

# In Bewegung. Bericht 2018

Inklusive aktualisierter Umwelterklärung

◀ | WO WIR HINWOLLEN.

◀ | WER WIR SIND

◀ | WAS WIR TUN.

# FAIRPORT STR – WAS UNS BEWEGT

Seit fünf Jahren leben wir die Idee, als fairport STR dauerhaft einer der nachhaltigsten und leistungsstärksten Flughäfen in Europa zu werden. Immer mehr Menschen fliegen ab und nach Stuttgart. Uns ist es 2018 erneut gelungen, trotz des Verkehrsanstiegs die Emissionen des Flughafenbetriebs zu senken.

Wie sich der Landesairport im vergangenen Geschäftsjahr mit Blick auf seine Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt und was er sich für die Zukunft vorgenommen hat, macht dieser Bericht transparent. Den Fokus richten wir auf neue Initiativen des Flughafens, die erste Antworten auf den demografischen (→ S. 48) und den digitalen Wandel (→ S. 10) geben. Außerdem beleuchten wir eine Frage, die derzeit viele bewegt: Wie lassen sich Verkehrswachstum und Klimaschutz vereinbaren? (→ S. 36)

Der integrierte Bericht 2018 umfasst den geprüften (Konzern-) Lagebericht und Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und ihre aktualisierte Umwelterklärung 2018 sowie die ihrer Tochtergesellschaften Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG).

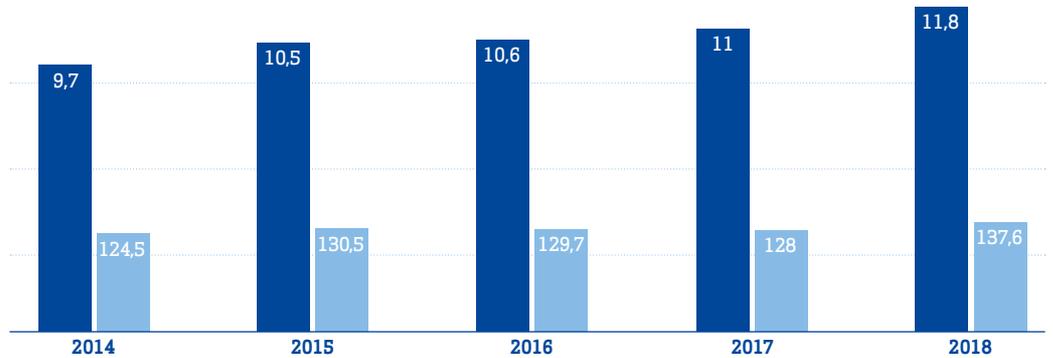
# 5-JAHRES-ÜBERSICHT

## Luftverkehr

### Passagiere

(An + Ab + Transit)  
gesamt in Mio.

Flugbewegungen  
gesamt in Tausend



## Ergebnisse

Umsätze Konzern  
in Mio. €

Umsätze FSG  
in Mio. €

Geschäfts-  
ergebnisse FSG  
in Mio. €

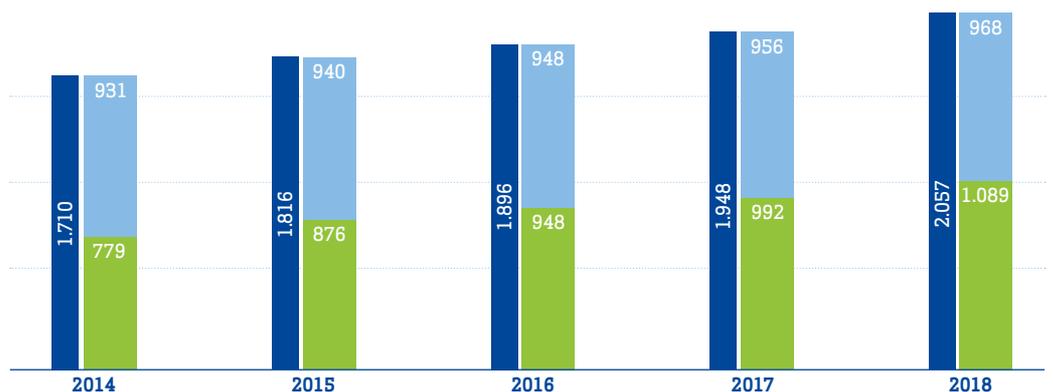


## Mitarbeiter

### Konzern

FSG  
(ohne Auszubildende  
und Praktikanten)

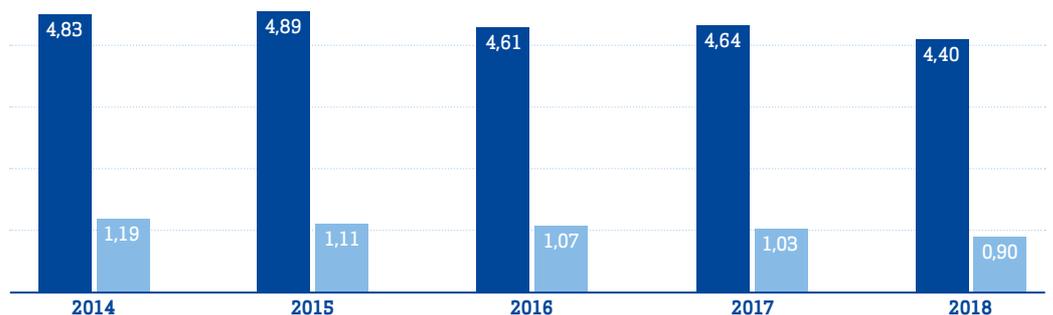
Tochter-/Beteiligungs-  
unternehmen



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

Gesamtenergiebezug  
FSG, FSEG, SAG  
pro Verkehrseinheit  
in kWh

Scope 1  
(selbst erzeugte  
CO<sub>2</sub>-Emissionen)  
pro Verkehrseinheit in kg



# FLUGHAFEN-KENNZAHLEN

Luftverkehr	2018	2017	Veränderung in %
<b>Passagieraufkommen gesamt</b>	<b>11.832.634</b>	<b>10.975.639</b>	<b>7,8</b>
Inland	3.205.195	2.995.144	7,0
International	8.604.816	7.962.344	8,1
Transit	22.623	18.151	24,6
<b>Flugbewegungen gesamt</b>	<b>137.632</b>	<b>127.981</b>	<b>7,5</b>
gewerblicher Verkehr	121.281	111.330	8,9
nicht gewerblicher Verkehr	16.351	16.651	-1,8
<b>Cargo-Umschlag (t)</b>	<b>36.589</b>	<b>36.855</b>	<b>-0,7</b>
Luftfracht (t)	27.006	27.065	-0,2
Luftpost (t)	9.582	9.791	-2,1

Detaillierte Verkehrszahlen weist die FSG in ihrem statistischen Jahresbericht aus: [www.stuttgart-airport.com/statistik](http://www.stuttgart-airport.com/statistik).

Ergebnisse	2018	2017
Umsatzerlöse Konzern (Mio. €)	310,4	299,6
Umsatzerlöse FSG (Mio. €)	286,1	279,3
Personalaufwand FSG (Mio. €)	64,0	60,6
EBITDA <sup>1</sup> FSG (Mio. €)	86,5	68,0
Operatives Ergebnis (EBIT <sup>1</sup> ) FSG (Mio. €)	50,8	34,6
Geschäftsergebnis FSG (Mio. €)	6,6	-34,8
Eigenkapitalquote FSG (%)	69,5	66,3

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



# INHALT

02 Vorwort der Geschäftsführung **EMAS**

## Wer wir sind.

06 Der Flughafen Stuttgart **EMAS**  
08 Im Dialog mit den Stakeholdern **EMAS**  
10 Im Fokus: #feelSTR  
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  
36 Im Fokus: Wachstum  
38 Standortentwicklung und Verkehrsanbindung  
42 Mitarbeiter und Arbeitsumfeld  
48 Im Fokus: Pflgelotsen  
50 Nachbarn und Gesellschaft  
52 Umweltmanagement **EMAS**  
56 Klimaschutz und Energie **EMAS**  
60 Fluglärm und Schallschutz **EMAS**  
62 Umwelt und Ressourcen **EMAS**

## Wo wir stehen.

68 Bilanz  
70 Gewinn- und Verlustrechnung  
71 Anhang  
79 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers  
84 Personalkennzahlen  
87 Umweltkennzahlen **EMAS**  
92 Bericht des Aufsichtsrats  
93 Gültigkeitserklärung nach EMAS **EMAS**

## Wo wir hinwollen.

96 fairport-Programm **EMAS**  
100 GRI-Inhaltsindex  
106 Über diesen Bericht **EMAS**



Nachhaltig wirtschaften ist ihr erklärtes Ziel. Walter Schoefer, Sprecher der Geschäftsführung, und Dr. Arina Freitag, Geschäftsführerin der FSG. Schoefer verantwortet die Infrastruktur, die Immobilien und die Unternehmenskommunikation. Dr. Freitag ist für den Luftverkehr, das Controlling und die Finanzen des Landesairports zuständig.

# LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

rund um den Globus sind im vergangenen Jahr 4,6 Milliarden Menschen geflogen, das ist ein Plus von 6 %. In einer Welt, die sich kontinuierlich weiter vernetzt, eine nur logische Konsequenz. Auch vom Stuttgarter Flughafen aus starten immer mehr Reisende zu den unterschiedlichsten Zielen – um zu arbeiten, ihre Familie und Freunde zu besuchen oder andere Länder kennenzulernen. Insgesamt 11,8 Mio. Passagiere nutzten 2018 den STR: ein neuer Rekord.

Von unseren Anteilseignern, dem Land Baden-Württemberg und seiner Hauptstadt, haben wir den Auftrag, unsere Region bestmöglich an den Luftverkehr anzuschließen. Um dies zu verwirklichen, baut der Manfred

Rommel Flughafen seit vielen Jahren auf einen breiten Mix von Airlines und Destinationen. Dadurch haben wir so manche Luftfahrt-Krise gut überstanden und freuen uns nun umso mehr an den positiven Zahlen – auch über unseren Umsatz von 286,1 Mio. €.

Gleichzeitig ist uns bewusst, welche Herausforderungen das Wachstum heute und in der Zukunft mit sich bringen wird. Unser Ziel, den STR bis 2050 klimaneutral zu betreiben, haben wir dabei im Fokus. Einen Meilenstein auf diesem Weg haben wir 2018 bereits erreicht: Alle unsere Passagierbusse und Gepäckschlepper werden jetzt elektrisch angetrieben. Die Umstellung von Diesel auf Strom auf dem Vorfeld geht

weiter, andere Fahrzeuggruppen folgen in den kommenden Monaten. Bei unseren Gebäuden und Anlagen wollen wir die Energieeffizienz weiter steigern und die Flächen mit Solaranlagen sollen sich stetig vergrößern.

Die Klimabilanz über den Wolken können wir nur indirekt beeinflussen. Trotzdem sind wir auch hier aktiv. Unsere neue Entgeltordnung wird die erste eines deutschen Flughafens sein, die für den Einsatz von synthetischem strombasierten Kerosin und für elektrisches Fliegen finanzielle Anreize setzt. Im vergangenen Jahr haben wir außerdem die Forschung der Universität Ulm und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) mit 250.000 € unterstützt. Ihr innovatives Brennstoffzellen-Flugzeug HY4 hat schon 2016 bei uns am STR Weltpremiere gefeiert. Im Oktober wird das weiterentwickelte Modell wieder bei uns zu Gast sein.

Der Passagierboom stellt uns – wie viele andere Flughäfen – zudem vor die Aufgabe, die Abläufe in den Terminals auch in heißen Phasen wie dem Ferienbeginn so effizient und kundenfreundlich wie möglich zu gestalten. Jüngst haben wir neue Spuren für die Fluggastkontrolle eingerichtet, um dort mehr Raum zu schaffen. Eine reibungslose Kommunikation hat höchste Priorität: Wir haben extra Servicepersonal geschult,

das unsere Fluggäste auf ihrem Weg an Bord unterstützt. Auch Bildschirme helfen bei der Orientierung. Mittelfristig werden wir die Kapazitäten unserer Terminals baulich erweitern.

Vor fünf Jahren starteten wir, um als fairport STR einer der nachhaltigsten und leistungsstärksten Flughäfen in Europa zu werden. Wir bekennen uns dabei ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex der Bundesregierung. Wie wir unsere Ziele verfolgen, macht auch in diesem Jahr wieder unser integrierter Bericht transparent. Die vorliegenden 107 Seiten geben Ihnen Einblick in unsere Projekte und Pläne, in Kennzahlen, Erfolge und Herausforderungen. Wir wünschen Ihnen eine gute Lektüre. Für weiterführende Rückmeldungen und kritische Anmerkungen sind wir Ihnen dankbar.

Walter Schoefer  
Sprecher der Geschäftsführung FSG

Dr. Arina Freitag  
Geschäftsführerin FSG



Auf die Emissionen der Flugzeuge hat der Stuttgart Airport nur indirekt Einfluss. Was auf dem Vorfeld und in den Terminals in Sachen Klimaschutz geschieht, kann der Flughafen hingegen sehr gut steuern – sei es durch Energieeffizienz, den Einsatz neuer Technologien oder veränderte Prozesse.

# Wer wir sind.

Unter der Dachmarke fairport STR bündeln wir unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten.

◀ | KAPITEL 01



mehr als **120**

**DIREKTZIELE** werden ab Stuttgart angefliegen.  
(→ Der Flughafen Stuttgart, Seite 06)

**1.286.441**

**FLUGGÄSTE** reisten allein im August 2018,  
dem passagierstärksten Monat aller Zeiten,  
über den STR.  
(→ Lage- und Konzernlagebericht, Seite 16)



seit **1957**

**BETREIBT** die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) den  
baden-württembergischen Landesairport.  
(→ Der Flughafen Stuttgart, Seite 06)



Seit 2014 trägt der Flughafen den Namen des ehemaligen Stuttgarter Oberbürgermeisters und Airport-Aufsichtsratsvorsitzenden Manfred Rommel. Er hatte sich während seiner Amtszeit oft für die Belange des STR eingesetzt.

# DER FLUGHAFEN STUTTGART

Baden-Württemberg ohne seinen Landesairport: in einer Welt, in der Menschen und Wirtschaft sich global vernetzen, undenkbar. So reisten im Jahr 2018 über 11,8 Mio. Passagiere über den Manfred Rommel Flughafen – eine neue Bestmarke. Rund 55 Airlines verbinden Stuttgart direkt mit über 120 Zielen weltweit und sind mit daran beteiligt, dass auch der Incoming-Tourismus steigt. Baden-Württemberg verzeichnet seit Jahren wachsende Übernachtungszahlen in Hotels und anderen Ferienunterkünften. Der STR – so sein offizielles Kürzel – ermöglicht darüber hinaus den weltweit agierenden Unternehmen der Region unkomplizierten und schnellen Zugang zu den internationalen Märkten. So leistet er seinen Beitrag zum beständigen ökonomischen Erfolg des Landes.

Seit 1957 betreibt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) den Airport, der 13 km von der City entfernt liegt. Das Airport-Gelände befindet sich auf den Gemarkungen der Gemeinden Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern, Neuhausen sowie Stuttgart. An der FSG sind das Land Baden-Württemberg mit 65 % und die Stadt Stuttgart mit 35 % beteiligt. Der Tätig-

keitsbereich der Gesellschaft liegt in Deutschland, ihre Geschäftsfelder umfassen die Bereiche Aviation und Non-Aviation. Geleitet wird die FSG von einer Geschäftsführerin (Aviation) und einem Geschäftsführer (Non-Aviation) sowie fünf Prokuristen. Zwölf Personen bilden den Aufsichtsrat.

[GRI 102-45] Ein Teil der Airport-Dienstleistungen wird über Tochtergesellschaften angeboten, an denen die FSG folgende Beteiligungen hält:

- Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) (100 %)
- Handels- und Service GmbH (HSG) (100 %)
- Cost Aviation GmbH (CA) (75 %)
- Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) (74,9 %)
- Baden-Airpark GmbH (65,8 %)
- S. Stuttgart Ground Services GmbH (SGS) (51 %)
- Flughafen Parken GmbH (16,67 %)
- Aviation Handling Services GmbH (AHS) (10 %)

## Nachhaltig erfolgreich

Das kontinuierliche Wachstum am Flughafen Stuttgart hat Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Region. Der großen Verantwortung, die sich daraus ergibt, sind sich Geschäftsführung, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sehr bewusst. Bei Unternehmensentscheidungen steht daher nicht ausschließlich der wirtschaftliche Erfolg des Flughafens im Mittelpunkt, sie sollen gleichzeitig auch sozial verantwortlich und ökologisch verträglich sein. Durch hohe Investitionen und sichere Arbeitsplätze leistet die Flughafengesellschaft kontinuierlich einen positiven Beitrag zur lokalen Wertschöpfung und zum Gemeinwohl. „Wir wollen dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa sein“, so der strategische Leitgedanke des fairport STR. Unter dieser Dachmarke bündelt die FSG ihre Nachhaltigkeitsaktivitäten.

