingungen zusammen. Denn: Grasschnitt, Enteisungsmittel und Flotatschlamm, der aus dem Enteisungswasser extrahiert wird, gehören zu den mengenmäßig größten Abfallarten. Bereinigt um die jahreszeitlichen Schwankungen stieg die Gesamtmenge am Flughafen um 28 % im Vorjahresvergleich. 2019 besuchten zudem mehr Reisende die Gastronomie, Shops und Serviceeinrichtungen am Airport. Auch das spiegelt die Bilanz wider, beispielsweise durch eine Zunahme bei den Fetten und Ölen aus den Restaurantküchen. In den Mülleimern der Terminalgebäude kam außerdem mehr Restmüll zusammen – auch das ist auf die höheren Passagierzahlen zurückzuführen.

Wertvolle Ressourcen

Weil im Abfall Wertstoffe stecken, die sich erneut als Rohstoffe nutzen lassen, trennt die Flughafengesellschaft diesen auf dem gesam-

ten Areal. Nur für 2 % des Mülls gibt es keine weitere Verwendung. Für alle anderen Abfallsorten hat die FSG eine Strategie, um diese zu vermeiden, zu reduzieren oder so umweltfreundlich und wirtschaftlich wie nur möglich wiederzuverwerten. Ein paar Beispiele:

- **Grasschnitt:** Die Gärtner mähten 2019 auf den Flughafenwiesen 675 t Gras (2018: 550 t) ab. In einer nahe gelegenen Biogasanlage dient der Grünschnitt der ökologischen Energieerzeugung. Dafür werden jährlich von Wissenschaftlern der Universität Hohenheim Analysen durchgeführt, die bestätigen, dass die Pflanzen keine erhöhte Schadstoffbelastung aufweisen.
- **Gummiabrieb und Fahrzeugreifen:** Beim Touchdown hinterlassen Flugzeuge einen Gummibelag auf der Start- und Landebahn. Damit die Maschinen immer sicher landen können, wird dieser regelmäßig entfernt. Gut 9 t Abrieb entstand 2019 dabei und wurde als Wertstoff sortenrein getrennt und später in Energie umgewandelt. Stark beansprucht werden auch die Reifen der Abfertigungsgeräte auf dem Vorfeld: Die Gepäckschlepper pendeln mit ihrer Ladung ständig zwischen Terminals und Maschinen hin und her. 90 % der jährlich rund 600 abgefahrenen Reifen der Schlepper und Sprinter können künftig mit einer speziellen Technik zwei- bis dreimal runderneuert werden, bevor sie entsorgt werden müssen. Das spart Ressourcen wie Kautschuk, Erdöl und Stahl.
- **Enteisungsmittel und Flotatschlamm:** Die Rückstände aus der Flugzeugenteisung sind sogenannte organische Reststoffe. Unter den De-Icing-Positionen fangen Tanks die Flüssigkeit auf. Den Inhalt erhalten die umliegenden Kläranlagen, die daraus Energie gewinnen. Das Gleiche passiert mit dem Schlamm, der in einer Flotationsanlage vom Enteisungswasser abgetrennt wird. Auch er enthält einen relativ hohen Anteil an gesamtorganischem Kohlenstoff (TOC). Abhängig von Niederschlag und der Menge ausgebrachter Enteisungsmittel fällt mehr oder weniger dieser Biomasse an.
- **IT-Altgeräte:** In Computern, Smartphones und Tablets stecken Metalle und seltene Erden. Um diese Ressourcen zu schonen, spendet die FSG aussortierte Hardware an die gemeinnützige Organisation AfB (Arbeit für Menschen mit Behinderung). Diese bereitet die funktionsfähigen Elektrogeräte entweder als Second-Hand-Ware auf oder zerlegt und recycelt sie nach ökologischen und ethischen Standards.



Der Flughafen von oben bei Nacht: Hier kann man gut erkennen, welche Orte bereits mit dem weißlichen Licht von LEDs beleuchtet werden, und wo noch Halogenlampen ihre Umgebung in einen gelblichen Schein tauchen. Weil LEDs kein Quecksilber enthalten, ist ihre Entsorgung sicherer.

- **Verbotene Gegenstände aus dem Handgepäck:** Was nicht mit durch die Sicherheitskontrolle darf, wie Scheren oder flüssige Kosmetikartikel in größeren Behältern, muss von den Passagieren zurückgelassen werden. Rund 20.000 dieser Artikel sind pro Jahr noch brauchbar. Die FSG spendet sie an soziale Einrichtungen. Die Fildertafel e. V. in Filderstadt und die Diakonie Karlshöhe in Ludwigsburg verkaufen die Produkte für einen kleinen Preis in ihren Geschäften. Für Getränkeflaschen hat die FSG eine gesonderte Lösung entwickelt: Fluggäste können diese vor den Kontrollstellen an die Initiative „Spende dein Pfand“ abgeben. Mit dem Erlös werden fünf Arbeitsplätze finanziert (→ S. 44).
- **Altpapier:** Der Papierverbrauch der Flughafengesellschaft soll zwischen 2017 und 2021 um 10 % sinken. Dokumente wie Verträge und Projektgenehmigungen werden vermehrt in einem digitalen Archiv ablegt. Interne Arbeitsprozesse wie Reisekostenabrechnungen oder Seminaranmeldungen wurden umgestellt. Das Umweltmanagement hat sich vorgenommen, die Mitarbeiter über eine Kampagne zum sparsamen Umgang mit Papier weiter zu sensibilisieren. Die Abfertigungstochter Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) arbeitet daran, die Trennquote ihres Abfalls zu steigern und stellt dafür an weiteren Orten auf dem Betriebsgelände separate Papiertonnen auf.
- **Einweg-Plastik:** Die EU hat Einmal-Plastikgegenstände, für die es umweltschonendere Alternativen gibt, ab 2021 verboten. Daran werden sich auch die Fluggesellschaften sowie die Betreiber der Cafés und Restaurants am Airport halten. Sie haben mit der Umstellung begonnen. In den Werkstätten und dem Verkehrsgebäude am Vorfeld geben die Kaffeautomaten für Beschäftigte noch Kunststoffbecher aus. Damit weniger Plastik entsorgt werden muss, regt der Flughafen die Mitarbeiter dazu an, statt aus Einwegbechern aus wiederverwendbaren Tassen zu trinken.

Gefahrstoffe vermeiden und sicher entsorgen

Manche Abfälle am STR gelten als Gefahrstoffe. Das sind beispielsweise Reste von lösemittelhaltigen Farben und Lacke, Batterien oder quecksilberhaltige Leuchtstofflampen. Für sie gelten spezifische Auflagen, denn im Sinne der Mitarbeiter und der Umwelt ist im Umgang mit ihnen und bei der Entsorgung besondere Vorsicht geboten. Die gefährlichen Stoffe werden im AWZ des Flughafens fachgerecht zwischengelagert, bis sie eine darauf spezialisierte Firma abnimmt.

Die FSG und die SAG wissen genau, wo und mit welchen Gefahrstoffen ihre Mitarbeiter arbeiten. Am Airport bewerten Sicherheitsfachkräfte, Feuerwehrmitarbeiter sowie Experten für Arbeitssicherheit, Entsorgung, Gewässer- und Umweltschutz jeden neuen Stoff dieser Kate-

gorie. Eine Datenbank listet sie auf und nennt mögliche Alternativen, deren Einsatz dann geprüft wird. Bei Abfällen hat immer die Vermeidung Vorrang: Der Flughafen rüstet bei der Befeuern auf dem Vorfeld und an anderen Orten beispielsweise von Halogenlampen auf LED-Technik um. Dadurch reduziert sich die Menge des als gefährlich eingestuften quecksilberhaltigen Materials.

Wasser, Böden und Luft schützen

Der Flughafen Stuttgart betreibt nach dem Vorsorgeprinzip ein vorbildliches Entwässerungsmanagement, mit dem er sogar anspruchsvolle gesetzliche Vorgaben übertrifft. Neben dem Schutzgut Wasser ergreift der Flughafen auch Maßnahmen, um in seinem Umfeld gesunde Böden und saubere Luft zu erhalten.

Genau 296.007 m³ Frischwasser benötigte der STR im Jahr 2019. Genutzt wurde es zum Beispiel für die Gebäudereinigung, Feuerübungen oder, um Durst zu stillen. Nicht überall am Airport wird es in höchster Qualität gebraucht. Um die Ressource zu schonen, hat der Flughafen die Versorgungsnetze für Trink- und Löschwasser voneinander getrennt. Bei den breiteren Löschwasserrohren entfallen die regelmäßigen Spülungen. Im Berichtsjahr beendete die FSG das langjährige Projekt, bei dem mehr als 7 km Leitung neu verlegt wurden.

Grünfläche und versiegelter Boden teilen sich das Flughafengelände mit jeweils rund 200 ha. Bei solchen Dimensionen verursacht ein gewöhnlicher Niederschlag bereits große Mengen Oberflächenwasser. Auf den Betonplatten der Runway, der Rollwege und des Vorfelds kann es nicht versickern. Schächte und Kanäle leiten es ab, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Selbst auf Starkregenereignisse, die durch den Klimawandel künftig vermehrt auftreten werden, ist die FSG vorbereitet. In seinen fünf Klär- und Rückhaltebecken verfügt der Airport über ein Volumen von mehr als 100.000 m³. Würden bei besonders heftigen Gewitterregen die Massen unmittelbar abfließen, wären der angrenzende Waagenbach und der Steppach-Stausee schnell überlastet. Stattdessen läuft das Wasser kontrolliert ab, sodass die Ökosysteme nicht gestört werden. Ab 2020 will die FSG auch ihren Kombispeicher im Regelbetrieb für solche Fälle nutzen; sie hat das bereits erfolgreich getestet. Die häuslichen und gewerblichen Abwässer gehen vom Campus direkt an die kommunalen Kläranlagen.

In den kalten Jahreszeiten ist das Oberflächenwasser teils mit Enteisungsmitteln vermischt. 2019 kamen diese Stoffe aufgrund der Witterung häufig zum Einsatz: Insgesamt waren 651 t gesamtorganischer Kohlenstoff (Total Organic Carbon, TOC) im Enteisungswasser enthalten (2018: 232 t). Das belastete Wasser wird in einem Schwebebett-

reaktor biologisch vorbehandelt und der TOC-Gehalt gesenkt. Das komplexe Entwässerungssystem des Airports trennt dank genauer Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik das Abwasser nach Herkunft, Flächennutzung und Verschmutzungsgrad. So ist eine Vermischung von mit TOC versetztem und unbelastetem Oberflächenwasser ausgeschlossen. Die Mitarbeiter des flughafeneigenen zertifizierten Abwasserlabors überwachen die Vorgänge. Im Berichtsjahr hielten die FSG und die SAG alle regulatorischen Vorschriften ein.

Der Schutz von Gewässern und Böden hängt meist direkt miteinander zusammen. So auch im Fall von per- und polyfluorierten Kohlenwasserstoffen (PFC). Heute nutzt die Flughafenfeuerwehr bei der Brandbekämpfung neben Wasser ausschließlich fluorfreie Schaummittel, die kein PFC beinhalten. Bevor gesundheitliche Bedenken zu den Chemikalien aufkamen, war deren Verwendung in Löschschäumen noch nicht gesetzlich reguliert. Sie kamen wegen ihrer vorteilhaften Eigenschaften bis 2011 unter anderem am STR zum Einsatz, als dies noch zugelassen war. Die FSG stellte eine erhöhte PFC-Konzentration in den Böden rund um das ehemalige Löschübungsbecken fest. Damit sich die Substanz nicht durch Ober- und Sickerwasser weiter verteilt, errichtete sie eine Behandlungsanlage. Diese filtert seit 2016 die austretenden Ausflüsse, bevor sie in den Brühlgraben und den Katzenbach laufen. PFC baut sich nur sehr langsam selbst ab. Daher rechnet die FSG damit, dass sie das Verfahren noch viele Jahre fortsetzen wird und will es weiter optimieren. Damit unbelastetes Wasser ungehindert abfließen kann, sollen bestimmte Flächen bis Ende 2020 aus dem Reinigungssystem entkoppelt werden.

Im Jahr 2019 rückte die Flughafenfeuerwehr 163-mal aus, um Öl oder Treibstoff manuell von den Verkehrsflächen zu beseitigen (→ S. 34). Bislang verfügt sie dafür noch nicht über ein Spezialfahrzeug, das die Spuren maschinell entfernt. Die FSG plant, ihre Ausstattung zu verbessern und dadurch das Risiko einer Umweltbelastung durch Unfälle weiter zu minimieren und außerdem Zeit bei der Reinigung zu sparen.

Bei Verbrennungsprozessen mit sehr hohen Temperaturen – etwa beim Tabakrauchen, bei brennenden Kerzen oder in Motoren wie Flugzeugtriebwerken – entstehen ultrafeine Partikel (UFP). Ihre grundlegenden Eigenschaften sind der Fachwelt seit Langem bekannt. Mögliche Wirkungen auf Gesundheit und Umwelt konnten bislang wissenschaftlich nicht hinreichend eingeordnet werden. Im Gegensatz zu gröberen Feinstäuben (PM₁₀ und PM_{2,5}) gibt es noch keinen messtechnischen Standard. Die FSG nimmt das Thema ernst und ist sich ihrer Verantwortung gegenüber den Beschäftigten und dem Flughafenumfeld bewusst. Sie steht im Austausch mit wissenschaftlichen Experten, Behörden und anderen Airports, an denen Forscher Studien durchführen.

Artenreichtum bewahren

Als Betreibergesellschaft trägt die FSG auch Verantwortung für die Pflanzen- und Tierwelt auf dem Gelände. Die bewachsenen Flächen rund um die Runway und die Rollwege bilden ein Trockenwiesenbiotop aus Glatthafer- und Rotschwingelwiesen. Die rund 70 Pflanzenarten, zahlreichen Insekten und kleinen Säugetiere sollen dort ungestört wohnen können – ohne dem Flugverkehr in die Quere zu kommen. Das ist auch das Ziel des Wildlife Managers der FSG. Seine Aufgabe ist es, die Gefahr einer Kollision von Tieren mit Flugzeugen so gering wie möglich zu halten. Das gelingt unter anderem durch eine umweltgerechte Pflege der Grünflächen und, indem Vogelscharen vertrieben werden. Tiere wie Mäuse oder Hasen können sich im dichten Gras gut vor Raubvögeln verstecken. Das macht den Flughafen als Beuterevier uninteressant. Dennoch kommt es manchmal zu ungewollten Begegnungen: Mit 6,6 Vorfällen pro 10.000 Starts und Landungen lag die Vogelschlagrate in Stuttgart im bundesweiten Schnitt.

22,2 l

FLUGHAFENHONIG brachten die Airport-Bienen 2019 ein

Neben den Wiesen bewirtschaftet die FSG auch weitere naturnahe Flächen. Dazu gehört Dachbegrünung, beispielsweise auf dem Bürogebäude SkyPort, dem Logistikzentrum Cargo Center Süd und der Feuerwache. Sie bedeckt insgesamt 6.000 m². Des Weiteren besitzt der Flughafen mehrere Grundstücke rund um den Airport. Sie tragen zum Beispiel als Streuobstwiesen oder als Teil eines Naturschutzgebiets zum Erhalt der Biodiversität bei. Es handelt sich dabei vor allem um Ausgleichsflächen, die die FSG im Zuge von Flurneuordnungsverfahren erwarb.

Die Airport-Bienen bereichern die Artenvielfalt am STR. Seit 2012 stehen mehrere Bienenstöcke innerhalb des Flughafenzauns. Sie dienen dem Bio-Monitoring. Mithilfe einer Honig-Analyse können Wissenschaftler der Landesanstalt für Bienenkunde der Universität Hohenheim Schlüsse über Schadstoffrückstände auf Blüten und Pollen ziehen. Der Honig war bisher immer einwandfrei. Das bedeutet, dass der Verkehr seine Qualität nicht negativ beeinflusst. Bei ihren Ausflügen außerhalb des Biotops bestäuben die Bienen auch die Obstbäume und Beeresträucher in einem Radius von ungefähr 3 km. Ganz nebenbei sorgen sie so für eine bessere Ernte. Die Konzentration der Luftschadstoffe am Flughafen überwacht die FSG außerdem in einem Kataster. Sie führt dieses jährlich fort.

Wo wir
stehen.



Zunehmender Mobilitätsbedarf **und** weniger Emissionen

Im Jahr 2019 flogen 7,6 % mehr Passagiere ab Stuttgart als im Vorjahr. Uns ist es zugleich gelungen, die CO₂-Emissionen des Airport-Betriebs weiter zu senken: im Vergleich zu 1990 um ein Drittel. Wir vereinbaren den Aufwärtstrend beim Mobilitätsverhalten mit unseren Klimazielen – zum Beispiel, indem wir unsere Bodenflotte elektrifizieren. Wir machen dabei stets alle Entwicklungen transparent.



BILANZ

der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2019

Aktiva	31.12.2019 T€	31.12.2018 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	1.458	1.233
2. Geleistete Anzahlungen	414	672
	1.872	1.905
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	380.952	398.453
2. Technische Anlagen und Maschinen	31.850	30.192
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	23.746	20.203
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.620	5.683
	445.168	454.531
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	53.250	51.500
2. Beteiligungen	97.660	98.020
	150.910	149.520
	597.950	605.956
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.131	2.241
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.434	16.234
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.635	2.385
3. Forderungen gegen Gesellschafter	377	281
4. Sonstige Vermögensgegenstände	7.144	6.856
	22.590	25.756
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	583	24
	25.304	28.021
C. Rechnungsabgrenzungsposten	87	195
	623.341	634.172

Passiva	31.12.2019 T€	31.12.2018 T€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	50.000	50.000
II. Kapitalrücklage	295.446	295.446
III. Gewinnrücklagen		
1. satzungsmäßige Rücklagen	5.000	5.000
2. andere Gewinnrücklagen	90.196	83.560
	95.196	88.560
IV. Jahresüberschuss	50.174	6.636
	490.816	440.642
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	4.803	5.088
2. Steuerrückstellungen	7.260	5.725
3. Sonstige Rückstellungen	34.486	36.460
	46.549	47.273
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	24.861	88.212
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.469	7.295
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	40.883	39.044
4. Sonstige Verbindlichkeiten	5.205	5.265
	79.418	139.816
D. Rechnungsabgrenzungsposten	6.558	6.441
	623.341	634.172

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Flughafen Stuttgart GmbH vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019

	T€	31.12.2019 T€	31.12.2018 T€
1. Umsatzerlöse	300.112		286.135
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	936		454
3. Sonstige betriebliche Erträge	4.214		6.459
		305.262	293.048
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.924		9.003
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	68.369		62.937
		78.293	
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	53.547		50.904
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	13.335		13.128
		66.882	
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		33.536	34.757
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		71.837	115.319
8. Erträge aus Beteiligungen		1.350	1.348
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		2.201	1.793
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		25	10
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen		390	910
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		442	1.464
13. Ergebnis vor Ertragsteuern		57.458	7.777
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		6.598	423
15. Ergebnis nach Steuern		50.860	7.354
16. Sonstige Steuern		686	718
17. Jahresüberschuss		50.174	6.636

ANHANG

für das Geschäftsjahr 2019

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 2019 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.

Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfolgt unter der Annahme einer positiven Fortbestehensprognose.

Verpflichtungen nach dem Energiewirtschaftsgesetz – EnWG

Mit Inkrafttreten der Neuerungen des EnWG im August 2011 ist die Flughafen Stuttgart GmbH als Eigentümer eines geschlossenen Verteilnetzes 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 zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht nimmt die Gesellschaft die Erleichterungen des § 6b 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 Pächterlöse für die Betriebsmittelüberlassung an die FSEG beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 auf 10.593 T€. Weiterhin hat die Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2019 für Personalüberlassung und Managementdienstleistungen 2.107 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 2019 hat die Flughafen Stuttgart GmbH von der FSEG Leistungen in Höhe 19.256 T€ bezogen.

Für den Tätigkeitsabschluss gemäß § 6b Abs. 3 EnWG wurden dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Abschreibungsmethoden angewandt 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 Bewertungsmethoden wurden unverändert zum Vorjahr angewandt.

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 er-

folgten 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.

Für Befuerungsteile wurde ein Festwert gem. § 240 Abs. 3 HGB in Höhe von 437 T€ gebildet.