Diese sind vielfältig. Einen Überblick geben acht Handlungsfelder, als Grafik auf den Seiten 30 und 31 zu finden. Die Nachhaltigkeitsziele des Flughafens sind im fairport-Programm gebündelt (→ S. 96). Sie sind fester Bestandteil der strategischen Ausrichtung des Unternehmens. Ein bereichsübergreifendes fairport-Team berät die Geschäftsführung bei der Festlegung und Realisierung dieser Ziele. Einmal jährlich informiert die FSG die Öffentlichkeit in ihrem Bericht zum Status quo und über neue Entwicklungen.

Die FSG bekennt sich außerdem zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UN) und orientiert sich an deren Zielen für

nachhaltige Entwicklung. Die Flughafengesellschaft zeigt so auch auf internationaler Ebene Verantwortung. National richtet sich das Unternehmen am Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) aus, auf regionaler Ebene ist es Mitglied bei der baden-württembergischen Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit (WIN).

## Verantwortungsvolle Unternehmenssteuerung

Es ist für die FSG selbstverständlich, auch in der Unternehmenssteuerung ökologische und soziale Aspekte zu berücksichtigen. Damit verfolgt sie den ganzheitlichen Ansatz des sogenannten „Shared Value“. Über das Controlling integriert die Flughafengesellschaft ihre Nachhaltigkeitsziele in die strategische und operative Planung, Steuerung und Kontrolle, Investitionsrechnung sowie das interne und externe Reporting.

Über Mitarbeiterbefragungen und das Personalmanagement werden Daten wie die Arbeitszufriedenheit und Mitarbeiterqualifizierung erfasst. Diese haben ebenso wie die mithilfe eines Informationssystems erfassten Umweltkennzahlen direkten Einfluss auf die Entscheidungsprozesse. Prognosen über Verbrauchs- und Emissionsveränderungen und die Bewertung einzelner Investitionen nach ökologischen Maßstäben werden so über das Controlling möglich.

## Geschäftsmodell des Flughafen Stuttgart



# IM DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) will sich kontinuierlich im Sinne ihrer Stakeholder verbessern. Das gelingt nur durch einen offenen und konstruktiven Dialog mit allen Seiten. Die im Austausch zwischen Flughafengesellschaft und vielen verschiedenen Anspruchsgruppen ermittelten Bedürfnisse fließen in Unternehmensentscheidungen und in das operative Geschäft ein.

Der Flughafen Stuttgart steht im unmittelbaren Interesse der Öffentlichkeit. Darum versteht die FSG es als ihre Pflicht, ihr Handeln transparent zu machen und die Meinung ihrer Stakeholder dazu ernst zu nehmen. Im vorliegenden integrierten Bericht legt sie sowohl über ihre finanzielle Lage als auch über ihre Nachhaltigkeitsleistung Rechenschaft ab. Darüber hinaus veröffentlicht sie jährlich die dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) entsprechende DNK-Erklärung. Dieser branchenübergreifende Standard des Rates für Nachhaltige Entwicklung umfasst 20 Kriterien. Die FSG hat außerdem den Anspruch, ihren Teil dazu beizutragen, dass die Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen erreicht werden können.

## fairport-Radar – alles auf dem Schirm

[GRI 102-40, GRI 102-42, GRI 102-43] Der fairport-Radar fängt ganzjährig die Stimmung der Stakeholder ein: Die FSG lädt ihre internen und externen Anspruchsgruppen ein, die Nachhaltigkeitsstrategie des Airports zu bewerten und weiterzuentwickeln. Über 900 Menschen nahmen 2018 an der Online-Umfrage unter [stuttgart-airport.com/fairport-radar](http://stuttgart-airport.com/fairport-radar) teil. Sie sind Fluggäste, Anwohner, Flughafenangehörige, Geschäftspartner, Wissenschaftler sowie Vertreter staatlicher Einrichtungen, von Interessenverbänden und der Presse. Aus ihrer Sicht haben die acht Handlungsfelder des Flughafens folgende Rangfolge: „Mitarbeiter und Arbeitsumfeld“ ist für sie besonders wesentlich, auf Platz zwei und drei stehen „Corporate Governance und Compliance“ sowie „Umwelt und Ressourcen“ – direkt dahinter „Klimaschutz und Energie“, dann folgen „Wirtschaft und Region“, „Nachbarn und Gesellschaft“ sowie „Fluglärm und Schallschutz“; auf dem letzten Platz steht „Standortentwicklung und Verkehrsanbindung“ (→ S. 36). Diese Ein-

schätzung seitens der Stakeholder – auch Materialitätsanalyse genannt – ist eine wertvolle Ergänzung für die strategische Bewertung aus Unternehmenssicht.

## Dialog über zahlreiche Kanäle

Direkt, einfach und zügig: Das Gespräch mit seinen Anspruchsgruppen sucht der Flughafen über viele Kanäle – über Social-Media-Dienste wie Facebook, Twitter und Instagram sowie über die Unternehmensseite [stuttgart-airport.com](http://stuttgart-airport.com). Die Social-Media-Bilanz für das Jahr 2018 fiel erfreulich aus: Die FSG verzeichnete rund 89.400 Fans bei Facebook und über 8.500 Follower bei Twitter. Instagram gewann an Bedeutung: Im Vergleich zum Vorjahr hat sich 2018 der Kontakt über dieses Medium mit über 12.700 Followern mehr als verdoppelt.

Im regelmäßigen Austausch befindet sich die FSG auch mit den politischen Vertretungen der Kommunen und Kreise. Im Fokus stehen dabei meist Bau- oder Infrastrukturprojekte. Bei größeren Vorhaben bezieht die FSG die direkte Nachbarschaft und die interessierte Öffentlichkeit mit ein, beispielsweise bei der im Frühjahr 2020 anstehenden Teilerneuerung der Betondecke der Start- und Landebahn auf rund 1.200 m. Im März 2019 lud die FSG die von den Bauarbeiten betroffenen Anwohner zu einer Veranstaltung ein, um frühzeitig über den Planungsstand zu informieren und Fragen aller Anwesenden zu beantworten. Details zu den geplanten Bauarbeiten finden sich auf [stuttgart-airport.com/runway](http://stuttgart-airport.com/runway).

Wenn Passagiere, Besucher, Anwohner oder andere Interessierte den Flughafen kontaktieren, weil sie mit Leistungen oder Services unzufrieden waren, kümmert sich schnellstmöglich die zentrale Stelle Stakeholder Relations darum. Sie verantwortet den Austausch mit den verschiedenen Anspruchsgruppen des Airports; Ziel ist es, persönliche Beziehungen aufzubauen und zu halten. 1.300 Beschwerden zählte die FSG 2018 – genauso viele wie im Vorjahr. Den größten Teil des Feedbacks (rund 200 Meldungen) gab es zur Situation im Terminal und auf dem Vorfeld. Rund 170 Rückmeldungen betrafen das Verhalten



Die Automatisierung in den Terminals schreitet voran. Self-Check-in und Self Bag Drop sind Serviceangebote für Passagiere, die schnell zum Gate wollen. Haben sie eine Frage, helfen die seit 2018 neu eingesetzten Mitarbeiter weiter, gut zu erkennen an ihren hellblauen Ask-me-Shirts.

von Beschäftigten am Flughafenstandort. Die FSG greift Anregungen gerne auf, um Verbesserungspotenzial unter anderem bei An- und Abreiseprozessen auszuschöpfen (→ S. 10). 2018 installierte die FSG beispielsweise Infoscreens in den Passagierbussen auf dem Vorfeld.

### Experten beraten den Airport

[GRI 102-43, GRI 102-44] Bei der Ausgestaltung seiner Nachhaltigkeitsstrategie setzt der Stuttgarter Airport auf die Fachkompetenz seines wissenschaftlichen Beirates. Einmal jährlich tagt er gemeinsam mit der Geschäftsführung der FSG, um die strategischen Nachhaltigkeitsthemen weiterzuentwickeln. Die letzte Sitzung fand Anfang 2019 statt; auf der Agenda standen Anreize für synthetisches Kerosin und elektrisches Fliegen, das Wachstum des Flugverkehrs und CO<sub>2</sub>-Kompensationen.

Die fünf Mitglieder des fairport-Beirates sind: der Bremer Logistikexperte Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis als ihr Sprecher, Prof. Dr. Dr. h.c. Hartmut Graßl, langjähriger Experte für Klimaforschung und ehemaliger Direktor des Hamburger Max-Planck-Instituts für Meteorologie, Dr. Dietrich Brockhagen, Geschäftsführer der atmosfair GmbH, Prof. Dr. Ralf Isenmann, Inhaber der Professur für Betriebswirtschaftslehre am Institut für Projektmanagement und Innovation (IPMI) sowie

im Technologie-Zentrum Informatik (TZI) der Universität Bremen, und Prof. Dr. Martin Müller, Leiter des Instituts für Nachhaltige Unternehmensführung an der Universität Ulm.

seit **2014**  
tagt **JÄHRLICH** der wissenschaftliche  
fairport-Beirat

### Politische Mitwirkung

[GRI 102-43] Um die politische Meinungsbildung bei Themen wie Infrastruktur und Luftverkehrsregelungen mitzugestalten, ist die FSG Mitglied in verschiedenen Branchen- und Fachverbänden sowie Vereinigungen: der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), des Kommunalen Arbeitgeberverbandes Baden-Württemberg (KAV) und seines Dachverbandes, der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA).

# IM FOKUS: FLIEGEN ALS ERLEBNIS – #feelSTR

Ob Business-Reisende, Familien oder Städteurlauber: Wer fliegt, legt Wert auf Schnelligkeit, aber auch auf Komfort. Welche Eindrücke Fluggäste vom STR mitnehmen – die sogenannte Customer Experience – hängt von einer guten Erreichbarkeit, den Serviceangeboten und der Aufenthaltsqualität ab. Darum startete der Airport seine Qualitäts-offensive #feelSTR, die 2018 an Fahrt aufnahm. Sie soll dafür sorgen, dass Fliegen für Reisende ab Stuttgart ein schönes Erlebnis ist.

## Entspannung beginnt am Airport

Von der Haustür bis zum Reiseziel – diesen Weg bezeichnen Marketingstrategen als Customer Journey. Der Anspruch aller an der Reise beteiligten Dienstleister ist es, diese so angenehm wie möglich zu gestalten. Unter dem Oberbegriff #feelSTR fasst die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) alle Einzelprojekte zusammen, die dieser Zielsetzung dienen. Selbstverständlich fließt hier fortlaufend auch das Kunden-Feedback ein (→ S. 08).

Die Flughafengesellschaft muss viele verschiedene Zielgruppen bedienen. Vom Säugling bis zum Senior, vom Vielflieger auf Dienstreise bis hin zu Reisegruppen und Familien mit Kindern – alle haben ihre eigenen Bedürfnisse. Diese reichen von Barrierefreiheit und Unterstützungsangeboten bis hin zu Rückzugsorten oder Spielbereichen. Für die Verwirklichung von #feelSTR hat die FSG darum drei Schwerpunkte festgelegt.

1. **Smarte An- und Abreise:** Digitale Informationen auf dem Smartphone sorgen dafür, den Weg zum STR so stressfrei wie möglich zu gestalten.
2. **Shopping und Gastronomie:** Angebote und Öffnungszeiten der Läden und Restaurants passen sich idealerweise an die Fluggäste an, um die Aufenthaltsqualität am Airport zu erhöhen.
3. **Verbesserte Abläufe rund um die Passagiere:** Neue Fluggastkontrollstellen sind bereits eingerichtet und weitere folgen. Innovative Möblierungen und Neugestaltungen der Gates werden getestet. Ab 2020 werden die Flugsteige modernisiert, beginnend mit digitalisierten Self-Boarding-Gates und neuen Countern.

## Digitalisierung schreitet voran

Einige Angebote sind bereits realisiert – zum Beispiel der Self Bag Drop, an dem Passagiere ihr Gepäck selbst einchecken können. Unerfahrenen Reisenden steht am Check-in Servicepersonal zur Verfügung, das bei Bedarf weiterhilft. Darüber hinaus gibt es interaktive Infosäulen mit großen Touchscreens, auf denen sich digitale Wegbeschreibungen, Flugzeiten und Pläne individuell auswählen lassen.

Digitalisierte Boarding-Schalter, an denen Fluggäste ihre Bordkarte selbst scannen, befinden sich in der Testphase. Außerdem gibt es Überlegungen für mobile Webapplikationen. Diese sollen die Planung der An- und Abreise erleichtern und am Airport helfen, den schnellsten Weg zum Flugzeug zu finden.

## 21

**SERVICEMITARBEITER** unterstützen  
seit 2018 Fluggäste beim Self-Check-in

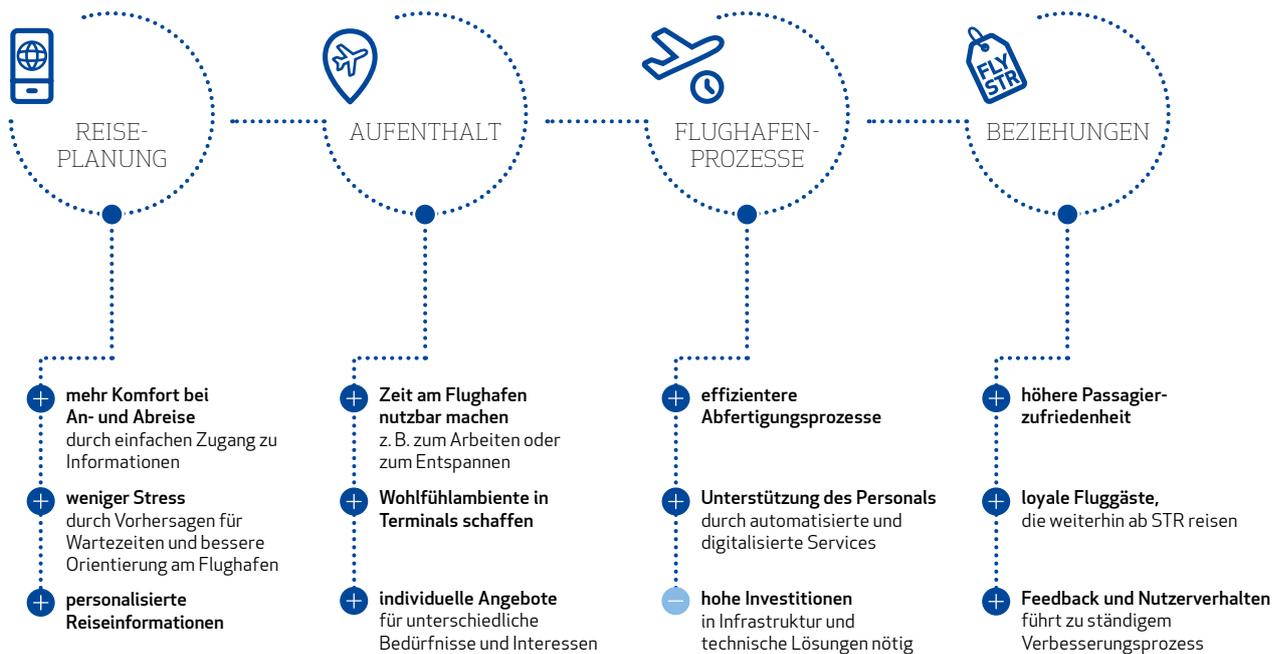
Schrittweise erweitert der Stuttgarter Airport seine Angebote für die verschiedenen Zielgruppen. So können Business-Reisende bereits in der neuen Co-working-Zone kurz vor dem Abflug noch in Ruhe arbeiten. Ein weiterer Raum im öffentlich zugänglichen Bereich der Terminals ist in Planung. Wer die Wartezeit am Flughafen unterhaltsamer gestalten möchte, findet fest installierte Gaming-Stationen.

Um den Erlebniswert im Terminal zu steigern, testet das Unternehmen bequeme Sitzmöbel abseits der üblichen Stuhlreihen – zum Beispiel halbkugelförmige Multimedia-Sessel. Mit der vorgesehenen Modernisierung der Gates will die FSG auch mehr Grünpflanzen aufstellen und damit eine Wohlfühlatmosphäre schaffen.

## An Bedürfnissen der Fluggäste orientiert

Wenn Passagiere pünktlich und entspannt zu ihrem Flugzeug kommen, wirkt sich das positiv auf die Prozesse im Terminal und auf dem Vorfeld aus. Darauf zielen die bereits realisierten und die geplanten Projekte der Qualitätsoffensive #feelSTR ab. Der Airport will damit praktische Reiseinformationen auf dem Smartphone, automatisierte Abläufe

vom Check-in bis zum Boarding und eine angenehme Aufenthaltszeit bieten. Die Grafik stellt die zugrunde liegenden Überlegungen vor. Sie zeigt, welche Auswirkungen die Aktivitäten – sowohl für den Airport-Konzern als auch für seine Kunden – haben.



Ich mag am STR, dass ich schnell vom Check-in zum Boarding komme. Meine Zeit vor dem Abflug will ich sinnvoll nutzen. Ich finde es daher gut, wenn der Flughafen die Bedürfnisse seiner Passagiere im Blick hat.

Ushma Issar, Vielfliegerin

# CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Richtlinie für das tägliche Handeln am Flughafen ist die Corporate Governance und Compliance: Verantwortungsvolle Unternehmensführung, wie in den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex Baden-Württemberg (PCGK) definiert, sowie die Einhaltung von Gesetzen, Regeln und Verhaltensweisen sind elementarer Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie. Damit stellt der Themenkomplex auch eines der acht Handlungsfelder des fairport STR dar (→ S. 30).

## Der fairport-Kodex ist bekannt

Der unternehmenseigene fairport-Kodex, der zugleich als Code of Conduct gilt, legt Werte und Verhaltensstandards für alle Airport-Beschäftigten fest. Er ist für sämtliche Unternehmen am Standort, an denen die Flughafengesellschaft mehrheitlich beteiligt ist, verbindlich. Teil dieses Regelwerks ist auch die Umweltpolitik der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und ihrer EMAS-zertifizierten Tochterunternehmen Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG).

Um den Kodex bei der Belegschaft umfassend bekannt zu machen, lobte die FSG fünf Jahre lang einen Preis für innovative Verbesserungsvorschläge rund um den fairport-Gedanken aus. 2018 beteiligten sich 33 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FSG an dem Ideenwettbewerb.

Den fairport-Preis gewann das mobile Eltern-Kind-Büro (→ S. 45). Obwohl der Wettbewerb künftig nicht mehr stattfindet, sind kreative Ideen auch weiterhin willkommen. Das fairport-Team leitet sie an die zuständigen Abteilungen weiter. Besonders gute Vorschläge sollen nach wie vor belohnt werden.

## Daten sicher und sensibel handhaben

Die FSG schult ihre Belegschaft regelmäßig zu Compliance-Themen – sowohl bei Seminarveranstaltungen als auch über E-Learning-Trainings. Diese behandeln Korruptionsprävention, Arbeitsschutz und Vergaberecht. Das Jahr 2018 stand zudem ganz im Zeichen des Datenschutzes und der Informationssicherheit. Schon bevor im Mai die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) wirksam wurde, bereitete sich die FSG intensiv darauf vor, ihre Prozesse gesetzeskonform zu gestalten. Damit die Beschäftigten alle Daten und Informationen auch sicher und sensibel handhaben, führte die FSG dazu zwei neue Trainingsmodule ein. Zur Umsetzung der gesetzlichen Compliance-Anforderungen hat die FSG zusätzliche Managementsysteme zum Datenschutz und zur Informationssicherheit aufgebaut. Neben organisatorischen Strukturen wurden dort zahlreiche Prozesse implementiert. Als ein wichtiger Baustein wurden zum Beispiel in den einzelnen Abteilungen dezentrale Koordinatoren für Datenschutz und Informationssicherheit benannt.

## 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.



### Leistung und Qualität

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



### Umwelt und Ressourcen

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



### Führungsverständnis und Zusammenarbeit

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



### Arbeits- und Gesundheitsschutz

Wir stehen für hohe Standards bei Sicherheit und Gesundheit.



### 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.

## Hinweisen konsequent nachgehen

Damit Compliance die Unternehmenssteuerung vollständig durchdringt, etablierte die FSG sowohl ein Risiko- und Pflichtenmanagement als auch ein Richtlinienmanagement sowie eine entsprechende Aufbau- und Ablauforganisation. Die Einhaltung aller Standards verantwortet die Geschäftsführung, die an die Gesellschafter und den Aufsichtsrat berichtet. Letzterer setzt sich aus Vertretern des Landes Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart sowie Arbeitnehmern des Flughafenkonzerns zusammen. Das Kontrollgremium tagte im Jahr 2018 fünfmal. Ihr Vorsitzender besetzt keine weitere Position innerhalb der FSG.

Gibt es einen Verdacht auf unternehmensbezogene Straftaten, Ordnungswidrigkeiten oder Regelverstöße, nimmt der Compliance-Ausschuss diese schriftlich und gegebenenfalls auch anonym entgegen. Die vier Mitglieder des Komitees sind die Bereichs- und Abteilungsleiter für Recht und Compliance (Vorsitzender), Personal und Soziales, Controlling und Finanzen sowie der Unternehmenskommunikation. Außerdem hat die FSG einen externen Vertrauensanwalt berufen, der telefonisch und per E-Mail erreichbar ist. Seine Kontaktdaten stehen im fairport-Kodex. Wer einen Hinweis gibt, kann sich darauf verlassen, dass die Verantwortlichen diesen diskret behandeln.

## Von Luft- bis Umweltrecht

Mehrere Tausend Rechtspflichten müssen internationale Verkehrsflughäfen erfüllen: Diese umfassen insbesondere deutsches und europäisches Luftrecht, Anlagensicherheits- und Infrastrukturrecht, Wettbewerbsrecht, Umweltrecht (→ S. 52), Sektorenvergaberecht, Bau- und Planungsrecht, Datenschutzrecht, Betreiberverantwortung, Security und Safety. Die Anforderungen, die sich daraus für den Flughafen Stuttgart ergeben, fließen in eine zentrale Compliance-Datenbank ein oder werden über weitere Managementsysteme befolgt. Die korrekte Umsetzung aller Gesetze, Regeln und Richtlinien im vergangenen Jahr befindet sich derzeit in der Prüfung. Geldbußen fielen 2018 nicht an.

Apropos europäisches Luftrecht: Für Airports der Europäischen Union (EU) gelten die Sicherheits- und Umweltstandards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA). Wie alle EU-Flughäfen ist auch der Standort Stuttgart EASA-zertifiziert. Das unternehmenseigene EASA-Managementsystem etabliert einheitliche Abläufe sowie technische und organisatorische Standards.

Mit ihrem zentralen Vertrags- und Dokumentenmanagement verfügt die FSG über eine effiziente Infrastruktur für ihre Geschäftsprozesse: Verwaltungsarbeit – beispielsweise die Archivierung von Verträgen oder Genehmigungen – erfolgt nun weitgehend elektronisch. Das hatte sich die FSG in ihrem fairport-Programm vorgenommen (→ S. 96).



Compliance bedeutet auch, Risiken zu vermeiden. Weil Sicherheit im Luftverkehr an erster Stelle steht, wird beispielsweise regelmäßig abgeklöpft, ob der Boden des Vorfelds, der Rollwege und der Runway Mängel aufweist. Eine der vergangenen Kontrollen ergab, dass die Start- und Landebahn im Frühjahr 2020 teilerneuert werden muss.

# ORGANE DER GESELLSCHAFT

## Gesellschafter

Land Baden-Württemberg 65 %  
Landeshauptstadt Stuttgart 35 %

## Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat gehörten im  
Geschäftsjahr 2018 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

[Thomas Dörflinger, MdL](#)

Mitglied des Landtags  
Baden-Württemberg  
(seit 12.01.2018)

[Holger Düdden](#)

Arbeitnehmervertreter der  
Flughafen Stuttgart GmbH

[Klaus-Peter Murawski](#)

Staatsminister im Staatsministerium  
Baden-Württemberg  
(bis 30.09.2018)

[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  
(seit 17.10.2018)

[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

[Ralf Laßau](#)

Dipl.-Ing., Prokurist

[Wolfgang Müller](#)

Prokurist  
(bis 31.12.2018)

[Andreas Schweizer](#)

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

[Dirk Spengler](#)

Dipl.-Betriebsw., Prokurist

# ZUSAMMENGEFASSTER LAGE- UND KONZERNLAGE- BERICHT

für das Geschäftsjahr 2018

## Grundlagen des Konzerns

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

## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtbranche

Im Jahr 2018 ist das Verkehrsaufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen mit 4,1 % deutlich gestiegen. Wachstumstreiber war der Europaverkehr, auch die Interkont-Verbindungen (3,1 %) nahmen zu.

Der Flughafen Stuttgart liegt mit einem Plus von 7,8 % bei den Passagierzahlen deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Erstmals wurde am Landesflughafen der Rekordwert von 11,8 Mio. Fluggästen gezählt. Die Verkehrsbewegungen legten 2018 in Stuttgart um 7,5 % zu.

Im europäischen Luftverkehr beherrschte ein turbulenter Sommer mit zahlreichen Flugausfällen und Verspätungen die öffentliche Wahrnehmung der Branche. Zu den Hauptursachen zählten neben Engpässen bei der Flugsicherung und zu ehrgeiziger Flugpläne vor allem Personalmangel und fehlende Maschinen bei den Airlines in Folge der Air-Berlin-Insolvenz. Dazu kamen gleichzeitig in Einzelfällen Streiks bei Luftverkehrsunternehmen, Wetterereignisse und Kapazitätsengpässe im europäischen Luftraum. Dies führte zu Verspätungen und Ausfällen von

Flügen insbesondere während der Sommermonate. Bei einem Luftfahrtgipfel des Bundesverkehrsministers am 05. Oktober 2018 beschlossen Vertreter führender Airlines, Airports und Behörden verschiedene Schritte, um den Luftverkehr in Deutschland wieder pünktlicher und zuverlässiger zu machen. Dazu müssen die Kapazitätsprobleme im gesamten europäischen Luftraum ebenso angegangen werden wie die Anpassung der Infrastruktur am Boden. Um die Leistungsfähigkeit des Systems insgesamt zu verbessern, sollen auch Prozesse wie die Luftsicherheitskontrollen an den deutschen Flughäfen effizienter organisiert werden. Politik, Behörden und alle Partner im Luftverkehr wollen die notwendigen Schritte gemeinsam und mit Hochdruck umsetzen. Die Zeit drängt, da die Prognosen für 2019 von einem weiteren Verkehrszuwachs ausgehen. Der Luftfahrtverband IATA rechnet trotz Einschränkungen wie konjunkturellen Risiken oder dem anstehenden Brexit weltweit mit einer Zunahme des Luftverkehrs um etwa 6 %. Viele der beim Luftfahrtgipfel angedachten Verbesserungen sind nur langfristig zu erreichen. Für Europa gilt dennoch das Ziel, Turbulenzen wie im Sommer 2018 zu vermeiden. Flugreisen sollen wieder die Pünktlichkeit und Qualität garantieren, die die Passagiere zu Recht erwarten dürfen.

## Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft und des Konzerns

### Luftverkehr

#### Passagiere: Wachstum bei Fluggastzahlen

Im Jahr 2018 starteten und landeten am Flughafen Stuttgart 11,83 Mio. Passagiere. Nie zuvor wurden am Landesflughafen so viele Fluggäste gezählt. Der Anstieg lag mit 7,8 % deutlich über den Erwartungen. Über das Jahr hinweg verzeichneten alle Monate positive Wachstumsraten. Allein der August 2018 war mit 1.286.441 Fluggästen am Airport der passagierstärkste Monat aller Zeiten.



Der bunte Airline-Mix ist seit vielen Jahren das Erfolgsrezept: Mit 55 Airlines geht es aktuell vom STR zu über 120 Zielen.

Nach dem Marktaustritt von Air Berlin stellt sich der Luftverkehrsmarkt in Deutschland neu auf. Andere Fluggesellschaften haben diese Lücke in den Jahren 2017 und 2018 in Stuttgart geschlossen und bereits überkompensiert. Die Lufthansa-Tochter Eurowings beförderte 16,8 % mehr Fluggäste als 2017. Mit 4,6 Mio. Reisenden führt sie das Ranking nach Passagierzahlen unverändert an. Ihr Marktanteil von 39,1 % ist mit Abstand der größte. Easyjet übernahm die Berlin-Strecke von Air Berlin, auf der mehr als die Hälfte ihrer Passagiere unterwegs ist. Sie war 2018 die wachstumsstärkste Fluggesellschaft und stieg auf Platz zwei im Airline-Ranking. Easyjet übernahm 7,0 % des Gesamtverkehrs, gefolgt von Tuifly mit 6,0 %.

Häufigere Umläufe und neu angebotene Destinationen wie die europäischen Metropolen Helsinki, Breslau oder Turin oder die rumänischen Städte Sibiu und Timișoara sorgten für eine verbesserte Konnektivität am Flughafen Stuttgart. Die Anzahl der Passagiere auf Inlandsflügen nahm 2018 nach einem leichten Rückgang im Vorjahr um 7,1 % und ins europäische Ausland um 7,4 % zu. Daneben stieg der Verkehr ins übrige Ausland um 21,6 %. Aufkommensstärkste Verbindung bleibt Berlin, sie legte sogar noch um 19,5 % zu und stellte mit mehr als 1,2 Mio. Passagieren einen neuen Streckenrekord auf. Auf die Hauptstadt-Verbindung

folgen auf Rang zwei und drei die Reiseziele Palma de Mallorca und Hamburg.

#### Flugbewegungen: Erstmals wieder mehr Starts und Landungen

Der Abwärtstrend der Flugbewegungen kehrte sich 2018 um. Bei weiterhin hoher Auslastung stiegen die Starts und Landungen im Vergleich zu den Passagierzahlen leicht unterproportional auf 137.632 und damit um 7,5 % im Vergleich zu 2017.

Den Airlines gelang es 2018 ein weiteres Mal, ihre Auslastung zu vergrößern und einen neuen Spitzenwert zu erreichen. Die durchschnittliche Sitzplatzbelegung lag bei 77,9 % und damit 0,2 Prozentpunkte über dem Vorjahr. Im Schnitt wurden 109 Passagiere auf jedem Flug von und nach Stuttgart befördert.

#### Luftfracht und Luftpost: Cargo bleibt konstant

Nach einem Wachstum im Frachtgeschäft im Vorjahr blieb dieses 2018 weitgehend auf gleichem Niveau. Im Geschäftsjahr wurden rund 27.006 t Waren und Güter in Stuttgart umgeschlagen, 0,2 % weniger als im Vorjahreszeitraum.

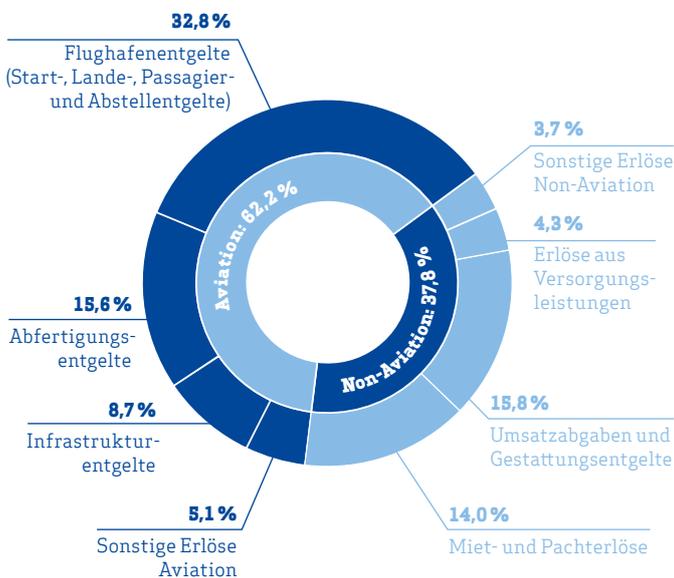
## Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

### Ertragslage FSG-Konzern

Der Umsatz des FSG-Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf 310,4 Mio. € (Vorjahr 299,6 Mio. €). Das Konzernergebnis betrug 3,4 Mio. € (Vorjahr –37,2 Mio. €).

### Ertragslage Flughafen Stuttgart GmbH

Die FSG steigerte ihren Umsatz 2018 um 2,4 % auf 286,1 Mio. € (Vorjahr 279,3 Mio. €) und erwirtschaftet damit das beste Umsatzergebnis ihrer Geschichte. Die Umsätze verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Segmente:



### Geschäftsbereich Aviation: mehr Umsatz durch Passagierwachstum

Bedingt durch das höhere Fluggastaufkommen stieg der Umsatz des Geschäftsbereichs Aviation trotz der Umgliederungen von Aufwendungen für die Marktentwicklung in Höhe von 7,6 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um 2,3 Mio. € (1,3 %) auf 178,1 Mio. €. Die Flughafenentgelte (Start-, Lande-, Passagier- und Abstellentgelte) leisteten bei gleichbleibender Höhe den größten Beitrag zum Umsatzwachstum. Im Zusammenhang mit der strukturellen Neuausrichtung ihrer Entgeltordnung wird die FSG zukünftig ein Incentive-Modell als Mittel zur gezielten Verkehrsentwicklung einsetzen. Im Sinne einer transparenten Darstellung und besseren Vergleichbarkeit hat die FSG ihre Ausgaben für die Marktentwicklung 2018 neu bewertet. Ausgaben in diesem Kontext sind daher auch für das Jahr 2018 teilweise erlösmindernd gebucht. Dieses Vorgehen ist ergebnisneutral, da sich die Marketingaufwendungen im gleichen Umfang reduzieren.