Entwicklung des Anlagevermögens der Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2019

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2019 T€	Zugänge ¹ T€	Abgänge T€	Umbuchungen T€	Stand 31.12.2019 T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	19.654	1.059	196	634	21.151
2. Geleistete Anzahlungen	672	278	189	-347	414
	20.326	1.337	385	287	21.565
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	917.342	3.307	0	361	921.010
2. Technische Anlagen und Maschinen	403.754	3.796	1.914	2.784	408.420
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	77.602	9.069	1.470	457	85.658
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.683	7.530	704	-3.889	8.620
	1.404.381	23.702	4.088	-287	1.423.708
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	67.991	1.750	0	0	69.741
2. Beteiligungen	106.568	30	0	0	106.598
	174.559	1.780	0	0	176.339
Gesamt	1.599.266	26.819	4.473	0	1.621.612

¹ Einschließlich Investitionszuschuss (302 T€).

Geringwertige Wirtschaftsgüter wurden bis 2017 in einen Sammelposten eingestellt, der im Zugangsjahr und in den folgenden 4 Jahren mit jeweils einem Fünftel abgeschrieben wird. Der Abgang wird im fünften Jahr der Anschaffung unterstellt.

Ab 2018 werden Geringwertige Wirtschaftsgüter im Zugangsjahr voll abgeschrieben und sind im Anlagengitter im Jahr des Erwerbs als Zu- und Abgang ausgewiesen.

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

Abschreibungen				Buchwerte		
Stand 01.01.2019 T€	Abschreibungen des Berichtsjahres T€	Abgänge T€	Stand 31.12.2019 T€	Stand 31.12.2019 T€	Stand 31.12.2018 T€	
18.421	1.468	196	19.693	1.458	1.233	
0	0	0	0	414	672	
18.421	1.468	196	19.693	1.872	1.905	
518.889	21.169	0	540.058	380.952	398.453	
373.562	4.922	1.914	376.570	31.850	30.192	
57.399	5.977	1.464	61.912	23.746	20.203	
0	0	0	0	8.620	5.683	
949.850	32.068	3.378	978.540	445.168	454.531	
16.491	0	0	16.491	53.250	51.500	
8.548	390	0	8.938	97.660	98.020	
25.039	390	0	25.429	150.910	149.520	
993.310	33.926	3.574	1.023.662	597.950	605.956	

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 Guthaben bei Kreditinstituten.

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 2018 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 423 T€. 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 31.12.2019	2,71

Die Bewertung der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit erfolgt unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Es wurde ein Rechnungszins von 0,63 % (Vorjahr: 0,98 %) für bestehende Altersteilzeitarbeitsverhältnisse sowie 0,63 % (Vorjahr: 0,98 %) für Anwartschaften zugrunde gelegt. Bei der Berechnung der Altersteilzeitrückstellungen wurden künftige Lohn- und Gehaltssteigerungen (ab dem Jahr 2021) von 2,0 % berücksichtigt.

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.

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.

Name und Sitz des Unternehmens	Anteil am Kapital %	Eigenkapital T€	Ergebnis des Geschäftsjahres T€
Baden-Airpark GmbH, Rheinmünster	65,8	116.167	-4.644
Cost Aviation GmbH (CA), Stuttgart	75,0	146	46
Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Stuttgart	100,0	25	469 ¹
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH, Stuttgart	100,0	1.684	1.732 ¹
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Leinfelden-Echterdingen	100,0	1.326	700
S. Stuttgart Ground Services GmbH, Leinfelden-Echterdingen	51,0	2.235	1.587
AHS Aviation Handling Services GmbH, Hamburg	10,0	5.534	-2.689
Flughafen Parken GmbH, München	14,29	49	-253 ²

¹ Vor Ergebnisabführung aufgrund des bestehenden Ergebnis-/Gewinnabführungsvertrags.

² Vorläufiges Jahresergebnis.

Die Flughafen Stuttgart GmbH stellt als Mutterunternehmen zum 31. Dezember 2019 für den größten Kreis von Unternehmen einen Konzernabschluss auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Finanzanlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Beteiligungen in Höhe von 390 T€ (Vorjahr: 910 T€) abgeschrieben.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.526 T€ (Vorjahr: 1.734 T€).

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 1.928 T€ (Vorjahr: 1.928 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 20. Mai/24. Mai 2019 wurde der gesamte Jahresüberschuss des Vorjahres in die Gewinnrücklagen eingestellt. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Gewinnrücklagen auf 95.196 T€ (Vorjahr: 88.560 T€). Davon beträgt die satzungsmäßige Gewinnrücklage zum 31. Dezember 2019 10 % des Stammkapitals (5.000 T€).

Ausschüttungsgesperrte Beträge bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 424 T€ (Vorjahr: 513 T€).

Rückstellungen

Der Bilanzausweis setzt sich wie folgt zusammen:

Art der Rückstellungen	31.12.2019 T€	31.12.2018 T€
Rückstellungen für Pensionen	4.803	5.088
Steuerrückstellungen	7.260	5.725
Sonstige Rückstellungen	34.486	36.460
	46.549	47.273

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Aufwendungen für noch zu erteilende Gutschriften (18.137 T€), für noch nicht abgerechnete Bauleistungen (7.131 T€), für Personalaufwendungen (6.622 T€) sowie für sonstige zum Bilanzstichtag erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten (2.596 T€).

Die Altersteilzeitverpflichtungen (990 T€) wurden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem beizulegenden Zeitwert zum 31. Dezember 2019 des Deckungsvermögens (444 T€) verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 472 T€.

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	
	31.12.2019 T€	31.12.2018 T€	31.12.2019 T€	31.12.2018 T€	31.12.2019 T€	31.12.2018 T€	31.12.2019 T€	31.12.2018 T€
Verbindlichkeiten								
– gegenüber Kreditinstituten	24.861	88.212	24.057	88.212	0	0	804	0
– aus Lieferungen und Leistungen	8.469	7.295	8.469	7.295	0	0	0	0
– gegenüber verbundenen Unternehmen	40.883	39.044	40.883	39.044	0	0	0	0
– sonstige	5.205	5.265	3.771	3.972	361	491	1.073	802
(davon aus Steuern)	(503)	(2.550)	(503)	(2.550)	(0)	(0)	(0)	(0)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	79.418	139.816	77.180	138.523	361	491	1.877	802

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen geschäftsübliche Eigentumsvorbehalte.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren 1.438 T€ (Vorjahr: 1.400 T€) aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

Rechnungsabgrenzungsposten

Mit Vertrag vom 17. Juli 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. Dezember 2019 einen Stand in Höhe von 594 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 Verlustvorträge berücksichtigt.

Die Bewertung der temporären Differenzen und der innerhalb der nächsten fünf Jahre verrechenbaren steuerlichen Verlustvorträge 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. Dezember 2019 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. Dezember 2035.

Finanzielle Verpflichtungen aus begonnenen Investitionen (luft- und landseitiger Flughafenbau) bestehen in Höhe von rund 56,5 Mio. €.

Aufgrund der Novellierung des Fluglärmsgesetzes entstehen Verpflichtungen zur Kostenübernahme für bauliche Schallschutzmaßnahmen gegenüber den anspruchsberechtigten Anlieger-Haushalten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen gemäß § 285 Nr. 3a HGB bestehen aus Pacht-, Miet- und Leasingverträgen, davon im Geschäftsjahr 2018

in Höhe von 1.522 T€. Für den Zeitraum 2019 bis 2024 bestehen weitere Verpflichtungen in Höhe von 2.666 T€. Die Miet-, Pacht- und Leasingverträge betreffen Mieten für den Fuhrpark und Stellplätze sowie bestimmte Büro- und Geschäftsausstattungen (Kopierer, Drucker).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

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

	2019 T€
Flughafenentgelte	99.687
Abfertigungsentgelte	48.284
Zentrale Infrastrukturentgelte	26.502
Sonstige Erlöse Aviation	14.678
Miet- und Pachterlöse	39.855
Umsatz- und Konzessionsabgaben/ Gestattungsentgelte	47.747
Erlöse aus Versorgungsleistungen	12.450
Sonstige Erlöse Non-Aviation	10.908
	300.111

Im Zusammenhang mit der strukturellen Neuausrichtung ihrer Entgeltordnung setzt die FSG ein Incentive-Modell als Mittel zur gezielten Verkehrsentwicklung ein.

Ausgaben in diesem Kontext sind daher für das Jahr 2019 in Höhe von 12,4 Mio. € (Vorjahr: 7,6 Mio. €) erlösmindernd gebucht.

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 2.632 T€ enthalten, es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betragen im Jahr 2019 3.135 T€ (Vorjahr: 3.657 T€).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 178 T€ (Vorjahr: 4.457 T€) enthalten.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2019 T€	2018 T€
Finanzerträge		
Erträge aus Beteiligungen	1.350	1.348
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(1.350)	(1.348)
Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	2.201	1.793
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	25	10
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)
	3.576	3.151
Finanzaufwendungen		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-390	-910
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-442	-1.464
	-832	-2.374
Finanzergebnis	2.744	777

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen betreffen im Geschäftsjahr 2019 in Höhe von 136 T€ (Vorjahr: 172 T€) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, die mit Zinserträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 5 T€ (Vorjahr: 7 T€) verrechnet wurden.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhalten u.a. Steuernachzahlungen und -erstattungen aus geänderten Steuerbescheiden für die Vorjahre.

Sonstige Angaben

Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Geschäftsführer und Auszubildende) beträgt 980 (Vorjahr: 959):

Angestellte	555
Gewerbliche Arbeitnehmer	425
	980

Angaben zu Organen der Gesellschaft

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2019 gehörten der Geschäftsführung

Herr Walter Schoefer, Weissach,
Frau Dr. Arina Freitag, Stuttgart,

an.

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung (einschließlich von Dritten gewährte Vergütungen) beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 auf 661 T€.

Die Gesamtbezüge von Herrn Walter Schoefer im Geschäftsjahr 2019 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	195 T€
Voraussichtliche erfolgsabhängige Vergütung	117 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	17 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	333 T€

Weiterhin besteht für Altersversorgungsansprüche zum 31. Dezember 2019 eine Pensionsrückstellung für Herrn Walter Schoefer in Höhe von 1.634 T€.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Frau Dr. Arina Freitag im Geschäftsjahr 2019 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	195 T€
Voraussichtliche erfolgsabhängige Vergütung	117 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	13 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	329 T€

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

An weitere ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2019 278 T€ bezahlt; für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.170 T€.

Aufsichtsrat

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 auf 23 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.

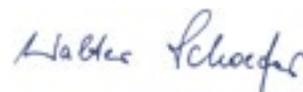
Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss in Höhe von 50.174 T€ in die Gewinnrücklagen einzustellen.

Nachtragsbericht

Seit Anfang 2020 kommt es aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus in Europa zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Luftverkehrs im In- und Ausland. Dies führt auch in Stuttgart zu deutlich rückläufigen Erlösen und zu einem erheblichen Ergebnisrückgang.

Stuttgart, 27. Februar 2020
Flughafen Stuttgart GmbH
Geschäftsführung



Walter Schoefer



Dr. Arina Freitag

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie den Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammen-

gefasste Lage- und Konzernlagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote). Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, dem zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen

Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

→ identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – be-

absichtiger oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges

Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie

bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG

Wir haben die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung der nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Sparte Netz – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 einschließlich der Angaben zu den Regeln, nach denen die Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens sowie die Aufwendungen und Erträge den gemäß § 6b Abs. 3 Satz 1 bis 4 EnWG geführten Konten zugeordnet worden sind – geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- wurden die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 in allen wesentlichen Belangen erfüllt und
- entspricht der beigefügte Tätigkeitsabschluss in allen wesentlichen Belangen den Vorschriften des § 6b Abs. 3 EnWG.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung nach § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG“ sowie im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht“ weitgehend beschrieben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile hierzu zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für die Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG sowie für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie zur Einhaltung dieser Pflichten als notwendig erachtet haben.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt wurden sowie einen Vermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Pflichten zur

Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet. Die Prüfung umfasst die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde.

Stuttgart, den 27. Februar 2020

Baker Tilly GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Düsseldorf)



Peter Schill
Wirtschaftsprüfer



Daniel Deutsch
Wirtschaftsprüfer

PERSONALKENNZAHLEN

2018/2019

Für alle Personalkennzahlen gilt der Stichtag 31. Dezember. Wo nicht eigens vermerkt, beziehen sich die Zahlen auf die Stammbesellschaft (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]

	2019						2018					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammbesellschaft	265	26,6	733	73,5	998	100	245	25,3	723	74,7	968	100
Voll- und Teilzeitbeschäftigte												
Vollzeit	154	15,4	666	66,7	820	82,2	145	15,0	662	68,4	807	83,4
Teilzeit	111	11,1	67	6,7	178	17,8	100	10,3	61	6,3	161	16,6
Arbeitsverträge												
Befristet	15	1,5	9	0,9	24	2,4	17	1,8	18	1,9	35	3,6
Unbefristet	250	25,1	724	72,6	974	97,6	228	23,6	705	72,8	933	96,4
Weitere Beschäftigte												
Auszubildende und dual Studierende	15	-	48	-	63	-	18	-	40	-	58	-
Praktikanten	8	-	8	-	16	-	9	-	7	-	16	-
Leiharbeiter	1	-	0	-	1	-	0	-	0	-	0	-
Gesamtbeschäftigte	289	26,8	789	73,2	1.078	100	272	26,1	770	73,9	1.042	100
Mitarbeiter mit Kollektivvereinbarungen ¹	270	93,4	750	95,1	1.020	94,6	257	94,5	735	95,5	992	95,2

¹ Einschließlich Leiharbeitern.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

	2019			2018		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Meldepflichtige Unfälle¹	4	24	28	4	20	24
davon Betriebs-/Arbeitsunfälle	3	21	24	2	17	19
davon Wegeunfälle	1	3	4	2	1	3
davon Betriebssportunfälle	0	0	0	0	2	2
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle ²	-	-	393	-	-	398
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote ³	10,7	27,3	22,8	7,6	22,1	18,4
Krankentage⁴	3.632	14.613	18.245	3.570	15.649	19.219
Krankheitsquote⁵	6,2	8,2	7,7	6,1	8,8	8,1

¹ Meldepflichtig ist ein Arbeitsunfall, der mehr als drei Tage Arbeitsunfähigkeit verursacht; im Berichtsjahr keine meldepflichtigen Unfälle durch Leiharbeiter.

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

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

⁴ Ohne Leiharbeiter.

⁵ Verhältnis der Krankentage zu den Solltagen in %.

Mitarbeiterfluktuation

	2019				2018			
	Eintritte	in %	Austritte	in %	Eintritte	in %	Austritte	in %
Eintritte und Austritte gesamt	99	-	81	-	73	-	61	-
nach Altersklassen¹								
< 30 Jahre	51	51,5	20	24,7	35	48,0	11	18,0
30 bis 39 Jahre	19	19,2	22	27,2	21	28,8	12	19,7
40 bis 49 Jahre	16	16,2	12	14,8	12	16,4	6	9,8
50 bis 59 Jahre	10	10,1	5	6,2	5	6,9	5	8,2
> 59 Jahre	3	3,0	22	27,2	0	0,0	27	44,3
nach Geschlecht¹								
Weiblich	64	64,7	58	71,6	44	60,3	52	85,3
Männlich	35	35,4	23	28,4	29	39,7	9	14,8
Durchschnittliche Fluktuationsquote²				7,64				6,0

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Ein- und Austritte.

² Fluktuationsquote in % = (Austritte im Jahr * 100) ÷ (Bestand am 01.01. + Eintritte im Jahr).

Altersstruktur Mitarbeiter 2019

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeiter gesamt	265	26,6	733	73,5	998	100
nach Altersklassen						
< 30 Jahre	59	5,9	70	7,0	129	12,9
30 bis 39 Jahre	66	6,6	90	9,0	156	15,6
40 bis 49 Jahre	70	7,0	162	16,2	232	23,3
50 bis 59 Jahre	57	5,7	305	30,6	362	36,3
> 59 Jahre	13	1,3	106	10,6	119	11,9

Anzahl und Altersstruktur Führungskräfte 2019

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Führungskräfte	15	21,4	55	78,6	70	100
nach Altersklassen¹						
< 30 Jahre	0	0,0	1	1,4	1	1,4
30 bis 39 Jahre	1	1,4	7	10,0	8	11,4
40 bis 49 Jahre	8	11,4	13	18,6	21	30,0
50 bis 59 Jahre	5	7,1	27	38,6	32	45,7
> 59 Jahre	1	1,4	7	10,0	8	11,4

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Führungskräfte.

Nationalitäten

	2019						2018					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeiter gesamt	265	26,6	733	73,5	998	100	245	25,3	723	74,7	968	100
Deutsche Staatsangehörigkeit	238	23,9	669	67,0	907	90,9	218	22,5	665	68,7	883	91,2
Ausländische Staatsangehörigkeit	27	2,7	64	6,4	91	9,1	27	31,8	58	68,2	85	8,8

Beschäftigung von Mitarbeitern mit Behinderung

	2019						2018					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeiter mit Behinderung¹	16	5,6	77	9,8	93	8,6	17	6,3	77	10,0	94	9,0
Mitarbeiter mit GdB <50	5	-	36	-	41	-	6	-	35	-	41	-
davon gleichgestellte Beschäftigte	2	-	17	-	19	-	1	-	16	-	17	-
Mitarbeiter mit Schwerbehinderung (GdB >50)	11	-	41	-	52	-	11	-	42	-	53	-
Mitarbeiter mit Einschränkung ²	13	-	58	-	71	-	12	-	58	-	70	-
Schwerbehindertenquote²						7,6						7,3

¹ Ohne Leiharbeiter.

² Gemäß Sozialgesetzbuch IX.

Inanspruchnahme von Elternzeit

	2019						2018					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit¹	39	3,9	63	6,3	102	10,2	35	3,6	52	5,4	87	9,0
Elternzeit in Anspruch genommen ^{2,3}	23	59,0	14	22,2	37	36,3	31	88,6	16	30,8	47	54,0
Rückkehrer nach Beendigung der Elternzeit ³	9	23,1	14	22,2	23	22,6	7	20,0	14	26,9	21	24,1
Austritte nach Beendigung der Elternzeit ³	1	2,6	0	0	1	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Rückkehrerquote ³		90,0		100		96,0		100		100		100

¹ Bis zum 3. Lebensjahr (Übertragungsansprüche sind nicht berücksichtigt). Geburten ab 01. Juli 2015 sind bis zum 8. Lebensjahr berücksichtigt.

² Ohne Elternzeit mit Teilzeittätigkeit.

³ Anteil an den Beschäftigten mit Anspruch auf Elternzeit.

Weiterbildung

	2019			2018		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter¹	23,5	58,2	48,9	19,3	39,7	34,4
Pro Führungskraft ²	34,9	67,9	60,2	2,3	24,4	19,3
Pro Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	22,6	57,3	47,9	20,3	40,8	35,4

¹ Einschließlich Auszubildenden, dualen Studenten und Praktikanten.

² Führungsverantwortung für mindestens drei Mitarbeiter.

UMWELTKENNZAHLEN

2017 bis 2019

Teil der Umwelterklärung nach EMAS

Die personenbezogenen Angaben beziehen sich auf folgende Mitarbeiterzahlen der FSG [998 (2019), 968 (2018), 956 (2017)], FSEG [1 (2017-2019)] und SAG (503 (2019), 442 (2018), 349 (2017)). Eine Verkehrseinheit (VE) entspricht im Luftverkehr einem Fluggast mit Handgepäck oder 100 kg Luftfracht. Die Zahl der Verkehrseinheiten ist den Flughafen-Kennzahlen am Anfang des Berichts zu entnehmen. Die von der FSG-Organisation abgefertigten Flugbewegungen (FB) beliefen sich 2019 auf 72.185 FB [68.514 (2018), 57.042 (2017)].

Energie

Gesamtenergiebezug	2019	2018	2017
Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)	101,2	98,4	98,9
Gesamtenergiebezug FSG (GWh) ¹	26,0	25,2	26,6
Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)	27,8	28,3	25,9
Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergiebezug (%)	33	35	35
Gesamtenergiebezug Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (kWh/VE)	7,8	8,1	8,7
Direkter Energiebezug			
Direkter Energiebezug	2019	2018	2017
Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh)²	50,9	51,4	51,8
Erdgas (m ³)	4.811.016	4.802.519	4.841.680
Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)	15,5	17,2	16,4
Heizöl (l) ³	126.828	168.631	185.151
Pellets (kg) ⁴	109.520	134.140	113.820
Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)	13,6	14,9	14,1
im BHKW (GWh)	12,7	14,1	13,4
durch PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung, GWh)	0,7	0,7	0,7
Stromerzeugung in PV-Anlagen zur Einspeisung (GWh)	1,8	1,8	1,7
Wärme- und Kälteproduktion FSEG (GWh)	14,0	13,7	12,3
Gesamter Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)	11,8	12,3	12,4
Kraftstoffbezug FSG (inkl. SAG, GWh)	7,2	7,3	7,5
darin Abfertigungsfuhrpark (GWh)	5,2	4,9	5,4
Gesamte Prozessenergie FSG (GWh)⁵	0,3	0,2	0,2
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro abgef. FB (kWh/FB)	94,2	91,7	112,9

¹ Inkl. Gesamtenergiebezug SAG.