### Geschäftsbereich Non-Aviation: Umsatz durch höhere Immobilien-Auslastung gesteigert

Die Non-Aviation-Umsatzerlöse (Immobilien, Facility Management, Informations- und Kommunikationstechnologie) lagen mit 108,0 Mio. € über dem Vorjahresniveau (103,6 Mio. €). Der Anstieg von 4,3 % ist zum einen der Gewinnung neuer Mieter vor allem im Bürogebäude SkyLoop zuzuschreiben, zum anderen dem Passagierwachstum und der damit besseren Auslastung der Parkhäuser, aber auch den Verlagerungseffekten in teurere Parkhäuser durch die baustellenbedingte Schließung von P15/P25 und dem Entfall von Messeparkplätzen durch den Bau der Halle 10.

### Materialaufwand leicht rückläufig

Der Materialaufwand lag mit 71,9 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um 1,3 Mio. € (–1,8 %) unter dem Vorjahreswert. Der leichte Rückgang setzt sich aus einem Minderverbrauch von Streu- und Sprühmitteln (–0,6 Mio. €), geringeren Kosten für die Umrüstung der Start- und Landebahn mit neuer LED Technik (–0,5 Mio. €) und gesunkenen Abfertigungskosten der Tochtergesellschaft S. Stuttgart Ground Services GmbH durch den erstmals ganzjährig fehlenden Air-Berlin-Vertrag zusammen.

### Personalaufwand steigt nach Tarifierhöhung

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr 2018 um insgesamt 3,5 Mio. € (5,7 %) auf 64,0 Mio. €. Insbesondere Steigerungen im Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes (TVÖD) zum 01. März 2018 von durchschnittlich 3,19 % sind dafür die Ursache. Die Personalkostenquote belief sich 2018 auf 22,4 % (Vorjahr 21,7 %). Der Personalbestand blieb im Jahresdurchschnitt mit 959 Mitarbeitern (Vorjahr 945 Mitarbeitern) nahezu gleich.

### Abschreibungen nur geringfügig höher

Das Abschreibungsvolumen lag im Jahr 2018 mit 34,8 Mio. € geringfügig über dem Vorjahr (33,3 Mio. €). Zum 31.12.2017 hat die FSG aus einem Immobilienleasingvertrag die Parkhäuser P2 und P4 und das Stuttgart Airport Office gekauft, was in der Bilanz zu einer zusätzlichen Abschreibung in Höhe von 0,6 Mio. € führt. Erhöhten Abschreibungen stehen hierbei jedoch geringere Leasingaufwendungen gegenüber.

Außerdem stiegen die Abschreibungen aus der 2018 erweiterten Elektrobusflotte um 0,3 Mio. €. Mit der abgeschlossenen Elektrifizierung von 16 Bussen auf dem Vorfeld des Stuttgarter Flughafens ist ein wichtiger Schritt in Richtung der lokal emissionsfreien und klimafreundlichen Passagier- und Flugzeugabfertigung erreicht.

### Sonstige betriebliche Aufwendungen geringer

Im Geschäftsjahr 2018 reduzierte sich das Gesamtvolumen um 37 Mio. € deutlich gegenüber dem Vorjahr auf 115,3 Mio. €. Für die Verringerung sind vor allem die um 29,1 Mio. € niedrigeren und dabei

letztmalig fälligen Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21 in Höhe von 42,3 Mio. € (Vorjahr 71,4 Mio. €), aber auch der Wegfall der Leasingraten für die Parkhäuser P2 und P4 sowie das Stuttgart Airport Office mit 8,7 Mio. € verantwortlich.

Aufwendungen für die Marktentwicklung sind im Jahr 2018 erlösmindernd im Umsatz gebucht und führen daher zu einem Rückgang der Marketingaufwendungen im Vergleich zu 2017. Die Umbuchung in Höhe von 7,6 Mio. € im Jahr 2018 ist ergebnisneutral.

Bisher als Aufwand gebuchte Erlösminderungen bei deutschen Airlines machen die Überprüfung des geltend gemachten Vorsteuerabzugs der FSG und gegebenenfalls die Korrektur von Rechnungen notwendig. Rechnungskorrekturen im Zusammenhang mit der insolventen Air Berlin sind ungewiss. Vor diesem Hintergrund hat die FSG eine Risikoposition in Höhe von 5,0 Mio. € gebildet, die in Höhe von 4,2 Mio. € unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie in Höhe von 0,8 Mio. € unter den Zinsaufwendungen ausgewiesen ist.

#### Finanzergebnis positiv

Das Finanzergebnis ist positiv und liegt bei 0,8 Mio. €, dabei jedoch um 2,0 Mio. € unter Vorjahr (2,8 Mio. €). Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungsverträgen von Tochtergesellschaften fielen dabei geringer aus als im Vorjahr (-0,3 Mio. €). Weiterhin wurden im Geschäftsjahr 2018 erforderliche Wertberichtigungen an der atypisch

stillen Beteiligung an der Projektgesellschaft Neue Messe GmbH & Co. KG in Höhe von 0,9 Mio. € (Vorjahr 0,2 Mio. €) vorgenommen.

#### Jahresergebnis trotz hoher Zuschüsse für Stuttgart 21 positiv

Das Jahresergebnis liegt mit 6,6 Mio. € um 41,4 Mio. € über dem Vorjahr (-34,8 Mio. €). Vor allem bedingt durch das Passagierwachstum mit höheren Umsätzen im Aviation- und Non-Aviation-Bereich sowie die geringeren Aufwendungen für Stuttgart 21 hat sich das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert. Das durch den Betrieb erwirtschaftete operative Ergebnis (EBIT bereinigt um Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21) lag für das Geschäftsjahr bei 50,8 Mio. € (Vorjahr 34,6 Mio. €).

#### Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Investitionen in das Anlagevermögen des Geschäftsjahres konnten aus eigenen Mitteln finanziert werden. Zum 31. Dezember 2018 betrug das Eigenkapital 440,6 Mio. € (Vorjahr 434,0 Mio. €). Die Eigenkapitalquote lag somit bei 69,5 %. Der operative Cashflow (EBITDA bereinigt um Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21) belief sich auf 86,5 Mio. € (Vorjahr 70,9 Mio. €).

Die Finanzlage der FSG ist stabil. Grundlage dafür ist die Ausrichtung des Finanzmanagements der FSG auf die Liquiditätssicherung, die Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken und die Flexibilität bei der



Das Jahr 2018 brachte dem Landesairport 11,8 Mio. Passagiere – ein neuer Rekord, ebenso wie die 286,1 Mio. € Umsatz.



Im Frühjahr 2020 bekommt die Stuttgarter Runway im Osten eine neue Beton-Oberfläche. Auf der verkürzten Piste können während der Bauzeit die meisten Flugzeuge weiter starten und landen.

Finanzierung. Die Sicherung der Liquidität hat dabei oberste Priorität. Die FSG hat dafür mit den Hausbanken Kreditlinien in Höhe von 155 Mio. € vereinbart, die Finanzierungsbedingungen lagen 2018 im Durchschnitt bei 0,25 %.

Die Gesellschaft rechnet mit einem Zielwert für die gewichteten Kapitalkosten (WACC), der auf einem Capital Asset Pricing Model (CAPM) und Vergleichen mit anderen Flughäfen basiert. Aktuell liegt die interne Verzinsung unter dem WACC (6,94 %).

#### Investitionen in die Zukunft

Im vergangenen Geschäftsjahr investierte die FSG 13,3 Mio. € (Vorjahr 51,9 Mio. €) in immaterielle Wirtschaftsgüter und das Sachanlagevermögen der Gesellschaft. Mit dem Passagieraufkommen steigt der Kapazitätsbedarf auf dem Flughafengelände. Gleichzeitig entfallen durch geplante und laufende Infrastrukturprojekte wie die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 und den Bau des Fernbahnhofs vorübergehend wichtige Flächen für die Entwicklung des Business-Standorts. In den Terminalgebäuden und auf den Parkplätzen wird es eng. Die Flughafengesellschaft richtet sich darauf ein und entwickelte im vergangenen Geschäftsjahr ihre Baupläne entsprechend weiter.

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

Der Flughafenbahnhof soll den Airport auf der Gleisstrecke zwischen Stuttgart und Ulm an das Fern- und Regionalbahnnetz anbinden sowie einen Haltepunkt für die Gäubahn (3. Gleis) schaffen. Die FSG erwartet, dass sich dadurch das Einzugsgebiet des Flughafens so vergrößert, dass pro Jahr mit rund 1 Mio. mehr Passagieren zu rechnen ist. Im Geschäftsjahr 2018 wurde der letzte im Finanzierungsvertrag vereinbarte Projektzuschuss der FSG in Höhe von 42,3 Mio. € fällig. Insgesamt liegt der Beitrag des Landesairports zum Vorhaben seit 2009 bei 339,4 Mio. €.

2019 sollen die ersten Bauarbeiten auf dem Flughafengelände beginnen. Die FSG bemüht sich darum, dass die Belange des Airports und anderer Betroffener auf dem Campus angemessen berücksichtigt werden. So setzt sie sich dafür ein, dass auch während der Bauzeit des dritten Gleises und der damit verbundenen längeren S-Bahn-Unterbrechung die ÖPNV-Anbindung an den Flughafen für Passagiere und Mitarbeiter in geeigneter Qualität gewährleistet ist.

#### Neuer Parkraum in Planung

Durch die Anbindung des Flughafens an das U-Bahn-, Regional- und

Fernbahnnetz soll der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln An- und Abreisenden auf künftig 45 % steigen. Zunächst entfallen während der Bauzeit aber vorübergehend Pkw-Stellplätze für Passagiere, Messebesucher und Beschäftigte. Der Parkraumbedarf wächst derweil weiter. Damit es zu keinen Engpässen kommt, will die Flughafen-gesellschaft in die Erweiterung eines bestehenden und in den Bau eines neuen Parkhauses investieren. So soll als erste Maßnahme die Abstellfläche P0 am westlichen Ende der Flughafenstraße mit einem Parkhaus überbaut werden, rund 1.400 neue Stellplätze könnten dadurch entstehen. Anschließend soll das benachbarte Parkhaus P2 verlängert und aufgestockt werden, um Raum für rund 1.200 weitere Fahrzeuge zu schaffen. Die Bauvorhaben werden im zweiten Halbjahr 2019 mit einer Verlegung der Straße und der dort verlaufenden Leitungen vorbereitet.

#### Teilerneuerung der Start- und Landebahn

Im Frühjahr 2020 erhält der östliche Teil der 3.345 Meter langen Start- und Landebahn eine neue Betondecke. Während der Bauarbeiten vom Donnerstag, 23. April, bis Dienstag, 17. Juni 2020, wird der Flugbetrieb auf einer verkürzten Piste fortgesetzt. Die Anbindung an die wichtigsten europäischen Drehkreuze ist während der Bauzeit technisch möglich. Die Airlines können ab Stuttgart weiterhin alle Ziele in Deutschland und im nahen Europa nonstop anfliegen.

#### Platz für mehr Passagiere: Terminalentwicklung

Die Passagierzahlen am Flughafen Stuttgart wachsen kontinuierlich und die Sicherheitsauflagen steigen. Das führt dazu, dass sich in den Tages-spitzen immer mehr Menschen zeitgleich in den Abflughallen befinden. Um mittelfristig zusätzliche räumliche Kapazitäten zu schaffen, plant der Landesflughafen eine Erweiterung der Terminalkapazitäten. In diesem Zusammenhang werden unter anderem die Schließung der Baulücke zwischen Terminal 3/Terminal 4 und die Erneuerung des Terminals 4 geprüft sowie die Modernisierung der Reisegepäckkontrollen in Terminal 1 und 3 umgesetzt.

Die betrieblichen und technischen Anforderungen an die Gebäudeinfrastruktur an Flughäfen befinden sich im Wandel. Um den zukünftigen Bedarf, beispielsweise der Airline-Kunden oder an die Kontrollanlagen, in die Planungen einfließen zu lassen, investiert die FSG 2019 in eine noch detailliertere Bedarfsanalyse und Vorlage optimierter Varianten.

#### Cargo- und Logistikareal stark gefragt

Am Luftfrachtzentrum auf der Südseite des Flughafens ist die Nachfrage nach weiteren Flächen groß. An den sieben Parkpositionen sind schon jetzt mehr als 80 Spediteure, Integratoren und Flugzeugabfertiger tätig. Weil die Flächen mit unmittelbarem Vorfeldzugang an dem Umschlagplatz knapp werden, untersucht die FSG, wo neue Hallen errichtet werden können.

## Tochtergesellschaften

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

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

Die FSG ist ein Mehrheitseigner der Baden-Airpark GmbH, dem Betreiber des Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB). Die übrigen Anteile hält die Baden-Airpark Beteiligungsgesellschaft mbH, ein Zusammenschluss mittelbadischer Kommunen.

Der FKB lag 2018 mit 1.257.585 Fluggästen 0,7 % über dem Vorjahr. Die Zahl der Flugbewegungen ist um 1,1 % gestiegen. Insgesamt gab es am FKB 38.503 Starts und Landungen mit einem um 5,0 % höheren maximalen Startgewicht (MTOW) von 958.433 t.

Im Linien- und Pauschalverkehr entwickelte sich der internationale Verkehr mit 11,0 % Zunahme bei den Passagierzahlen positiv. Das Fluggastaufkommen im innerdeutschen Verkehr verzeichnete jedoch einen deutlichen Rückgang. Gründe hierfür waren die Einstellung der Hamburg-Strecke im März 2018 und die nach der Insolvenz der Air Berlin deutlich ausgedünnten Berlin-Flüge, die Eurowings im doppelten Tagesrand bedient.

Der Trend zum Linienverkehr setzte sich 2018 mit 1.079.806 Fluggästen und 1,6 % Wachstum im Vergleich zum Vorjahr fort. Der Pauschalreiseverkehr verzeichnete dagegen einen Rückgang von 6,0 %. Er litt unter der Streichung zahlreicher Flüge der Tuifly im Sommer 2018 mangels Fluggerät und der Einstellung der Hurgada- und Kanaren-Verbindungen im Winter 2018/2019. Das Passagieraufkommen im sonstigen gewerblichen und nichtgewerblichen Verkehr nahm im Jahr 2018 leicht zu. Das Luftfrachtvolumen vergrößerte sich um 2,3 %, insgesamt wurden 1.378 t transportiert.

Mallorca bleibt mit 210.431 Fluggästen das am FKB beliebteste Ziel, es wurde 2018 von Eurowings, Ryanair, Small Planet Airlines und Tuifly angeboten. Die zweitstärkste Destination ist London mit Ryanair, gefolgt von Barcelona auf Platz drei.

#### Schnelles Internet und Autobahnanschluss für Gewerbepark

Die Vermarktung des Gewerbeparks war in den vergangenen Jahren erfolgreich, sodass nun drei der fünf Sektoren nahezu vollständig belegt sind. Nachdem 2017 im D-Sektor Verträge geschlossen wurden, stand das Jahr 2018 ganz im Zeichen der Kräne und Bagger. Die Bebauung der an die Nutzer übertragenen Grundstücke sowie die vom Bundesamt für Güterverkehr zu finanzierende Erschließung mit Straßen, Gehwegen, Medienleitungen und Grünzügen haben begonnen und sollen bis Mitte 2019 abgeschlossen sein.

Aufgrund der vollständigen Vermarktung des D-Sektors und trotz hoher Baupreise investiert die Baden-Airpark GmbH in die Errichtung der passenden Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur. Der Zweckverband stellt eine flächendeckende Breitbandanbindung des Baden-Airparks mit Glasfaserkabeln zur Verfügung.

Der Zweckverband gründete in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat der Baden-Airpark GmbH die Arbeitsgruppe „Entwicklung Gewerbepark“ für die Sektoren B und C. Ziel ist es, die Attraktivität des Standorts mit seiner parkähnlichen Struktur beizubehalten, in der Schnittstelle zwischen Flughafen und Gewerbepark ein urbanes Zentrum mit Dienstleistungen und Büronutzungen zu entwickeln und die restlichen Bauflächen bedarfsgerecht zuzuschneiden. Die Vermarktung soll kurzfristig etwas zurückgefahren werden, weil sich die Randbedingungen nach positivem Planfeststellungsbeschluss für den direkten Autobahnanschluss und flächendeckender Breitbandverkabelung deutlich verbessern werden. Der Zweckverband hat in seiner Sitzung im Dezember mit dem Aufstellungsbeschluss für eine Änderung des Bebauungsplans und die Beauftragung eines Gutachtens zum Umfang der Handelsflächen die ersten Schritte zur Umsetzung gemacht.