² Gesamte Brennstoffenergie, die von der FSEG für den Betrieb ihrer Feuerungsanlagen am Flughafen Stuttgart eingesetzt wurde.

³ Inkl. Verbräuche der Notstromgeneratoren. Vorjahreswerte wurden korrigiert.

⁴ Einkaufsmengen.

⁵ Die FSG setzt Propangas für die Brandlöschübungen der Feuerwehr ein. Seit 2019 werden auch die Luftstartgeräte mit dem umweltfreundlicheren Shell GTL-Diesel anstelle von Kerosin betankt.

Energieeffizienz (Fortsetzung)

Indirekter Energiebezug	2019	2018	2017
Strombedarf Flughafen Stuttgart (GWh)⁶	52,1	49,5	48,7
Gesamter Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh)⁷	38,6	34,6	34,5
Strombezug FSG (inkl. SAG, GWh)	6,2	6,5	7,1
Strombezug FSEG (GWh) ⁸	11,5	9,4	8,3
Anteil ern. Energien am Strombezug Fhg. Organisation (%)	100	100	100
Gesamter Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh)⁹	30,0	28,1	30,5
Wärmebezug FSG (inkl. SAG, GWh)	12,4	11,3	11,9
Wärmebezug FSEG (GWh) ¹⁰	2,7	4,0	3,4
Strombedarf Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (kWh/VE)	4,0	4,1	4,3
Wärmebezug pro m² Energiebezugsfläche Fhg. Stuttgart (kWh/m²)	90,5	79,3	92,0

⁶ Summe aus externem Strombezug, BHKW, Fotovoltaikanlagen (zur Eigenversorgung) und Netzersatzanlagen.

⁷ Strommenge, die die FSEG als Energiedienstleister für die Flughafen Stuttgart Organisation und für weitere Firmen am Standort einkauft.

⁸ Inkl. Netzverluste.

⁹ Die Bilanzierung der Heizenergie erfolgt über eine Verteilung der Gebäudewärmebezüge auf die Nutzfläche (fremd- oder eigengenutzt). Der Wert 2018 wurde korrigiert, da ein Verbraucher nicht enthalten war.

¹⁰ Die FSEG benötigt Wärme um mit Hilfe der Absorptionskältemaschinen Kälte zu produzieren.

Klimaschutz

CO ₂ -eq-Emissionen (nach ACA) ¹	2019	2018	2017
Gesamte CO₂-eq-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)	10.708	11.015	11.693
Scope 1 (t)	10.708	11.015	11.693
Brennstoffverbrauch (t)	10.051	10.157	10.163
Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)	586	822	1.493
Prozessenergieverbrauch (t) ²	70	36	37
Scope 2 (t)	0	0	0
Energiefremdbezug (t)	0	0	0
Scope 3 (t)	225.016	215.290	199.335
Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter (t)	565	795	1.202
Strombezug Mieter (t)	2.730	2.844	2.228
Dienstreisen Mitarbeiter (t)	105	104	96
Landseitiger Verkehr (t) ³	90.157	88.012	81.423
darin Anreiseverkehr Passagiere (t)	68.238	66.558	58.644
darin Pendlerverkehr Mitarbeiter (t)	19.644	19.122	20.428
LTO-Zyklus + APU Luftverkehr (t) ⁴	131.459	123.535	114.386
Gesamte CO₂-eq-Emissionen Scope 1 + 2 pro Verkehrseinheit (kg/VE)	0,82	0,90	1,03

¹ Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (Scope 3 = Fremdanteil).

² Inkl. Kältemittelverluste (2019: 0t, 2018: 0t, 2017: 0t).

³ An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchern, Angestellten und Lieferanten; Werte 2017 und 2018 wurden anhand genauerer Datenlage korrigiert.

⁴ Der Wert für 2018 war bisher ein hochgerechneter Wert. Dieser wurde mit den Daten aus dem Bericht der Luftschadstoffkataster korrigiert.

Klimaschutz (Fortsetzung)

Emittierte Luftschadstoffe (Flughafen Stuttgart Organisation) ⁵	2019	2018	2017
Stickoxide NO _x (t)	6,19	6,21	6,55
Schwefeloxide SO ₂ (t)	0,40	0,47	0,49
Feinstaub PM ₁₀ (t)	0,31	0,32	0,20
Emittierte Luftschadstoffe pro Verkehrseinheit (g/VE)	0,53	0,57	0,64

⁵ 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 2018 und 2017 wurden korrigiert.

Fluglärm

Flugbewegungen nach Tageszeit	2019	2018	2017
6–18 Uhr (Tag)	98.855	95.592	89.529
18–22 Uhr (Abend)	32.273	31.449	29.610
22–6 Uhr (Nacht)	6.911	6.020	4.870
23-6 Uhr (Ausnahmegenehmigungen) ¹	4.302	4.571	3.973

Fläche Lärmfestschreibungskontur (km ²) ²	2019	2018	2017
Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag	3,50	3,23	3,21
Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht	5,42	5,02	4,39

Dauerschallpegel (Mittelwert)	2019	2018	2017
Ø alle Messstationen Tag dB(A)	54,0	54,1	53,9
Ø alle Messstationen Nacht dB(A)	44,6	44,4	44,2

Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Einwohner) ³	2019	2018	2017
Dauerschallpegel 60–65 dB(A) Tag und Abend	2.750	2.180	2.270
Dauerschallpegel > 65 dB(A) Tag und Abend	60	60	60
Dauerschallpegel Tag und Abend	2.810	2.240	2.330
Dauerschallpegel 50–55 dB(A) Nacht	8.540	7.220	4.580
Dauerschallpegel > 55 dB(A) Nacht	230	240	90
Dauerschallpegel Nacht	8.770	7.460	4.670

¹ Inklusiv der Nachtluftpostbewegungen (2019: 772; 2018: 961; 2017: 965).

² Vergleichswerte 1978 (Referenzjahr des Planfeststellungsbeschlusses 1987): Tag 18,86 km²; Nacht 18,85 km².

³ Nach Schallpegelklassen unterschieden in Tag (06.00 Uhr bis 21.59 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 05.59 Uhr).

Gewässerschutz

Wasserentnahme	2019	2018	2017
Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m³)¹	296.007	278.827	259.684
Bezug Frischwasser FSG (inkl. SAG, m ³)	197.802	182.456	166.127
Bezug Frischwasser FSEG (m ³)	23.561	24.620	20.238
Frischwasserbezug Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (m ³ /VE)	22,7	22,9	22,9

¹ Enthalten sind alle Unternehmen am Standort.

Gewässerschutz (Fortsetzung)

Einspeisung Abwasser	2019	2018	2017
Häusliches Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m³)	257.825	233.674	219.912
Häusliches Schmutzwasser FSG (inkl. SAG, m³)	172.525	149.240	139.321
Häusliches Schmutzwasser FSEG (m³)	11.796	12.310	10.121
Enteisung	2019	2018	2017
Enteisungsabwasser (m³)²	548.316	498.525	539.484
Angefallene Menge TOC (t)	651	232	363
aus Flugzeugenteisungen SAG (t)	106	74	115

² Gepumpte Menge für das Kalenderjahr an die Kläranlage Plieningen und Sielmingen.

Material

Enteisungsmittel	2019	2018	2017
Enteisungsmittel Flughafen Stuttgart gesamt (t)	2.378	1.023	1.741
Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)	509	360	781
Enteisungsmittel Flugzeuge (t)	1.868	664	960
darin Enteisungsmittel Flugzeuge SAG (t)	344	236	387
Papier	2019	2018	2017
Papier FSG (inkl. FSEG, 1.000 Blatt)	2.350	2.275	2.350
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)	43	35	34
Papier pro Mitarbeiter FSG (1.000 Blatt)	2,4	2,4	2,5
Papier SAG (1.000 Blatt)¹	1.270	1.480	1.538
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch SAG (%)	94	95	94
Papier pro Mitarbeiter SAG (1.000 Blatt)	2,5	3,3	4,4
Sonstige RHB-Stoffe	2019	2018	2017
Sonstige RHB-Stoffe Fhg. Stuttgart Organisation (l)	18.461	14.616	19.077
Farbe (kg)	5.450	5.110	5.660
Verdünner (l)	1.050	900	900
Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor, l)	9.236	6.051	9.687

¹ Die Verbrauchsmengen der SAG lagen zum Berichtsschluss noch nicht vor. Sie wurden geschätzt und werden im nächsten Bericht korrigiert.

Entsorgung

Abfallaufkommen ¹	2019	2018	2017
Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)	7.189	4.944	6.738
ohne witterungsabhängige Abfallkategorien (t) ²	3.013	2.305	2.479
nicht gefährliche Abfälle (t)	6.301	4.843	6.614
gefährliche Abfälle (t)	888	101	124

Entsorgung (Fortsetzung)

Verwertungsquote (%)	98	98	98
Abfall pro Verkehrseinheit (kg/VE)	0,55	0,41	0,60
Abfall pro VE (ohne witterungsabhängige Abfallkat., kg/VE)	0,23	0,19	0,22
Entwicklung ausgewählter Abfallarten³			
	2019	2018	2017
Flugzeugenteisungsmittel (t)	2.176	1.695	2.243
Schlämme aus Beckenreinigung inkl. Flotatschlamm (t)	1.239	713	1.594
Restmüll (zur Verwertung, t)	784	777	738
Grasschnitt (t)	675	514	772
Mischpapier (t)	278	185	174
Fettabscheiderinhalte (t)	248	217	180
Lebensmittelabfälle (t)	88	51	45
Bauschutt (t)	83	82	92
Hohlglas (t)	81	92	78
Restmüll (zur Beseitigung, t)	79	81	79

¹ Abfallaufkommen der Flughafen Stuttgart Organisation und weiterer Firmen am Standort, die über das Abfallwirtschaftszentrum der FSG entsorgen; Buchungen zur Abfallbilanz, die nach Redaktionsschluss eingingen, werden im Bericht des Folgejahres korrigiert.

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

³ Genannt sind die zehn mengenmäßig häufigsten Abfallarten (Bezugsjahr 2019). Der Flughafen Stuttgart trennt über das geforderte Maß der Gewerbeabfallverordnung und hält die Sortierquote ein.