Im Jahr 2018 weist die Baden-Airpark GmbH, wie seit 2004 durchgehend, ein positives Betriebsergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und sonstigen Steuern (EBITDA) von 2.396 T€ aus. Die im Geschäftsjahr 2018 getätigten Investitionen führten insgesamt zu Aktivierungen in Höhe von 3.546 T€. Abschreibungen auf das Anlagevermögen wurden in Höhe von 7.358 T€ vorgenommen. Darin enthalten sind Abschreibungen

aus dem Asset-Deal in Höhe von 417 T€. Die Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen betragen 292 T€.

Die Baden-Airpark GmbH hat eine gute Eigenkapitalausstattung und ist aktuell ohne Bankverbindlichkeiten. Die geringen Verzinsungen auf Guthaben erbrachten ein Finanzergebnis von 114 T€. Die sonstigen Steuern in Höhe von 80 T€ setzen sich aus Grundsteuern (73 T€) und Kraftfahrzeugsteuern (7 T€) zusammen. Das Geschäftsjahr 2018 schließt aufgrund der hohen Abschreibungen mit einem Jahresverlust von 4.928 T€.

### 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 2018 einen Umsatz von 373 T€ (Vorjahr 466 T€) und ein Jahresergebnis von 82 T€ (Vorjahr 126 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



Campus in Action: Der Flughafen Stuttgart ist dank Autobahnanschluss, Fernbusbahnhof und S-Bahn-Halt direkt in den Terminals schon jetzt ein intermodaler Verkehrsknotenpunkt. Auch die Landesmesse und das Gewerbequartier Stuttgart Airport City profitieren davon.



Die Passagiere des Stuttgarter Flughafens kommen mit Bus, Bahn und Pkw. Um dem steigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, vergrößert die FSG das Parkhaus P2 im Westen der Airport City. 1.200 neue Stellplätze entstehen dort.

GmbH sowie die Baden-Airpark GmbH. Im vergangenen Geschäftsjahr betrug das Ergebnis vor Gewinnabführung 68 T€ (Vorjahr 472 T€).

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

Die Konzerngesellschaft der FSG betreibt einen Großteil der Einzelhandelsgeschäfte am Flughafen Stuttgart. Der Jahresumsatz wuchs 2018 um 1,2 % auf 23.692 T€. Das Ergebnis vor Gewinnabführung hat sich auf 1.725 T€ gegenüber dem Vorjahr (1.769 T€) verschlechtert.

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

An dem Bodenabfertigungsunternehmen SAG sind die Gesellschafter FSG (74,9 %) und Losch Airport Service GmbH (25,1 %) beteiligt. Als Subunternehmer führt die SAG 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 32.079 T€ (Vorjahr 29.075 T€). Bedingt durch das wachsende Geschäft baute die SAG 2018 ihr Personal mit 39 neuen auf insgesamt 648 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 15.458 T€. Aufgrund des Auftragsplus stellte das Unternehmen 22 zusätzliche Mitarbeiter (insgesamt 334 Mitarbeiter) ein. Das Jahresergebnis liegt bei 1.376 T€ und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr (1.211 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 nach einer Wertberichtigung eines Darlehens 2017 im Geschäftsjahr 2018 ein niedrigeres Jahresergebnis von 764 T€ (Vorjahr 5.716 T€).

### **Flughafen Parken GmbH (16,67 %)**

Die FSG hält neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 16,7 %-Beteiligung an der Flughafen Parken GmbH. Diese erzielte gemäß vorläufigem Geschäftsbericht einen Umsatz von 500 T€ und ein Ergebnis von 40 T€.



Early Bird mit Luftpost im Bauch. Der Logistikdienstleister DHL Airways fliegt Stuttgart wochentags mit zwei Frachtmaschinen aus Köln und Leipzig schon frühmorgens an.

## Prognose-, Chancen- und Risikobericht

### Prognose Geschäftsjahr 2019

Die Flughafengesellschaft rechnet für 2019 mit einem anhaltend hohen Kapazitätswachstum bei den Airlines und folglich mit einem Passagierwachstum und einem Anstieg der Flugbewegungen. Die Prognose für das Verkehrsvolumen ist dabei eine maßgebliche Einflussgröße für die Geschäftsentwicklung der FSG. Trotz des positiven Ausblicks ist auch im kommenden Jahr in der Luftverkehrswirtschaft mit Unsicherheiten zu rechnen. Nach Insolvenzen verschiedener kleinerer Airlines, wie beispielsweise Small Planet und Primera Air im Jahr 2018, wird sich der Trend hin zur Konsolidierung vermutlich auch 2019 fortsetzen. Die kurzfristige Insolvenz der deutschen Airline Germania im Februar 2019 stützt diese Einschätzung.

Ein zusätzlicher Unsicherheitsfaktor im Jahr 2019 ist der Brexit. Komplexe Zusammenhänge im europäischen Streckennetz, der Regulierung der Verkehrsrechte sowie der Zulassungsvoraussetzungen können bei einem ungeregelten Brexit zu negativen Folgen für die Branche führen.

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

Auf Basis des prognostizierten Verkehrsvolumens rechnet die FSG sowohl im Einzelabschluss wie auch im Konzern für das Geschäftsjahr 2019 wieder mit einem hohen operativen Ergebnis. Weil keine Finanzierungsbeiträge mehr für das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm fällig sind, wird das Gesamtergebnis nach vier Jahren in Folge erstmals nicht länger durch die Zuschüsse belastet. Die FSG rechnet daher mit einem wesentlich höheren positiven Jahresergebnis. Auch im Falle eines konjunkturellen Abschwungs, durch den der harte Wettbewerb in allen Segmenten des Luftverkehrs noch intensiver wird und die Wahrscheinlichkeit von Marktaustritten und Insolvenzen von Airlines steigt, kann die Flughafengesellschaft aufgrund ihrer wirtschaftlichen Kostenstruktur ein deutlich positives operatives Ergebnis erwirtschaften.

Voraussichtlich zum 01.07.2019 tritt eine neue Entgeltordnung der Flughafen Stuttgart GmbH in Kraft. Neben verschiedenen Anpassungen

gen bei den Lande- und Startentgelten ist dabei auch erstmals ein Incentive-Modell mit verschiedenen Komponenten enthalten. Zielsetzung dieser strukturellen Anpassung ist die Fokussierung der Entgeltbausteine in den Bereichen Lärm, Innovation, Konnektivität und Infrastrukturauslastung. Die Neugestaltung der Entgeltordnung sichert die weitere nachhaltige Entwicklung des Landesflughafens und setzt Anreize für den Einsatz lärmarmen Fluggeräts. Die Genehmigung des Antrags auf Entgeltänderung durch die Aufsichtsbehörde steht noch aus.

### Langfristprognose: Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

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

Das Kapazitätswachstum in der europäischen Airline-Branche wird voraussichtlich auch in den nächsten Jahren hoch bleiben. Diese Entwicklung erschwert es den Airlines jedoch zunehmend, ihre Durchschnittserlöse zu steigern, insbesondere, wenn die Nachfrage nicht mit dem Angebot Schritt halten kann. Externe Faktoren wie beispielsweise Konjunkturschwankungen und politische Unruhen haben dabei einen traditionell hohen Einfluss auf die Nachfrage nach Flugtickets. Zusätzlich zur Unsicherheit auf der Nachfrageseite kommen voraussichtlich steigende Kerosinpreise und Lohnkosten, insbesondere bei Low-Cost-Anbietern, zulasten der Margen aufseiten der Airlines. Diese Mehrkosten über höhere Ticketpreise weiterzugeben, wird nicht immer möglich sein. Die Gefahr einer Marktberreinigung und damit einhergehende Insolvenzen einzelner Airlines wird damit größer. Wenn der Wegfall einzelner Airlines oder Streckenverbindungen nicht durch andere Destinationen ausgeglichen werden kann, ist mit negativen Auswirkungen auf die Erträge der FSG zu rechnen.

Die zunehmende Kapazitätsausweitung führt darüber hinaus zu Engpässen bei der nicht mitgewachsenen Infrastruktur am Boden sowie in der Luft. Es ist fraglich, wie schnell sich diese Kapazitäten aufstocken lassen, um ähnliche Schwierigkeiten wie im Sommer 2018 zu vermeiden und damit das nachhaltige Wachstum der Branche sicherzustellen.

Finanzierungszuschüsse für das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm belasteten das Ergebnis im Jahr 2018 letztmalig mit 42,3 Mio. €. Risiken können jedoch ferner durch eine erschwerte Erreichbarkeit des Flughafens während der Bauzeit von Stuttgart 21 entstehen. Die FSG bemüht sich je-

doch darum, dass die Erreichbarkeit sowie die ÖPNV-Anbindung an den Flughafen für Passagiere und Mitarbeiter ununterbrochen und in geeigneter Menge sowie Qualität gewährleistet sind. 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 sowie das Wyndham Stuttgart Airport Messe in unmittelbarer Nähe der Terminalanlagen führen zu einer erhöhten Nachfrage nach Dienstleistungen. Die Deutschlandzentrale von EY (Ernst & Young) im Bürogebäude SkyLoop belebt den Standort Flughafen Stuttgart zusätzlich. Die Attraktivität des Flughafens als Immobilienstandort nimmt mit der Eröffnung des neuen Kongresshotels weiter zu und erzeugt Nachfrage für Entwicklungen bei Büro- und Dienstleistungsgebäuden. Die weitere Erschließung der Stuttgart Airport City ist jedoch durch anstehende Bauaktivitäten auf dem Campus gehemmt. Der Anschluss an das Stuttgarter U-Bahn-Netz 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 2028 plant die Flughafengesellschaft mit einem Investitionsvolumen von rund 700 Mio. € für den Erhalt und die Weiterentwicklung der bestehenden Infrastruktur.

Weiterhin wird ein Konzept zur Kapazitätserweiterung und damit die Möglichkeit zur Abfertigung des steigenden Fluggastaufkommens in den Terminalanlagen erarbeitet. Dabei werden die gestiegenen Sicherheitsanforderungen bei der Fluggast- und Gepäckkontrolle, Kundenerwartungen, die hohen Qualitätsstandards der FSG sowie die Ziele des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg berücksichtigt. Damit keine Engpässe beim Parkraum entstehen, investiert die FSG rund 77 Mio. € in den Neubau, die Erweiterung und den Erhalt ihrer Parkhäuser. Die anstehende Teilerneuerung der Runway verursacht Kosten von etwa 40 Mio. € in den Jahren 2019 und 2020. Der zusätzliche Erlösausfall während der Bauphase 2020 kann erst mit Erstellung des entsprechenden Flugplans genauer bestimmt werden. Nach aktuellen Erkenntnissen ist hierbei eine weitere Ergebnisbelastung von bis zu 20 Mio. € möglich.

Die FSG plant, das Investitionsvolumen durch den betrieblichen Cashflow zu finanzieren. Etwaig zusätzliches Fremdkapital wird in ausreichendem Umfang von den Bankenpartnern, auch aufgrund der sehr guten Eigenkapitalausstattung der FSG, zu sehr günstigen Konditionen zur Verfügung gestellt. Angesichts des möglicherweise sehr hohen

Investitionsvolumens im Zusammenhang mit der Terminalerneuerung und des dafür benötigten Fremdkapitals ist die künftige Zinsentwicklung und damit das Zinsrisiko entscheidend. Die FSG wird für das benötigte Fremdkapital eine geeignete Finanzierung rechtzeitig 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. Angemessene Eigenkapitalquoten sind auch zukünftig realisierbar. Die Flughafengesellschaft kann durch die hohe Flexibilität in den Geschäftsprozessen mögliche Schwankungen beim Verkehrsvolumen abfedern. Die Voraussetzungen sind gegeben, in einem schwierigen Umfeld wirtschaftlich zu arbeiten und langfristig Wachstum zu generieren.

Die Sicherstellung der Liquidität und der Finanzierbarkeit der Investitionen sowie das Erschließen von zusätzlichen Ergebnispotenzialen wird 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, führt die FSG seit November 2018 zusätzlich ein Tax Compliance Management System ein. 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 das angestrebte Wachstum umsetzen zu können. Der Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes mit seinen monetären Beschränkungen sowie die Wettbewerbssituation in der Region mit renommierten und gut zahlenden Arbeitgebern macht das zu einer anspruchsvollen Aufgabe für die FSG.

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 2018 erreicht.

Stuttgart, den 04. März 2019

Flughafen Stuttgart GmbH

Geschäftsführung

Walter Schoefer

Dr. Arina Freitag



Der Luftverkehr boomt weltweit und auch in Stuttgart. Für 2019 rechnen wir weiter mit einem Plus bei Passagieren, der Auslastung der Flugzeuge sowie den Starts und Landungen.

# Was wir tun.

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

← | KAPITEL 02



# 5

**JAHRE** Jubiläum feierte 2018 die Initiative „Spende dein Pfand“. (→ Nachbarn und Gesellschaft, Seite 51)



# 2

**WOCHEN FERIENBETREUUNG**  
können unsere Mitarbeiter für ihre Kinder in Anspruch nehmen. (→ Mitarbeiter und Arbeitsumfeld, Seite 45)

# 49

**ELEKTRISCHE FAHRZEUGE**  
bilden die E-Abfertigungsflotte auf unserem Vorfeld. (→ Klimaschutz und Energie, Seite 57)

# HANDLUNGSFELDER

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

## STANDORTENTWICKLUNG & VERKEHRSANBINDUNG

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

S. 38

## KLIMASCHUTZ & ENERGIE

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

S. 56

## IM FOKUS

### PFLEGELOTSEN

S. 48

## IM FOKUS

### #feelSTR

S. 10

## 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. 2018 haben über 900 Stakeholder aus

diesen Kreisen mit ihrer Teilnahme an der jährlichen Online-Befragung fairport-Radar dazu beigetragen, die Relevanz der einzelnen Handlungsfelder aus externer Sicht besser beurteilen zu können. Die Aspekte „Mitarbeiter & Arbeitsumfeld“, „Corporate Governance & Compliance“ sowie „Umweltschutz & 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. 50

## 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. 60



## IM FOKUS

### WACHSTUM

S. 36

## 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. 42

## 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. 62

# WIRTSCHAFT UND REGION

Die 11-millionste Passagierin begrüßte der STR bereits im November 2018 – am Ende des Jahres waren fast 12 Mio. Fluggäste über den Stuttgarter Flughafen gereist. Ein neuer Rekord. Die steigende Nachfrage zeigt, wie bedeutend der Landesairport für die Mobilität der Menschen in der Region ist. Im Sommerflugplan 2018 starteten über 50 Airlines zu 124 Destinationen in 36 Ländern in und außerhalb Europas. Für die international tätigen baden-württembergischen Unternehmen sowie für Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen des Landes sind Flugverbindungen ein wesentlicher Standortfaktor, der sie mit Wirtschaftsräumen rund um den Globus verbindet. Die Nachfrage nach Flugreisen steigt weltweit. Der STR begegnet den höheren Mobilitätsansprüchen möglichst nachhaltig: Er plant langfristig und richtet sich an den Bedürfnissen des Marktes aus.

Der Luftverkehr sichert Beschäftigung und Wertschöpfung in Stuttgart. Denn jede Million zusätzlicher Fluggäste schafft durchschnittlich rund 1.000 weitere Arbeitsplätze am Airport. Aus diesem Grund zählt der STR zu den größten Arbeitsstätten Baden-Württembergs: In den über 300 dort ansässigen Firmen und Behörden sind mehr als 11.000 Menschen mit unterschiedlichsten Berufsqualifikationen angestellt; bei der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und ihren Töchtern allein sind es rund 1.800 Beschäftigte. Darüber hinaus gibt der STR der regionalen

Wirtschaft Beschäftigungsimpulse: Studien zufolge entstehen durch die Arbeitsplätze am Airport rund doppelt so viele in der näheren Umgebung.

über **11.000**

**MENSCHEN** arbeiten auf dem  
Flughafengelände

## STR als Innovationsplattform

Die FSG entwickelt den Airport kontinuierlich weiter, um ihn für die Zukunft fit zu machen. Neue technologische Entwicklungen begreift sie als Chance. So diente der Flughafen bereits als Testfeld für innovative Lösungen rund um Elektromobilität, Energiemanagement und Gebäudeautomation. Damit flankiert die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) auch die Verkehrs- und Energiewende in Baden-Württemberg (→ S. 56).

Gemeinsam mit verschiedenen Herstellern verfolgt der Landesairport derzeit das Ziel, autonome Nutzfahrzeuge für den sicheren Flughafen-einsatz zu entwickeln. Die Besonderheit: Diese werden auf dem Vorfeld,



Viele Passagiere schaffen am Flughafen viele neue Arbeitsplätze – pro eine Million Fluggäste sind dies im Schnitt 1.000 Stellen. Davon profitiert unsere ganze Region. Damit die Passagiere trotz des Wachstums entspannt abheben können, investieren wir kontinuierlich in unsere Infrastruktur.

den Rollwegen und der Start- und Landebahn getestet. Die Programmierung der voll automatisierten Prototypen abseits von Straßenmarkierungen und in der Nähe zu Flugzeugen gilt als sehr herausfordernd. Die Geräte müssen sich in die komplexen Arbeitsprozesse am Boden integrieren. Geplant ist, dass bereits in wenigen Jahren die ersten selbstfahrenden Gepäckschlepper und Kehrblasgeräte für den Winterdienst auf dem Stuttgarter Vorfeld unterwegs sind. Das Projekt wird gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi).

### Airport investiert in seine Zukunft

Rund 30.000 Passagiere nutzen den Stuttgarter Flughafen täglich; im Jahr 2030 werden es über 38.000 Reisende sein. Auf dieses Wachstum bereitet sich die FSG mit verschiedenen Bauvorhaben vor, hat dabei aber auch stets klimarelevante Fragen wie das Energiemanagement im Blick. In Planung ist, die Kapazitäten in Terminalgebäuden und Parkplätzen auszubauen, um Engpässen vorzubeugen. Im Jahr 2018 investierte die Flughafengesellschaft 13,3 Mio. € in immaterielle Güter und in Sachanlagevermögen. Grundsteuer für 2018 fiel in Höhe von 620.000 € an. Davon profitierten die Städte Leinfelden-Echterdingen (55 %), Filderstadt (36 %) und Stuttgart (7 %) und Ostfildern (1 %) sowie die Gemeinde Neuhausen (1 %).

mehr als **50**  
verschiedene **AIRLINES** sorgen  
für wirtschaftliche Stabilität

Die im Vergleich zum Vorjahr nochmals gestiegene Eigenkapitalquote in Höhe von 69,5 % (Stichtag 31. Dezember 2018) sichert dem Unternehmen den Zugang zu günstigen Finanzierungsbedingungen. Die geplanten Vorhaben dienen vorrangig dem Ziel, die bestehende Infrastruktur zu erhalten und weiterzuentwickeln – beispielsweise die Teilerneuerung der Start- und Landebahn.

Grundsätzlich beschafft die FSG Waren und Güter aus der Region, Dienstleistungen erbringen fast ausschließlich örtliche Partner. Mehr als die Hälfte der Flughafenangehörigen hat ihren Lebensmittelpunkt in den umliegenden Gemeinden. Von den 50,9 Mio. €, die die FSG im Berichtszeitraum an Löhnen und Gehältern zahlte, verblieb somit ein Großteil in der lokalen Wertschöpfungskette.

## Entspannt und zügig reisen

Fliegen ab Stuttgart soll ein schönes Erlebnis sein. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, müssen am Airport die Dienstleistungen vieler unterschiedlicher Unternehmen und Behörden ineinandergreifen. Ob Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Aufenthaltsqualität oder reibungslose Abfertigung: Die FSG möchte, dass Reisende möglichst positive Eindrücke vom Flughafen mitnehmen, und trieb darum im Jahr 2018 ihre Qualitätsoffensive #feelSTR voran (→ S. 10).

Damit der Airport effizient funktioniert, kontrolliert die Flughafengesellschaft regelmäßig und systematisch alle Prozesse vor Ort. Sie überprüft die Dienstleistungen rund um Abfertigung, Sicherheitskontrollen und Barrierefreiheit, vergleicht die Wartedauer an der Gepäckausgabe mit ihren Zielvorgaben und wertet Ursachen für Flugverspätungen aus.

Die Gesamtpünktlichkeit am STR sank 2018 von 82,0 % auf 78,5 %. Im gesamten deutschen Luftraum kam es zu mehr Verspätungen und Ausfällen. Gründe dafür waren beispielsweise Kapazitätsengpässe. Der Unterschied zwischen der sogenannten Inboundpünktlichkeit (78,0 %) und der Outboundpünktlichkeit (78,9 %) zeigt aber, dass der STR dank reibungsloser Abläufe etwas Zeit aufholen konnte, wenn Flieger verspätet landeten. Alle Systempartner – Airlines, Flugsicherung, Bundespolizei und Flughäfen – arbeiten gemeinsam daran, wieder für mehr Verlässlichkeit im Flugverkehr zu sorgen.

Menschen mit Behinderung können ab Stuttgart bequem reisen, denn der Airport ist barrierefrei zugänglich. Das beginnt in den Parkhäusern mit großen, gut erreichbaren und gekennzeichneten Stellplätzen. Zwischen Terminal und Flugzeug stehen spezielle Fahrzeuge zur Verfügung. Samt Begleitperson oder Sanitäter gewährleisten sie einen sicheren Transfer. In ihren Qualitätsstandards hat die Flughafengesellschaft maximale Zeiten definiert, die Menschen mit eingeschränkter Mobilität auf Unterstützung oder Weiterbeförderung warten dürfen.

## Wichtigste Destinationen 2018

Zielland	Passagiere <sup>1</sup>	Veränderung zu 2017 in %
Deutschland	3.193.077	7,2
Spanien	1.759.258	2,0
Türkei	1.478.097	16,8
Griechenland	677.552	5,6
Großbritannien	660.890	-7,5

Zielort	Passagiere <sup>1</sup>	Veränderung zu 2017 in %
Berlin (SFX/TXL)	1.239.345	19,4
Palma de Mallorca	744.169	11,3
Hamburg	737.858	7,1
Istanbul (SAW/IST)	685.543	7,7
London (LHR/STN/LGW)	482.772	-7,5

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

Die Fluggastbefragung 2018 des Airports zeigte: 73 % der Fluggäste reisten aus privaten Gründen, 27 % waren beruflich unterwegs. Der Großteil der Passagiere stammte aus Baden-Württemberg, rund 15 % besaßen einen Wohnsitz im Ausland. Ein Viertel (25 %) war auf dem Weg zu deutschen Destinationen. Die beliebtesten Ziele ab dem STR waren Berlin und Palma de Mallorca. Das sogenannte Quellaufkommen – Reisende mit Wohnsitz oder Beschäftigung im Einzugsgebiet des Flughafens – lag bei 79 %. Entsprechend entfielen 21 % auf das Zielaufkommen, also auf den Besucherverkehr in der Region Stuttgart und in Baden-Württemberg.

## Strenge Vorgaben für höchste Sicherheit

Sicherheit hat im Luftverkehr stets die höchste Priorität, da sind sich Airport-Betreiber und Reisende einig. Die Gesetzgebungen der Bundes-



Sie sind immer in Windeseile da, auch bei medizinischen Zwischenfällen. Alle 91 Feuerwehrleute des Flughafens sind zu Rettungssanitätern ausgebildet.

republik und der Europäischen Union setzen mit zahlreichen Vorgaben klare Grenzen. Auch die Zuständigkeiten sind geklärt: Die FSG kontrolliert Personal und Waren, die Bundespolizei überprüft die Passagiere und ihr Gepäck, bevor sie die sogenannte „Luftseite“ des Flughafens betreten dürfen. Regelmäßige hauseigene Qualitätsprüfungen sowie behördliche Audits gewährleisten das Luftsicherheitsniveau.

Als Betreibergesellschaft des Airports verantwortet die FSG die Sicherheit auf dem Campus; der Geltungsbereich ihrer Sicherheitsgrundsätze erstreckt sich daher auf das gesamte Flughafengelände und dessen Nutzer. 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 den sicherheitstechnisch einwandfreien Betrieb des Airports. Dafür zuständig ist der Bereichsleiter Aviation, der von dem Sicherheitsmanagement-Beauftragten unterstützt wird. Beraten wird er vom Safety Review Board, der sowohl anlassbezogen als auch periodisch tagt. Dieser besteht aus Vertretern aller Geschäftsbereiche des Unternehmens, zu deren Aufgaben die operationelle Sicherheit gehört. Die Aufsichtsbehörde des Flughafens Stuttgart entsendet außerdem einen Referenten in das Gremium.

Für den Ernstfall trainiert der Flughafen regelmäßig. Im Berichtsjahr fand eine von der ICAO vorgeschriebene Notfallübung der Flughafenfeuerwehr mit dem Krisenstab statt. Auch für medizinische Zwischenfälle ist vorgesorgt: Alle 91 Beschäftigten der Feuerwehr sind zu Rettungssanitätern ausgebildet, sodass sie eine Erstversorgung leisten können, bis der Notarzt eintrifft. Die FSG plant, auf dem kompletten Campus innerhalb und außerhalb der Gebäude neue Defibrillatoren-Säulen zu installieren, die bei akuten Herzproblemen eingesetzt werden können. 2020 sollen zunächst die Terminals mit 20 automatisierten externen Defibrillatoren (AED) bestückt werden; die anderen Gebäude folgen schrittweise.

Die FSG dokumentiert alle sicherheitsrelevanten Ereignisse. 2018 gab es 104 meldepflichtige Flugbetriebsstörungen (2017: 97). Fünfmal wurde die Flughafenfeuerwehr wegen Zwischenfällen mit Gefahrgütern alarmiert (2017: 10). Öfter als im Vorjahr, nämlich 107 Mal, musste Öl und/oder Treibstoff beseitigt werden (2017: 87). Auf der Start- und Landebahn ereigneten sich 5 Störfälle (2017: 5). Die Flughafengesellschaft schließt an diese Vorkommnisse immer sorgfältige Untersuchungen an, um daraus Sicherheitsvorkehrungen abzuleiten und Schadensfälle in der Zukunft zu verhindern.

# IM FOKUS: QUALITATIVES WACHSTUM

Die Welt ist in Bewegung. Die Nachfrage der Menschen nach Mobilität steigt überall und verteilt sich auf alle Verkehrsträger – die Straße, die Schiene und die Luft. Auch der Flughafen Stuttgart ist aktuell gefragter denn je. 2018 nahmen die Passagierzahlen um 7,8 % zu, bei den Flugbewegungen gab es ein Plus von 7,5 %. Prognosen zufolge wird dieser Trend vorerst weiter anhalten.

An den deutschen Airports machte sich dieses Wachstum 2018 durch lange Warteschlangen, Ausfälle und Verspätungen negativ bemerkbar. Das System stieß spätestens in den Sommerferien in der Luft und am Boden an seine Grenzen. In der Konsequenz stockte die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) als Betreiberin des STR ihr Servicepersonal in den Terminals auf. Unterstützt durch digitale Systeme lenken diese Mitarbeiter die Passagierströme. Um den Fluggästen genügend Platz zu bieten, sieht die FSG außerdem Bedarf, die Fläche der Terminalgebäude zu erweitern. Im Alleingang kann der Landesairport die Zuverlässigkeit im Luftverkehr aber kaum verbessern. Um die Kapazitätsengpässe zu beheben, müssen alle Partner – das sind vor allem Flughafenbetreiber, Airlines, Flugsicherung, Bundespolizei und Politik – an einem Strang ziehen.

## Der Nachfrage gerecht werden

Die Flughafengesellschaft verfolgt den öffentlichen Auftrag, eine der wirtschaftsstärksten Regionen Europas bestmöglich an die Welt anzuschließen. Ein breiter Mix an Fluggesellschaften mit einem ausgewogenen Streckenangebot sorgt dafür, dass global vernetzte Unternehmen, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen im Land wettbewerbsfähig bleiben und die Menschen mobil sind.

Die Passagiere des STR reisen aus den unterschiedlichsten Anlässen von und nach Stuttgart: Rund ein Drittel ist geschäftlich unterwegs, und 45 % fliegen in den Urlaub. Weitere 23 % besuchen Freunde und Familie, schließlich ist Baden-Württemberg schon seit vielen Jahrzehnten ein internationales Bundesland.

Mit über 11,8 Mio. Passagieren verzeichnete der Flughafen Stuttgart 2018 einen neuen Rekord. Das liegt unter anderem daran, dass es

sich ein immer größerer Teil der Gesellschaft finanziell leisten kann, per Flugzeug zu verreisen. Das ist ein Zeichen für steigenden Wohlstand, liegt aber auch an den günstigen Ticketpreisen im Markt. Dem Verkehrszuwachs steht die Dringlichkeit entgegen, noch mehr für den Klimaschutz zu tun. Dass der Luftverkehr seinen Anteil an der Erderwärmung hat, ist unumstritten.

## Alternativen Antrieben gehört die Zukunft

Der Flughafen Stuttgart sieht sich in der Verantwortung, seine CO<sub>2</sub>-Bilanz kontinuierlich zu verbessern. Bis 2050 will die FSG den Landesairport klimaneutral betreiben. Dieses Ziel kann sie direkt verfolgen, die Situation im Luftverkehr nur indirekt beeinflussen.

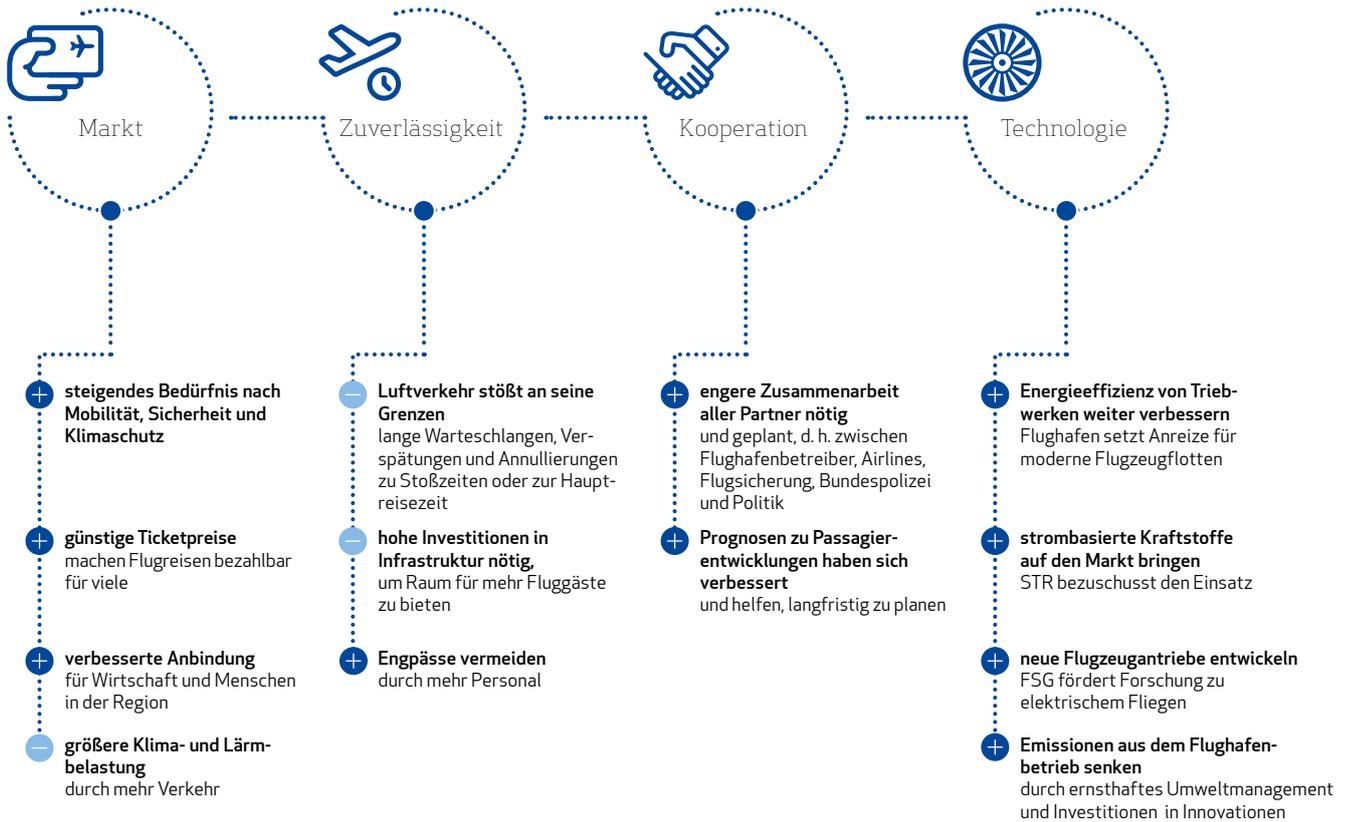
Die FSG ist davon überzeugt, dass synthetische, strombasierte Kraftstoffe und neue Antriebe den entscheidenden Beitrag für CO<sub>2</sub>-neutrale Flüge leisten werden. Sie setzt alle ihre Hebel in Bewegung, um den technologischen Fortschritt dahin gehend voranzutreiben. Mit seiner Innovationsförderung setzt der Flughafen Stuttgart bundesweit Maßstäbe. Ab Mitte 2019 verstärkt er mittels seiner Entgeltordnung die Anreize für Airlines, emissionsärmere und leisere Maschinen zu nutzen. Auch nachhaltig produziertes Kerosin ist keine reine Zukunftsmusik mehr. Den Einsatz solcher Treibstoffe bezuschusst die FSG von nun an. Flüssiger Kraftstoff, aus erneuerbarem Strom erzeugt, kann schon heute im sogenannten Power-to-Liquid-Verfahren hergestellt werden – bislang in geringem Umfang. Mit Forschungsgeldern fördert die FSG darüber hinaus die Arbeit des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Universität Ulm am elektrischen Fliegen (→ S. 58). E-Passagierflugzeuge dürfen für ein Jahr kostenlos in Stuttgart starten und landen.