Biologische Vielfalt

Flächeninformationen	2019	2018	2017
Gesamtfläche Flughafen Stuttgart (ha)	401,3	401,3	401,3
Energiebezugsfläche (m ²) ¹	301.932	282.153	292.828
Flächenverbrauch in Bezug auf biologische Vielfalt			
Versiegelte Fläche (ha)	212,5	212,5	212,0
darin bebaute Fläche (ohne US-Teil, ha)	22,8	22,8	22,5
Naturnahe Fläche am Standort (ha)	189,4	189,4	189,3
darin Dachbegrünungsflächen (ha)	0,6	0,6	-
Naturnahe Fläche außerhalb des Standorts (ha)²	4,9	24,3	-
Anzahl Wildtierschläge			
	2019	2018	2017
pro 10.000 Flugbewegungen (Anzahl)	6,6	6,2	7,6

¹ Inkl. des Kongresshotels. Dieses gehört nicht zu den Flächen des Flughafens, da nicht in dessen Eigentum. Es wird jedoch vollständig von der FSEG mit Energie versorgt und wird deshalb in der Energiebilanz (und damit der Energiebezugsfläche) berücksichtigt.

² Enthält von der FSG gepflegte Flächen; hauptsächlich Ausgleichsflächen.

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 2019 überzeugt sowie wichtige Geschäftsvorgänge in seinen Sitzungen am 13. März 2019, 09. April 2019, 02. Juli 2019, 25. Oktober 2019 und am 03. Dezember 2019 beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2019 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns wurden vom Aufsichtsrat anhand des Prüfungsberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Baker Tilly GmbH & Co. KG, Stuttgart, geprüft. Der Abschlussprüfer erteilte den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss und den Lagebericht 2019 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns und empfiehlt der Gesellschafterversammlung,

- a) den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2019 mit einem Jahresüberschuss von 50.174 T€ und einer Bilanzsumme von 623.341 T€ festzustellen,
- b) der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2019 Entlastung zu erteilen,
- c) zu beschließen, den Jahresüberschuss von 50.174 T€ in die Gewinnrücklagen einzustellen,

d) den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2019 mit einem Konzern-Jahresüberschuss von 47.197 T€ und einer Konzern-Bilanzsumme von 668.877 T€ festzustellen,

e) die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Baker Tilly GmbH & Co. KG, Stuttgart, als Abschlussprüfer der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2020 zu bestellen.

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, Baker Tilly GmbH & Co. KG, Stuttgart hat der Aufsichtsrat zugestimmt.

Stuttgart-Flughafen, den 31. März 2020

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats



Minister Winfried Hermann

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 Nr. 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. August 2017 und 19. Dezember 2018 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 und (EU) 2018/2026 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 20. Mai 2020



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.



Weltweit angebunden und Net Zero

Als Landesairport sind wir damit beauftragt, Baden-Württemberg mit der Welt zu verbinden. Wir haben den Anspruch, dabei klimaverträglich zu handeln und haben ein klares Ziel vor Augen: Bis spätestens 2050 werden wir den Flughafen Stuttgart CO₂-neutral betreiben. Daneben arbeiten wir auf weitere Nachhaltigkeitsziele hin, die im fairport-Programm festgehalten sind.



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 Flughafen Stuttgart GmbH (FSG), sofern nicht explizit anders ausgewiesen. Einige der geplanten Projekte hat die Flughafengesellschaft infolge der

Corona-Pandemie auf den Prüfstand gestellt. Die Umweltziele sind Teil der EMAS-Erklärung. Wir berichten über die Projektstände in den vorherigen Kapiteln dieses Berichts. Die für das Umweltprogramm relevanten Maßnahmen sind der FSG (1) sowie ihrer Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH (2) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (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
Leitbild fairport – Strategie			
Steigerung der Innovationskraft	Entwicklung einer Digitalisierungsstrategie	2020 (erreicht)	32
Steigerung der Transparenz	Hinführung zu einer dynamischen Berichterstattung mit Echtzeitdaten	2021	11
Stärkung des fairport-Gedankens	Einführung einer 180-Grad-Beurteilung für Mitarbeiter und Führungskräfte im Jahresgespräch	2020	41
	Erarbeitung eines Konzepts für eine fairport-Bilanz ^{neu}	2020	-
Nachhaltigkeit in der unternehmerischen Wertschöpfungskette	Einführung eines Supplier-Relationship-Management-Systems zur Lieferantenbewertung	2019 (nicht erreicht; Ziel für 2021)	47
Systematische Einbeziehung sozialer Faktoren in Unternehmensentscheidungen	Aufbau eines Sozio-Controllings und Integration in das fairport-Controlling	2019 (teilweise erreicht)	09
Dialog mit den Stakeholdern			
Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung	Konsultierung des fairport-Beirats	Jährlich	10
	Einführung einer jährlichen Stakeholderdialog-Veranstaltung	2019 (nicht erreicht; Ziel für 2020)	-
Analyse der Stakeholderinteressen	Fortführung des fairport-Radars (Online-Befragung)	Jährlich	10
Corporate Governance und Compliance			
Implementierung eines Compliance-Management-Systems auf Basis des fairport-Kodex	Überarbeitung des zentralen Richtlinienmanagements (v. a. Dienstanweisungen der Geschäftsführung) und Regelwerks	Fortlaufend	12
Frühzeitige Erkennung von Chancen und Risiken	Strategische Weiterentwicklung des zentralen Risikomanagements	Fortlaufend	13
	Einführung eines Tax-Compliance Management-Systems ^{neu}	2020	13
	Ressourcenaufbau für die interne Revision ^{neu}	2020	13
	Elektronisches Hinweisgebersystem ^{neu}	2021	14
Wirtschaft und Region			
Verbesserung der Passagierservices	Umsetzung eines neuen Gate-Konzepts	ab 2020 fortlaufend	-
	Einrichtung einer digitalen Passkontrolle EasyPASS ^{neu}	2020	33
	Modernisierung der Lounges ^{neu}	2021	-
	Verlängerung der Dauer für kostenloses WLAN in den Terminals ^{neu}	2020 (erreicht)	-
Bereitstellung zukunftsfähiger Luftverkehrsinfrastruktur	Teilerneuerung der Start- und Landebahn	2020 (erreicht)	19, 37
	Vorplanungen zur Modernisierung und energetischen Erneuerung der Terminalgebäude durch An- und Umbauten	2020 (Projekt auf Prüfstand gestellt)	20, 37, 52
	Aufbau einer privaten 5G-Netzinfrastruktur auf dem Flughafencampus ^{neu}	2021	32

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Standortentwicklung und Verkehrsanbindung			
Weiterentwicklung des Flughafens zum intermodalen Verkehrsknoten	Steigerung des Nahverkehrsanteils am Modal Split auf 45 % nach Fertigstellung des U-Bahn-Anschlusses und des Flughafenbahnhofs	2030	35
	Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Beschilderung, Bike-Sharing)	2021	36
	Testweise Ausgabe von kostenlosen ÖPNV-Tickets für ankommende Passagiere ^{neu}	2021	35
Entwicklung der Stuttgart Airport City	Fortschreibung der Masterplanung zur Stuttgart Airport City	Fortlaufend	37
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Fortlaufend	-
Mitarbeiter und Arbeitsumfeld			
Verbesserung der Arbeitssicherheit	Erneuerung/Sanierung aller Fluggastbrücken	2025	-
	Verbesserung der Lichtverhältnisse auf dem Vorfeld durch zusätzliche stationäre Beleuchtung	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2020)	42, 52
	Umgestaltung und Modernisierung des Enteisungsmittelanklagers	2019 (teilweise erreicht; Ziel für 2020)	-
	Test einer technischen Geschwindigkeitsdrosselung für Fahrzeuge im Gepäckverteiler	2019 (erreicht)	42
	Aktionstag mit Fahrzeug-Check für Mitarbeiter ^{neu}	2020	42
	Geschwindigkeitskontrollen auf dem landseitigen Betriebsgelände ^{neu}	2021	42
Verbesserung des Gesundheitsschutzes	Sicherung einer dauerhaft hohen Trinkwasserqualität durch die Trennung des Trink- und Löschwassernetzes	2019 (erreicht)	60
	Campusweite Anbringung von Defibrillatoren	2018 (nicht erreicht; Projekt zurückgestellt)	-
Ausweitung des Angebots des betrieblichen Gesundheitsmanagements	Einrichtung eines neuen Fitnesscenters für Mitarbeiter	2025 (Projekt auf Prüfstand gestellt)	42
Verankerung des Arbeitsschutzes in der Organisation	Überarbeitung des Projektgenehmigungsprozesses zur systematischen Abfrage von Arbeitsschutzaspekten	2019 (nicht erreicht; Ziel für 2021)	-
	Systematische Betrachtung der psychischen Gefährdungen am Arbeitsplatz	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2019-2021)	-
	Führungskräfte-Schulung zum Arbeitsschutz ^{neu}	2021	41
Verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie	Angebot von Flughafenführungen für Mitarbeiter und deren Familien	Fortlaufend	-
	Betreuungsprogramm für Mitarbeiterkinder zwischen 6 und 13 Jahren in den Sommerferien	Fortlaufend	41
	Etablierung von betrieblichen Pflegelotsen als erste Anlaufstelle für pflegende Mitarbeiter	2019 (erreicht)	41
	Einrichtung eines Eltern-Kind-Büros zur Überbrückung kurzfristiger Betreuungseingänge	2019 (erreicht)	41
	Abschluss einer Betriebsvereinbarung für Mobile Office ^{neu}	2020	41
	Einführung von Zeitwertkonten ^{neu}	2022	41
Erhöhte Arbeitszufriedenheit	Einführung einer zentralen Mitarbeiterverpflegung für den Standort	2021 (Projekt auf Prüfstand gestellt)	-
Entwicklung alternativer Karrierepfade	Weiterentwicklung der eingeführten Fach- und Projektlaufbahnen	2019 (erreicht)	41
Förderung der Mitarbeitermobilität	Intensivierung der Werbung für „airport TwoGo“	2019 (nicht erreicht)	43
	Radfahrangebot für Mitarbeiter stärken (mit der Initiative RadKULTUR)	2021	43
	Etablierung der neuen Stabsstelle Mobilitätsmanagement ^{neu}	2020	35
Ausbau des Weiterbildungsangebots	Ausbau von E-Learning-Programmen	Fortlaufend	41
	Angebot von Kommunikationsworkshops für Führungskräfte	2019 (erreicht)	41