Noch wird es einige Zeit dauern, bis diese Innovationen zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügbar sind. Um für nichtfossiles Fliegen die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen, bedarf es einer industriepolitischen Strategie. Sie müsste zum Beispiel darauf abzielen, dass ausreichende Mengen an alternativem Kerosin nachhaltig produziert werden.

## Nachhaltige Verkehrsentwicklung meistern

Der Luftverkehr nimmt zu – aktuell und voraussichtlich auch in Zukunft. Das stellt den Flughafen und die gesamte Branche vor Chancen und Herausforderungen. Es bedarf vielfältiger Lösungen und einer guten Zusammenarbeit aller Partner, damit mehr Passagiere zuverlässig

transportiert werden können und das Flugzeug gleichzeitig seine Evolution zum emissionsfreien Verkehrsmittel fortsetzt. Was berücksichtigt werden muss, um Fliegen nachhaltig zu entwickeln, zeigt diese Grafik.



Bei der Luftsicherheit und Grenzkontrolle ist die gute Vernetzung mit den Partnern am Flughafen ein Garant für effektive Kontrollen. Sicherheit steht für uns an erster Stelle.

Ralf Frohn, Leiter der Bundespolizei am Flughafen Stuttgart

# STANDORTENTWICKLUNG UND VERKEHRSANBINDUNG

Die Luftfahrtbranche wächst weiterhin kräftig: Die Passagierzahlen sollen auch in den nächsten zehn Jahren fortlaufend steigen, 2018 waren es 11,83 Mio. Allein das Bahnprojekt Stuttgart 21, das noch mehr Fern- und Regionalverbindungen bieten wird, vergrößert das Einzugsgebiet des Landesairports und soll pro Jahr bis zu 1,2 Mio. Reisende zusätzlich dorthin bringen. Auf dieses Wachstum bereitet sich die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) umfassend vor: Sie investiert in neue Bauprojekte, erweitert oder modernisiert bestehende Gebäude oder erneuert in die Jahre gekommene Infrastruktur.

## Teilerneuerung der Start- und Landebahn

Die meisten Flugzeuge setzen bei ihrer Landung in Stuttgart im Osten der Piste auf: Dieser Teil der Start- und Landebahn – Mitte der 1990er-Jahre gebaut – ist besonders beansprucht. Im Frühjahr 2020 lässt die FSG dessen Betondecke auf 1.200 m erneuern. Für etwa zwei Monate müssen die Maschinen daher eine verkürzte Runway nutzen. Die Airlines können ab Stuttgart dennoch weiterhin alle Ziele in Deutschland und im nahen Europa nonstop anfliegen. Bei direkten Fernflügen ist die Reichweite eingeschränkt. (→ [stuttgart-airport.com/runway](http://stuttgart-airport.com/runway))

## Mehr Platz im Terminal

Um den künftig zu erwartenden Passagierströmen ausreichend Platz bieten zu können, investiert die FSG konsequent in die Terminalentwicklung. Auch wegen strengerer Sicherheitsanforderungen halten sich in den Tagesspitzen immer mehr Menschen gleichzeitig in den Abflughallen auf. Neue Sicherheitskontrollstellen für Passagiere hat die Flughafengesellschaft bereits eingerichtet, weitere sollen folgen. Die räumlichen Kapazitäten will die FSG mit verschiedenen An- und Umbauten erhöhen. Außerdem sollen die Reisegepäckkontrollen in den Fluggasthallen 1 und 3 modernisiert werden. Diese Projekte müssen sorgfältig geplant werden – zum einen aufgrund ihrer Größe und zum anderen, weil sie mit den Bauarbeiten für Stuttgart 21 bis ins kleinste Detail abgestimmt werden müssen (→ S. 21).

## Weiteres Parkhaus geplant

Zwar setzt die FSG verstärkt auf den öffentlichen Personennahverkehr, aber wachsende Passagierzahlen verlangen darüber hinaus auch nach mehr Parkraum. Die Flughafengesellschaft will hier Engpässe vermeiden. Daher lässt sie zum einen ein neues Parkhaus mit rund 1.400 zusätzlichen Stellplätzen bauen, zum anderen vergrößert sie ein benachbartes Parkhaus um circa 1.200 weitere Plätze (→ S. 20). Das Parkraummanagement will die FSG schrittweise gemeinsam mit dem Pächter APCOA digitalisieren.

## Pipeline-Projekt auf Eis gelegt

Tanklastzüge beliefern den Flughafen mit Kerosin, jährlich sind dafür rund 7.500 Fahrten nötig. Um diese Gefahrguttransporte von der Straße unter die Erde zu verlegen, plante der Stuttgarter Airport eine Kerosinpipeline. Diese versprach eine Einsparung von rund 750 t CO<sub>2</sub> pro Jahr. Das Projekt ist aber vorerst gestoppt. Für die Genehmigung des Bauvorhabens musste die Flughafengesellschaft sogenannte Durchleitungsrechte in allen Grundstücken entlang der geplanten Trasse erhalten, sowohl von privaten Besitzern als auch von Gemeinden. Dies gelang weder bei der Strecke, die in puncto Flächenverbrauch, aus Umweltaspekten und technischen Gründen die am besten geeignete gewesen wäre, noch bei alternativen Streckenverläufen. Um ihr Kerosin-Tanklager zu befüllen, muss die FSG nun weiterhin auf Lkw-Transporte setzen; die Versorgungssicherheit ist auch in diesem Fall garantiert.

## Verkehrsmittel verzahnen

Ob in die Stuttgarter City, zu Orten in der Region oder in die weite Welt – vom STR aus geht es mit vielen verschiedenen Verkehrsmitteln schnell ans Ziel. Land- und luftseitiger Verkehr des Airports sind so miteinander verknüpft, dass Reisende die bestmögliche Anbindung haben und bequem zwischen den verschiedenen Transportmitteln wechseln können. Im Sinne des Klimaschutzes will die FSG dabei die

Rolle von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Hybrid- und Elektroauto sowie Fahrrad stärken.

→ **Rad fahren auf dem Campus:** Damit mehr Airport-Angehörige auf das Rad umsteigen, will die FSG bei der Fahrradinfrastruktur künftig einen Gang höher schalten. Dazu entwickelt sie ein Radverkehrskonzept; 2019 soll das grundsätzliche Potenzial dieses umweltschonenden Verkehrsmittels für den Standort ermittelt werden. In der Stuttgart Airport City soll beispielsweise eine spezielle Beschilderung oder ein Bike-Sharing-Angebot das Radfahren fördern. Stellplätze gibt es bereits zahlreiche: Mitarbeitern und Flughafenbesuchern stehen rund 280 m<sup>2</sup> für Räder zur Verfügung, beispielsweise in Parkhäusern oder vor Gebäuden.

# 45 %

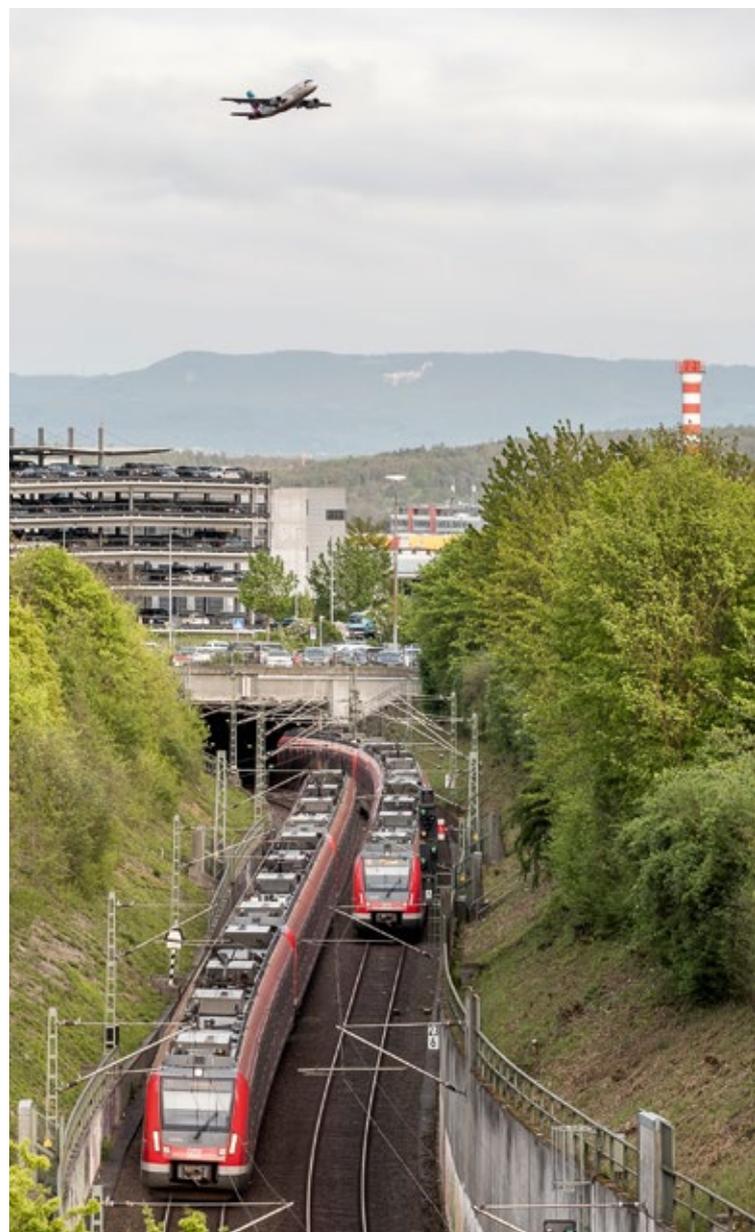
der Reisenden sollen mit

**ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN**

zum Flughafen kommen

→ **Auf der Schiene zum Airport:** Den Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln An- und Abreisenden will die FSG auf künftig 45 % steigern; derzeit liegt diese Quote bei circa 23 %. In einem ersten Schritt wird der Airport an das Stadtbahn-Netz angebunden. Die U-Bahn-Linie U6 wird bis zum Landesflughafen verlängert; auf einer rund 3,3 km langen Trasse entstehen drei neue Haltestellen. Die Bauarbeiten entlang der Flughafenstraße sind schon in vollem Gange.

Als weiterer Meilenstein ist ein Fernbahnhof am Airport geplant. Dieser entsteht mit dem Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Die FSG investierte insgesamt 359,0 Mio. €. Der Flughafenbahnhof wird das Einzugsgebiet des Airports über die Schiene deutlich erweitern.



Seit Ende 2018 kommt die erste S-Bahn um 4.57 Uhr und damit früher als bisher am Flughafen Stuttgart an. Der Airport ist – auch dank Straßennetz und zentralem Busbahnhof – einer der am besten angebundenen Standorte Baden-Württembergs.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 steuert die S-Bahn den Airport früher an als bisher – ein wichtiger Schritt: Der erste Zug der Linie S3 erreicht den Flughafen jetzt bereits um 4.57 Uhr. Die Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) hat außerdem bei den anderen S-Bahn-Linien die Takte so angepasst, dass die Reisenden in diesen frühen Zug zum STR umsteigen können. Ab April 2019 gibt es beim VVS zudem weniger Tarifzonen, viele Tickets werden dadurch günstiger – auch für Fahrten zum Flughafen.

auf **48**

**PARKPLÄTZEN** können Besucher Elektroautos laden

→ **Tankstellen für Stromer:** Bis 2030 rechnet die FSG damit, dass der Autoverkehr nur etwa halb so stark zunehmen wird wie das gesamte Verkehrsaufkommen. Der Airport möchte aber vor allem für Elektroautos attraktiver werden, denn sie gelten als weiterer Bau-

stein einer nachhaltigen Verkehrsdrehzscheibe. Dafür lässt die Flughafengesellschaft auf den Parkplätzen weitere Stromtankstellen bauen. 2018 summierten sie sich auf 48 öffentliche E-Parkplätze, davon sieben mit Schnellladestellen. Darüber hinaus gibt es auf dem Campus auch eine Wasserstofftankstelle.

Last but not least: Vom Stuttgart Airport Busterminal (SAB) starten Fernbusse zu rund 20 inländischen und 50 europäischen Zielen, aber auch die Nahverkehrsbusse, die sowohl Passagiere als auch Flughafenbeschäftigte nutzen. Das SAB ergänzt die gewünschte Intermodalität und hat einen wirtschaftlichen Effekt: Durch den Fernbusverkehr halten sich mehr Menschen auf dem Campus auf und nutzen beispielsweise die Shopping-Infrastruktur.

### Wirtschaftsraum Flughafen

Dank bester Anbindung an die Stuttgarter City und an Destinationen in aller Welt ist das Flughafengelände auch als Business-Standort gefragt. An 365 Tagen im Jahr stehen in den Terminals über 90 Shops, Restau-



Kräne und Bagger im Einsatz in der Stuttgart Airport City: Hier entstehen das zweite Mövenpick-Hotel auf dem Campus sowie eine neue Haltestelle für die Stadtbahn U6.

rants und Service-Einrichtungen zur Verfügung. Diese locken jährlich – zusätzlich zu den rund 12 Mio. Passagieren – rund 4 Mio. „Meeters and Greeters“ an, die Fluggäste zum Airport bringen oder von dort abholen.

Zwar siedelten sich 2018 keine weiteren Shops an, aber 2019 wird das neue Mövenpick-Hotel seine Pforten öffnen. Das Viersternehaus mit 262 Zimmern, Restaurant und Bar sowie einem großen Konferenz- und Bankettbereich befindet sich in direkter Nachbarschaft zum internationalen Kongresscenter der Landesmesse. Es ist das dritte Business-Hotel auf dem Gelände, das Übernachtungsangebot am Flughafen wächst damit auf über 800 Zimmer.

Mit der Ansiedlung wichtiger Anker-Mieter entwickelt die FSG den Standort strategisch weiter. Aktuell bewirtschaftet sie einen Bestand von etwa 550.000 m<sup>2</sup>, Parkhäuser eingerechnet. Durch die Vermietung der Flächen in den Bürokomplexen SkyLoop und SkyPort ist die Leerstandsquote der Immobilien 2018 von 5,3 % auf 4,4 % zurückgegangen. Die Mieterlöse erhöhten sich durch die bessere Auslastung um 0,9 Mio. €. Die Business-Gebäude waren wieder Treiber beim Um-

satz im Real-Estate-Geschäft (+ 6,9 %). Gastronomie, Handel und Fluggastparken trugen ebenfalls zum positiven Ergebnis bei, nur der Umsatz des Duty Free/Travel Value verzeichnete ein leichtes Minus.

Das Business-Areal des Airports will die FSG nachhaltig entwickeln – es soll hohen ökologischen und soziokulturellen Ansprüchen genügen. Darum ist die Flughafengesellschaft Mitglied bei der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen – DGNB e. V. Die Unternehmenszentrale SkyPort wurde bereits mit einem goldenen DGNB-Zertifikat ausgezeichnet, das Quartier als Ganzes vorzertifiziert. Der Architektur wird damit bescheinigt, dass sie den Standard eines Green Building erfüllt. Ein „grünes“ Gebäude bietet den Menschen, die in ihm arbeiten, ein gesundes Umfeld und schont über den gesamten Lebenszyklus wertvolle Ressourcen, beispielsweise Energie.



# MITARBEITER UND ARBEITSUMFELD

Gute Ausbildung und lebenslanges Lernen: Die Menschen, die bei der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) arbeiten, sind in einem breiten Spektrum zukunftsfähiger Berufsfelder tätig. Als qualifizierte Fachkräfte sind sie bereit, sich fortlaufend weiterzubilden. Insgesamt bietet die Flughafengesellschaft rund 1.000 Arbeitsstellen und 58 Ausbildungsplätze. Der Airport ist ein attraktiver Arbeitgeber: Das zeigt sowohl die geringe Fluktuation als auch das positive Feedback aus den Mitarbeiterbefragungen.

## Airport-Nachwuchs für die Zukunft

Als Ausbildungsbetrieb qualifiziert die FSG Azubis sowie Studierende dualer Hochschulen. In der Region hat der Flughafen bei angehenden Lehrlingen einen guten Ruf: Jährlich bewerben sich hier weit über 1.000 Schulabgänger. Am 3. September 2018 starteten 22 junge Frauen und Männer bei der FSG ihre technische oder kaufmännische Ausbildung, und zwar in folgenden Berufsfeldern: Elektroniker für Betriebstechnik, Fachinformatiker für Systemintegration, Kaufleute für Büromanagement, Kfz-Mechatroniker, Mechatroniker, Servicekaufleute im Luftverkehr und Werkfeuerwehrleute. Auch für drei dual Studierende war dieser Termin der Auftakt bei der Flughafengesellschaft; insgesamt sind es nun sechs. Wer seine Ausbildung erfolgreich absolviert, erhält bei der FSG eine zwölfmonatige Weiterbeschäftigungsgarantie.