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Nachbarn und Gesellschaft			
Steigerung der Akzeptanz bei Nachbarn	Ausbau des Sponsorings von Jugendmannschaften, der kostenlosen Flughafenführungen und der Events am Flughafen	Fortlaufend	44
	Einrichtung eines Besucherzentrums in Terminal 3	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2020)	44
	Ausrichtung von Informationsveranstaltungen zur Teilerneuerung der Start- und Landebahn 2020	2019 (erreicht)	11, 57
Umwelt und Ressourcen			
Geeignete Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung	Erstellung einer Leitlinie für umweltfreundliche Beschaffung ¹	2019 (nicht erreicht; neues Ziel für 2020)	47
Reduktion des Papierverbrauchs um 10 % gegenüber 2017 bis 2021 ^{1,2,3}	Vermehrte Nutzung elektronischer Workflows ¹	2019 (erreicht)	60
	Erhöhung des Recyclingpapieranteils auf mindestens 90 % für den Bürogebrauch ^{1,2,3}	2019 (nicht erreicht [FSG], neues Ziel für 2021)	86
	Informationskampagne zum sparsamen Umgang mit Papier ¹	2019 (nicht erreicht; neues Ziel für 2020)	60
Reduktion des Abfallaufkommens	Anreize für Mitarbeiter schaffen, eigene Kaffeetassen statt Plastikbecher an Kaffeeautomaten zu verwenden ^{1,3}	2020	60
	Verbesserung des Abfalltrennsystems im VL- und OPS-Gebäude ^{1,3}	2019 (erreicht)	60
	Einführung eines Reifenrecyclings und Einsatz von runderneuterten Reifen ^{1 neu}	2019 (erreicht)	58
Kontinuierliche Verringerung der Einträge und Eingriffe in die Vorfluter	Bau einer Behandlungsanlage für Absorption von PFC aus Drainage und Oberflächenabflüssen ¹	2019 (erreicht)	61
	Verbesserung des sommerlichen Hochwasserschutzes durch Nutzung des Kombispeichers als Regenrückhalt bei Starkregenereignissen ¹	2020	60
	Minimierung des Risikos einer Umweltbelastung durch Öl- und Kraftstoffunfälle auf dem Vorfeld durch Anschaffung eines speziellen Reinigungsgerätes ^{1 neu}	2021	61
Senkung des Trinkwasserverbrauchs	Bau eines getrennten Trink- und Löschwassernetzes, um Spülvorgänge zu vermindern ¹	2019 (erreicht)	60
Klimaschutz und Energie			
Erhöhung des Anteils der Energie aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergiebezug	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 5 % ²	2020	52
	Ausrüstung geeigneter Dachflächen mit Fotovoltaikanlagen ^{1,2}	2024	52
	Eignungsprüfung von Dachflächen im Bestand zur Ausrüstung mit Fotovoltaikanlagen ^{1,2}	2019 (teilweise erreicht; neues Ziel für 2021)	52
Reduktion der CO ₂ -Emissionen aus dem Abfertigungsbetrieb (im Scope 1) um 80 % gegenüber 2009 bis 2020	Neu- und Ersatzbeschaffung von Elektrofahrzeugen für den Abfertigungsbetrieb im Rahmen des Projekts scale-up ¹	2019 (erreicht)	53
Klimaneutrale Abfertigung durch Dienstleistungen der FSG und SAG bis 2030	Erweiterung der stationären Bodenstromversorgung auf 14 Vorfeldpositionen ¹	2020 (teilweise erreicht; neues Ziel für 2021)	53
	Vollständige Elektrifizierung der Abfertigungsflotte ^{1,3 neu}	2030	54
Reduktion der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen aus dem Flughafenbetrieb um 50 % gegenüber 1990 bis 2030	Runderneuerung des BHKW inkl. Prüfung des Steigerungspotenzials der Energieeffizienz und Einsatz einer Wärmepumpe ^{neu}	2021	52
	Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb für den Fuhrpark ^{1,3}	2020	53
	Umstellung der Fahrerschulung für Flugzeuglöschfahrzeugen von Realschulungen auf Simulatorschulungen ¹	2019 (erreicht)	54
	Erneuerung der Winterdienstflotte auf Euro 6-Norm ^{1 neu}	2024	54
	Analyse zur vergünstigten Abgabe von Biokraftstoffen an Mitarbeiter zur positiven Beeinflussung der Emissionen aus dem Pendelverkehr ^{1 neu}	2020/2021	54

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Klimaschutz und Energie			
Reduktion der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen aus dem Flughafenbetrieb um 50 % gegenüber 1990 bis 2030	Einführung eines Fuhrparkmanagementsystems zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit und -auslastung im Fahrzeugpool ^{1 neu}	2020	54
Reduktion des Energieverbrauchs	Entwicklung eines Maßnahmenplans zur Umsetzung der Energieeinsparpotenziale ^{1,2}	2019 (teilweise erreicht; neues Ziel für 2020)	51
	Sensibilisierung der Kunden durch Ausweisung der spezifischen Energieverbräuche für die Klimatisierung in der Heizkostenabrechnung ^{1,2}	2019 (nicht erreicht; neues Ziel für 2020)	52
	Umstellung auf LED und andere energiesparende Beleuchtungsmittel ^{1,2}	2015–2024	52
Reduktion des Primärenergieverbrauchs	Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Heizwerks Süd mit Anteil Erneuerbare Energien ^{1,2}	2019 (erreicht)	52
Verbesserung der Ökobilanz neu entstehender eigengenutzter Gebäude	Entwicklung eines Leitfadens für nachhaltiges Bauen ¹	2020	51
	Erarbeitung eines Konzepts für eine nachhaltige und energieeffiziente Terminalentwicklung ^{1,2 neu}	2020	52
Unterstützung neuer Technologien und Hinführung zur Marktreife	Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich und auf dem Betriebsgelände sowie Einbindung in das Energiemanagement des Flughafens ¹	2018 (teilweise erreicht; neues Ziel für 2020)	55
	Durchführung verschiedener Forschungsprojekte zur Energieeffizienz ^{1,2}	2015–2020	52
	Teilnahme und Umsetzung verschiedener Förderprojekte zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ^{1,2}	2016–2019	53
	Machbarkeitsstudie zur regionalen Produktion von Sustainable Aviation Fuel und zur Markteinführung am Flughafen Stuttgart ^{1 neu}	2020	05
Fluglärm und Schallschutz			
Erhöhte Einflussnahme auf Airlines	Prüfung der Berücksichtigung nachweisbar leiserer Flugzeugmuster (innerhalb einer Klasse) in den lärmabhängigen Start- und Landeentgelten ¹	2019 (erreicht)	57
	Wirksamkeitsprüfung der im Juli 2019 aktualisierten Entgeltordnung ^{1 neu}	2021	57
	Messtechnische Begleitung und Unterstützung der DFS bei der Einführung des GPS-basierten Routings ^{1 neu}	2022	57
Steigerung der Transparenz zum Thema Fluglärm in der Bevölkerung	Erweiterung der Flughafenhomepage um ein Modul zur Verfolgung der Flugs Spuren und zugehöriger Lärmwerte rund um den Flughafen Stuttgart ¹	2019 (erreicht)	57
	Erweiterung des monatlichen Fluglärmberichts um eine monatlich aktualisierte Karte der Überflugdichte ¹	2019 (erreicht)	57
	Ausweitung der Online-Information über Fluglärm für die Anwohner ^{1 neu}	2020	57

GRI-INHALTSINDEX



Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option ‚Kern‘ erstellt. Er folgt den branchenspezifischen Angaben für Flughafenbetreiber (AO). Er lag der Global Reporting Initiative (GRI) für

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

GRI 101: Grundlagen 2016

GRI 102: Allgemeine Angaben 2016

1. Organisationsprofil	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-1 Name der Organisation			8
GRI 102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen			9
GRI 102-3 Hauptsitz der Organisation			8
GRI 102-4 Betriebsstätten			8
GRI 102-5 Eigentumsverhältnisse und Rechtsform			8
GRI 102-6 Belieferte Märkte			9, 17, 32, SJB
GRI 102-7 Größe der Organisation	Der Flughafen Stuttgart ist kein Umsteigeflughafen, daher werden keine Umsteigezeiten berichtet.		8/9, 18/19, 32, 38, 64-66
GRI 102-8 Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern		6	38/39, 80-82
GRI 102-9 Lieferkette			33, 47
GRI 102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette			23
GRI 102-11 Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip			12/13, 25-27
GRI 102-12 Externe Initiativen			9, 11, 43, 51, 102
GRI 102-13 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen			11
2. Strategie	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-14 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers			2/3
3. Ethik und Integrität	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen		10	12-14
4. Führung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-18 Führungsstruktur			8/9, 15
5. Stakeholdereinbeziehung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen			10
GRI 102-41 Tarifverhandlungsvereinbarungen		3	39, 80
GRI 102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder			10, 30
GRI 102-43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern			10/11, 30, 40
GRI 102-44 Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen			10, 30, 40

6. Vorgehensweise bei der Berichterstattung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten		9, 102
GRI 102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen		30, 102
GRI 102-47	Liste der wesentlichen Themen		30, 101, 102
GRI 102-48	Neudarstellung von Informationen		102/103
GRI 102-49	Änderungen bei der Berichterstattung	Keine Änderungen im Vergleich zum Vorjahr.	102
GRI 102-50	Berichtszeitraum		103
GRI 102-51	Datum des letzten Berichts	Der Bericht 2018 wurde im Juli 2019 veröffentlicht.	103
GRI 102-52	Berichtszyklus		9
GRI 102-53	Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht		U
GRI 102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards		96
GRI 102-55	GRI-Inhaltsindex		96-100
GRI 102-56	Externe Prüfung		75-79, 88, 103

Themenspezifische Angaben

GRI 200: Ökonomie

GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			31-34
GRI 201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert		U, 32/33, 44, 66
GRI 201-3	Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne		65, 70, 74
GRI 201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand		8, 32, 52
GRI 202: Marktpräsenz 2016	Kommentar	GC	
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		6	31-34
GRI 202-1	Verhältnis des nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standard-eintrittsgehalts zum lokalen gesetzlichen Mindestlohn	6	39, 80
A01	Anzahl der Passagiere		U, 34, SJB
A02	Anzahl der Flugbewegungen		U, 17, 21 SJB
A03	Luftfrachtvolumen		U, 17
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	Kommentar	GC	
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			30/31, 32, 35-37
GRI 203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen		35-37
GRI 203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen		32
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016	Kommentar	GC	
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		10	12-14, 31, 92
GRI 205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	10	12-14
GRI 205-3	Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen	Keine Vorfälle bekannt.	10, 13

GRI 300: Ökologie

GRI 301: Materialien 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8, 9	31, 46/47, 58
GRI 301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen		7, 8	86
GRI 302: Energie 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8, 9	30, 46/47, 50/51, 94
GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation		7, 8	83/84
GRI 302-3 Energieintensität		8	83/84
GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs		8, 9	52
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8	31, 46/47, 60/61, 94
GRI 303-1 Wasser als gemeinsam genutzte Ressource		7, 8	60/61, 94
GRI 303-2 Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung		7, 8	60/61
GRI 303-3 Wasserentnahme		7, 8	60/61, 85
GRI 303-4 Wasserrückführung		7, 8	60/61, 86
A04 Qualität des Niederschlagswassers			60/61
GRI 304: Biodiversität 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	31, 46/47, 61
GRI 304-1 Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden		8	58, 87
GRI 304-2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität		8	58
A09 Vorfälle Vogelschlag pro 10.000 Flugbewegungen			61, 87
GRI 305: Emissionen 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8, 9	4/5, 30, 46/47, 50-55, 94
GRI 305-1 Direkte Treibhausgas-Emissionen (Scope 1)		7, 8	84
GRI 305-2 Indirekte energiebedingte Treibhausgas-Emissionen (Scope 2)		7, 8	84
GRI 305-3 Sonstige indirekte Treibhausgas-Emissionen (Scope 3)		7, 8	84
GRI 305-4 Intensität der Treibhausgas-Emissionen		8	84
GRI 305-5 Senkung der Treibhausgas-Emissionen		8, 9	4/5, 50-55
GRI 305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)		7, 8	84/85
GRI 305-7 Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen		7, 8	85
A05 Luftqualität	Wird nicht ermittelt.	8	61
GRI 306: Abwasser und Abfall 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	31, 46/47, 58-61, 94
GRI 306-1 Abwassereinleitung nach Qualität und Einleitungsort		8	86
GRI 306-2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	Kabinenabfälle entsorgen die Airlines.	8	58-60, 86/87
GRI 306-3 Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen		8	60
GRI 306-5 Von Abwassereinleitungen und/oder Oberflächenabfluss betroffene Gewässer		8	60/61
A06 Enteisungsmittel nach Art und Menge			60/61, 86
GRI 307: Umwelt-Compliance 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	31, 47, 94
GRI 307-1 Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	Keine.	8	47

GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016		Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			8	47, 94
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	47
AO: Intermodaler Verkehr		Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)				19, 30, 35-37, 93
AO: Lärm		Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)				31, 46/47, 49, 56/57, 95
A07	Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind			85

GRI 400: Soziales

GRI 401: Beschäftigung 2016		Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			6	31, 38-47, 93
GRI 401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation		6	38, 81
GRI 401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden			38/39
GRI 401-3	Elternzeit		6	82
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016		Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			3	31, 38
GRI 402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen		3	40
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018		Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			1, 6	13, 42, 93
GRI 403-3	Arbeitsmedizinische Dienste			42
GRI 403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter			42
GRI 403-8	Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind.	Abdeckung 100 %, Anteil Abdeckung über zertifizierte Systeme wurde bislang nicht erhoben.		
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016		Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			6	31, 39-41, 93
GRI 404-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten		6	82
GRI 404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe			40/41
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016		Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			1, 6	13, 38
GRI 405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Minderheiten sind aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfasst.	6	38, 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	38/39
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016		Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			6	13, 38
GRI 406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		6	38
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016		Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			2, 3	40

GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		1	10/11, 31, 44/45, 94
GRI 413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen		1	44/45
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.		10
GRI 417-3 Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation			13
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, 31, 92
GRI 419-1 Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich			13
AO: Notfallvorbereitung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs – Managementansatz	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			34
AO: Servicequalität	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			13, 33
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)			34

SJB = Statistischer Jahresbericht 2019

U = Umschlagseite

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

Handlungsfelder FSG	GRI-Themen
Corporate Governance & Compliance	Umwelt-Compliance
	Korruptionsbekämpfung
	Sozioökonomische Compliance
Wirtschaft & Region	Wirtschaftliche Leistung
	Marktpräsenz
	Indirekte ökonomische Auswirkungen
Standortentwicklung & Verkehrsanbindung	Intermodaler Verkehr
Mitarbeiter & Arbeitsumfeld	Beschäftigung
	Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis
	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
	Aus- und Weiterbildung
	Diversität und Chancengleichheit
	Nichtdiskriminierung
	Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen
Nachbarn & Gesellschaft	Lokale Gemeinschaften
	Notfallvorbereitung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs
	Servicequalität
	Dienstleistungen und weitere Angebote für Personen mit speziellen Bedürfnissen
Klimaschutz & Energien	Energie
	Emissionen
Fluglärm & Schallschutz	Lärm
Umwelt & Ressourcen	Wasser
	Biodiversität
	Abwasser und Abfall
	Umweltbewertung der Lieferanten

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 Nachhaltigkeits- und Finanzberichterstattung zusammen. Dazu zählen der Lagebericht und 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. Unser Ziel ist dabei stets, unsere Stakeholder umfassend und transparent zu informieren.

Der Jahresabschluss des Flughafen Stuttgart für das Geschäftsjahr 2019 wurde nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt und bezieht sich auf die FSG. Unter Beachtung dieser Vorschriften gibt der zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht Auskunft über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Jahr 2019 sowohl der FSG als auch ihrer Tochtergesellschaften.

Im Inhaltsverzeichnis sind alle Kapitel kenntlich gemacht, die als aktualisierte Umwelterklärung 2019 der FSG und ihrer Tochtergesellschaften Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) gemäß den Anforderungen des Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) dienen. Allein diese Abschnitte sind nach der EMAS-Verordnung validiert.

Die FSG orientiert sich in der Berichterstattung ihrer Nachhaltigkeitsleistungen an den von der Global Reporting Initiative (GRI) veröffentlichten GRI Standards (Kern Option) sowie an den branchenspezifischen Angaben für Flughafenbetreiber (AO). Die acht in einer Studie ermittelten Handlungsfelder bewerten wir jährlich durch eine Stakeholder-

Umfrage auf ihre Wesentlichkeit hin (→ S. 30). Der GRI-Inhaltsindex mit der Übersicht über alle behandelten Standardangaben ist auf den Seiten 96-100 zu finden.

Der integrierte Bericht ist zugleich Fortschrittsbericht für den Global Compact der Vereinten Nationen, dessen Prinzipien die FSG ausdrücklich unterstützt. Die Fortschrittsmitteilungen an den Global Compact sind im GRI-Inhaltsindex (→ S. 96) kenntlich gemacht. Gleichzeitig dient der Bericht auch als Grundlage für unsere Entsprechenserklärung gemäß dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) des Rats für Nachhaltige Entwicklung. Die Nachhaltigkeitsleistungen von Unternehmen sollen so transparent und vergleichbar gemacht werden.

Berichtsgrenzen und Datenerfassung

[GRI 102-48, GRI 102-49] Kurz nachdem der in dieser Publikation veröffentlichte Jahresabschluss am 27. Februar 2020 von den Wirtschaftsprüfern abgenommen war, setzte die Corona-Pandemie ein. Sie brachte einen tiefgreifenden Umbruch mit sich. Unsere Prognosen für die kommenden Jahre haben sich seither verändert. Einzelne Passagen in diesem Bericht sind leider nicht mehr aktuell. Die zukunftsgerichteten Aussagen bergen generell Risiken und Unsicherheiten und sind auf Basis der zum Redaktionsschluss verfügbaren Informationen erstellt. Bei aller Sorgfalt kann es dabei letztlich durch vielfältige, nicht vorhersehbare Einflussgrößen zu Abweichungen kommen.

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 2019 vom 01. Januar bis 31. Dezember oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, ist dies explizit angegeben.

Die Kennzahlen 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 und zusätzliche Informationen finden sich in anderen Publikationen auf unserer Website unter stuttgart-airport.com/publikationen.

Externe Prüfung und Zertifizierung

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Baker Tilly GmbH & Co. KG hat den Jahresabschluss der FSG – bestehend aus dem zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht sowie der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung als auch dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2019 geprüft. Die unabhängigen Abschlussprüfer erteilten der FSG einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, der auf den Seiten 75-79 veröffentlicht ist.

Im Zuge der jährlichen Umwelterklärung validierten 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) die Angaben im

vorliegenden Bericht zum Umweltmanagementsystem nach EMAS 1221/2009. Die Gültigkeitserklärung nach EMAS befindet sich auf Seite 89.

Die FSG hat den Bericht für den GRI Materiality Disclosures Service eingereicht; das GRI Services Team hat die Richtigkeit der Position der Materiality Disclosures bestätigt (GRI 102-40 – GRI 102-49). Der Inhaltsindex ist ab Seite 96 zu finden.

Redaktionelle Hinweise

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwenden wir im Bericht bei den meisten geschlechtsspezifischen Bezeichnungen die männliche Form. Gemeint sind dabei aber alle Gender gleichermaßen.

Redaktionsschluss war der 20. Mai 2020. Die FSG wird auch künftig die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in einem integrierten Bericht zusammenfassen.

Ihre Meinung interessiert uns

Haben Sie Fragen oder Anregungen zu diesem Bericht oder unseren Aktivitäten? Die Kontaktdaten unserer Ansprechpartner finden Sie im Impressum auf der Rückseite.



Herausgeber

Flughafen Stuttgart GmbH
Postfach 23 04 61
70624 Stuttgart
 stuttgart-airport.com
 @STR_Airport
 @FlughafenStuttgart

Kontakt

Theresa Diehl, Rebekka Knauß
Unternehmenskommunikation
 fairport@stuttgart-airport.com

Text und Redaktion

FSG Unternehmenskommunikation
Berichtsmanufaktur GmbH

Gestaltung

FSG Unternehmenskommunikation
FACT GmbH

Fotos

Maks Richter
Bianca Renz
Gerhard Launer
Hermle AG, Maik Goering
Marco Veit
BURKart Fotografie, Marian Burkardt

Druck

GO Druck Media

Papier

120 g/m² Maxi Offset, ungestrichenes Recycling-Naturpapier



Weiterführende Informationen zur Nachhaltigkeit
am Flughafen Stuttgart finden Sie online unter
stuttgart-airport.com/fairport