Im Jahr 2018 startete die Kooperation mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg. Die drei Fachrichtungen sind Wirtschaftsingenieurwesen mit Schwerpunkt Facility Management, Elektrotechnik mit Schwerpunkt Energie- und Umwelttechnik sowie Wirtschaftsinformatik mit Schwerpunkt Business Engineering. Die Flughafengesellschaft ist für Studierende ein beliebter Ausbildungspartner: In Zusammenarbeit mit der Hochschule Worms vergibt die FSG

schon seit längerer Zeit jährlich einen Platz für den dualen Studiengang Aviation Management. Darüber hinaus kommen jedes Jahr rund 20 Studierende betriebswirtschaftlicher oder technischer Disziplinen für ein Praxissemester an den Airport. Bacheloranden und Masteranden schreiben regelmäßig Abschlussarbeiten bei der FSG.

Der Anteil schwerbehinderter Beschäftigter lag 2018 bei 7,3 % und damit deutlich über der gesetzlichen Vorgabe von 5 %. Die FSG beteiligt sich auch an der Ausbildung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit Lerneinschränkungen; dies geschieht in Zusammenarbeit mit dem Anna Haag Mehrgenerationenhaus in Stuttgart. Im Jahr 2018 hospitierten erneut drei Teilnehmer tageweise in der Kfz-Werkstatt des Airports. Bisher qualifizierten sich 23 Auszubildende über dieses Programm für das Berufsbild des Autofachwerkers.

Die Chance, die typischen Flughafenberufe kennenzulernen, haben junge Menschen jedes Jahr auf der Ausbildungsmesse „Drehkreuz Stuttgart“ (→ [drehkreuz-stuttgart.de](http://drehkreuz-stuttgart.de)). Ob Hotelbranche, Flugsicherung, Logistikfirmen, Zoll oder Bundespolizei: Der Flughafen-Campus ist ein eigener Kosmos mit einer großen Auswahl an Berufswegen. Gäste der Messe können die Arbeitsplätze bei Führungen genau anschauen. Auch Tipps rund um die Bewerbung sowie Auswahltests sind Teil der Informationsveranstaltung.

## Up to date durch Fortbildungen

Neugier fördern und Kompetenzen ausbauen: Die Flughafengesellschaft lässt ihre Beschäftigten regelmäßig weiterbilden. Im Berichtsjahr 2018 profitierten diese von insgesamt 45.422 Fortbildungsstunden – durchschnittlich 44,7 Stunden pro Person. Den größten Anteil hatten fachspezifische oder sicherheitsrelevante Schulungen. Weitere Workshops behandelten Selbst-, Projekt- und Zeitmanagement

oder Präsentationstechniken; es gab Rhetorik-, Stressresilienz- und Englischseminare. Im Jahr 2018 hat die FSG die Bildungsinhalte durch neue E-Learning-Programme ergänzt. Einzelpersonen oder Teams können zudem Coaches, Mediatoren oder Moderatoren buchen. In den Jahresgesprächen definieren die einzelnen Beschäftigten gemeinsam mit ihren Vorgesetzten individuelle Ziele und leiten daraus die nächsten Entwicklungsschritte ab.

**45.422**

Stunden **BILDETEN** sich die Beschäftigten fort

Das Förderprogramm „Alternative Karrierepfade“ soll dem FSG-Personal neue berufliche Chancen eröffnen. Ziel ist es, dass sowohl die etablierten als auch die angehenden Fach- und Führungskräfte ihre persönlichen Stärken herausarbeiten und dass so Entwicklungspotenziale erkannt werden. Für die Experten-, Projekt- und Führungslaufbahn gibt es zugeschnittene Trainings und Seminare. Schwerpunkte sind zum Beispiel Kommunikation, Führungskompetenz, Betriebswirtschaft und Arbeitsrecht. Den aktiven Austausch untereinander unterstützen die Veranstaltungsformate „Best Practice Sharing“ und „Lessons Learned“.

## Fluktuation bleibt gering

Alle Beschäftigten der FSG sind am Standort Stuttgart tätig: Zum 31. Dezember 2018 waren dies 968 Festangestellte, ohne Auszubildende und Praktikanten. Im Vergleich zum Vorjahresstichtag ist der Personalbestand damit leicht gestiegen. In Teilzeit arbeiteten 161 Mitarbeiter (16,6 %), in einem befristeten Arbeitsverhältnis stehen 35 Personen (3,6 %). 61 FSG-Angehörige schieden 2018 aus ihrem Arbeitsverhältnis bei der FSG aus; die Fluktuationsquote belief sich damit auf 6,0 % – ein vergleichsweise niedriger Wert. Das FSG-Personal unterliegt dem deutschen Arbeitsrecht sowie den national geltenden Arbeitnehmerstandards.

## Anzahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2018

Konzern	2018	2017	Veränderung in %
Flughafen Stuttgart GmbH	968	956	1,3
Baden-Airpark GmbH	214	210	1,9
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH	442	349	26,7
S. Stuttgart Ground Service GmbH	322	329	-2,1
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service- GmbH	111	104	6,7
<b>Anzahl Mitarbeiter gesamt</b>	<b>2.057</b>	<b>1.948</b>	<b>5,6</b>



In unserer Azubi-Werkstatt Stop-Over dürfen unsere angehenden Kfz-Mechatroniker/-innen schrauben, was das Herz begehrt. Bei der Flughafengesellschaft gibt es außerdem sechs weitere Ausbildungsberufe.

[GRI 102-41] Mehrheitlich arbeiten die Beschäftigten der Flughafengesellschaft auf Basis des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD, Entgeltordnung vom 01. Januar 2017) – dies sind 95,2 % des Personals. Ausgenommen sind leitende Führungskräfte. Die Feuerwehr- und Rettungsdienste haben einen ergänzenden Haustarifvertrag.

Darüber hinaus profitieren die tariflich Beschäftigten in wirtschaftlich erfolgreichen Jahren von einer Beteiligung am Unternehmensgewinn. Diese Ertragsbeteiligung orientiert sich am bereinigten Geschäftsergebnis der Vorjahre und beinhaltet einen pauschalen Bonus von bis zu 700 €. Diesen zahlte die FSG 2018 das vierte Mal in Folge in voller Höhe aus.

Laut Tarifvertrag stehen den FSG-Beschäftigten auch vermögenswirksame Leistungen und eine betriebliche Altersvorsorge durch die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder zu. Wer möchte, kann die eigene Rente privat aufstocken – entweder durch eine Entgeltumwandlung oder einen Riester-Vertrag.

Um den steigenden Passagierzahlen im Jahr 2018 gerecht zu werden, suchte der Airport 100 neue Mitarbeiter für die Flugzeugabfertigung. Dort übernehmen Gepäcklader und sogenannte Ramp Agents für die Airlines das Handling des Gepäcks und der Maschinen. Um saisonale Schwankungen im Flugverkehr auszugleichen, setzt das Unternehmen

darüber hinaus auf variable Schichten, Querqualifizierungen und Jahresarbeitszeitkonten. Diese Lösungsansätze sorgen dafür, dass die Beschäftigten im Bodenverkehrsdienst der Tochtergesellschaft Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) flexibel arbeiten können. Bei erhöhter Auslastung, beispielsweise in den Sommermonaten, setzt die FSG zudem auf Zeitarbeitskräfte. Sie erhalten einen Stundenlohn, der deutlich höher ist als der gesetzliche Mindestlohn von 9,19 €, den das baden-württembergische Tariftreuegesetz für die Vergabe öffentlicher Aufträge seit diesem Jahr vorsieht. Zeitarbeitskräfte unterliegen den Tarifverträgen der jeweiligen Personaldienstleister.

Für die Arbeitnehmerinteressen stehen zum einen der Betriebsrat mit 15 gewählten Vertreterinnen und Vertretern und zum anderen die Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) sowie die Schwerbehindertenvertretung ein. Der Betriebsrat wacht über die Einhaltung der Tarifverträge, der gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen sowie der geltenden Betriebsvereinbarungen. Wesentliche Veränderungen teilt die Geschäftsführung diesem Mitarbeitergremium rechtzeitig und innerhalb der gesetzlichen Informationspflichten mit. Das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit sowie das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen nach dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) können die Beschäftigten jederzeit und ungehindert ausüben.



Wenn die Kita streikt, können die Angestellten der FSG ihre Kinder mit ins Büro bringen. Unsere neue Kids-Box mit jede Menge Spielzeug beschäftigt den Nachwuchs.

## Kompetenz entscheidet

Am Stuttgarter Airport arbeiten Menschen aus aller Welt: 20 verschiedene Nationalitäten waren dies zum 31. Dezember 2018. Als Flughafen im Herzen Europas pflegt die FSG einen weltoffenen und toleranten Umgang mit seinen Beschäftigten. Sie garantiert allen Mitarbeitern gleiche Chancen – unabhängig von ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion oder Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Stattdessen sind fachliche Qualifikation und individuelle Leistung entscheidend. Für das Jahr 2018 sind keine Verstöße gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) bekannt.

Schwere körperliche Arbeit ist für viele Arbeitsplätze am Flughafen kennzeichnend; traditionell überwiegt daher die Anzahl der männlichen Mitarbeiter. 2018 lag der Anteil der weiblichen Beschäftigten bei 25,3 %. Die FSG erfüllt die Vorgaben aus dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst. Während in der Geschäftsführung die Geschlechterparität bereits besteht, sind in den beiden oberen Führungsebenen (Geschäftsführung, Bereichs- und Abteilungsleitung) im Berichtsjahr nur 12,0 % Frauen beschäftigt. Dies liegt unter anderem an der mangelnden Fluktuation; für 2018 legte der Flughafen die Zielgrößen für die beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung auf 0 % beziehungsweise 16,0 % fest. Der Aufsichtsrat besteht aus drei Frauen und neun Männern. 2018 erreichte die FSG alle vereinbarten Quoten.

## Familienbewusst: ausgezeichnetes Unternehmen

Ende 2018 erhielt der Flughafen Stuttgart das Prädikat „Familienbewusstes Unternehmen“ der Initiative familyNET der Baden-Württembergischen Wirtschaft. Für die Auszeichnung mit diesem Siegel bewertete familyNET die Aktivitäten der FSG beispielsweise in Sachen Führungskompetenz und Personalentwicklung, Arbeitszeiten und -organisation, geldwerte Leistungen und Service für Familien. Bei einem Rundgang begutachtete die Initiative die Arbeitsbedingungen vor Ort und führte Gespräche mit der Personalabteilung sowie einzelnen Beschäftigten.

# 100 %

der Mitarbeiter kehren nach  
der **ELTERNZEIT** zurück

Berufstätigkeit, Familie, Freizeit, Pflegeverantwortung oder Ehrenämter: Damit die Work-Life-Balance ausgewogen bleibt, unterstützt die Flughafengesellschaft ihre Mitarbeiter durch verschiedene Angebote:

→ **Ferienbetreuung:** Seit 2018 bietet die FSG eine Ferienwerkstatt für den Nachwuchs von Flughafenangehörigen an. Das Angebot in den Sommerferien richtet sich an Kinder zwischen 6 und 13 Jahren und läuft je nach Bedarf über ein bis zwei Wochen. Die Flughafengesellschaft hat sich dazu fachkräftige Unterstützung ins Haus geholt und übernimmt einen Großteil der Kosten, Eltern zahlen einen Eigenanteil. Inbegriffen sind neben der Betreuung auch Verpflegung, Bastelutensilien und Ausflüge. Es gibt Workshops zu Natur, Technik, Kunst oder Sport.

→ **Pflegelotsen und weitere Unterstützung:** Im Berichtsjahr ließ die FSG ausgewählte Beschäftigte zu sogenannten Pflegelotsen schulen. Diese bieten seit Anfang 2019 Flughafenangehörigen erste Orientierung bei einem Pflegefall in der Familie (→ S. 48). Unterstützung, Beratung oder Coaching erhalten die Beschäftigten auch bei der Personalabteilung, den Arbeitnehmervertretungen, dem Betriebsarzt, den Suchthelfern und dem Expertenteam des pme-Familienervices.

→ **Mobiles Eltern-Kind-Büro:** 2018 gewann diese Idee einer Mitarbeiterin beim fairport-Preis. 2019 läuft die Testphase im Gebäude der Unternehmensverwaltung. Wenn Elternteile ihr Kind in Ausnahmefällen mit ins Büro nehmen müssen, steht ihnen dort die Kids-Box zur Verfügung. Die mobile Kiste ist ein mit Spielsachen gefülltes Möbelstück, das sich FSG-Angestellte ausleihen können. Dank seiner Rollen kann es leicht im Gebäude bewegt werden. Mütter oder Väter suchen sich mit ihrem Nachwuchs anschließend einen geeigneten Ort, an dem sie arbeiten können: Das ist entweder der eigene Arbeitsraum, ein leeres Einzelbüro oder ein Besprechungszimmer. Die aufklappbare, 1,10 m hohe Box beinhaltet Spielzeug, Malsachen und viele nützliche Utensilien sowohl für Babys als auch für Kinder im Grundschulalter. Wenn sich die Kids-Box bewährt, soll sie auch in anderen Flughafengebäuden eingesetzt werden.

Mit diesen Serviceleistungen und einer lebensphasenorientierten Personalpolitik will die FSG die Vereinbarkeit von Beruf und Familie unterstützen. Dies dient auch dem Unternehmen, denn es steigert die Attraktivität im Wettbewerb um Fachkräfte. Grundsätzlich bietet die FSG darum auch Teilzeitmodelle, Jobsharing, Homeoffice und flexible Arbeitszeiten an, sofern eine solche Individualisierung der Arbeitszeit mit reibungslosen Abläufen und der Sicherheit am Flughafen vereinbar ist. Die FSG ist zudem Mitglied im Unternehmensnetzwerk „Erfolgsfaktor Familie“ des Bundesfamilienministeriums und des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK).

## Auf Mitarbeiter-Feedback bauen

[GRI 102-43, GRI 102-44] Ehrlich und offen die eigene Meinung äußern zu können: In einem Unternehmen wie der FSG ist das eine Grundvoraussetzung, um Verbesserungspotenzial auszuschöpfen. Das Jahr 2018 nutzte die Flughafengesellschaft, um die Ideen aus der Mitarbeiterbefragung des Vorjahres umzusetzen. Dies wird 2019 weitergeführt: Die nächste Umfrage findet voraussichtlich 2020 statt. Im Berichtsjahr gab es im Nachgang der Befragung sogenannte Ergebnisworkshops. Diese gossen bereits einige der gemachten Verbesserungswünsche in erste Umsetzungsvorschläge. Heraus kristallisiert hatten sich vor allem die Handlungsfelder Informationsfluss, Weiterbildung und Wertschätzung.

Die Unternehmenskultur soll Austausch fördern: 2018 schuf die FSG für ihre Beschäftigten mehr Gelegenheiten, sich außerhalb des Arbeitskontextes zu treffen – beispielsweise bei Betriebsausflügen. Auf diese Weise kommen Kolleginnen und Kollegen ins Gespräch, die sich vorher noch nicht kannten.

Auch das Jahresgespräch wird künftig zu beiden Seiten geöffnet: Bewerten bislang nur Führungskräfte ihre Teammitglieder, sollen sie in Zukunft auch von diesen eine Rückmeldung erhalten. Die FSG arbeitet an einem Konzept, um dieses gegenseitige Feedback in den jährlichen Gesprächen zu verankern.

## Sicher arbeiten, gesund leben

Sichere Arbeitsbedingungen am Flughafen leben davon, dass sich die FSG fortlaufend an den neuesten Stand der Technik anpasst. So begann sie Ende 2018, die Fluggastbrücken zu erneuern, um diejenigen Mitarbeiter, die diese bedienen, besser vor Unfällen zu schützen. Den Anfang machten die Gangways am Terminal 1. Für die vier neuen Brücken investiert der Landesflughafen rund 2,4 Mio. €. Die Vorgänger der Passagierbrücken waren rund 25 Jahre in Betrieb. Insgesamt gibt es am Flughafen Stuttgart acht Gangways, an denen Flugzeuge direkt am Terminal andocken können. Die restlichen, etwas jüngeren Brücken sollen bis 2025 ausgetauscht werden.

Für 2019 steht ein Test für Fahrzeuge im Gepäckverteiler an: Deren Geschwindigkeit soll technisch gedrosselt werden. Ziel ist ein gefahrloses Zusammenwirken der verschiedenen Akteure im Verteiler: Einerseits fahren dort Mitarbeiter mit elektrischen Gepäckschleppern, die die Koffer zwischen Flugzeug und Terminal transportieren, andererseits arbeiten dort Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, um die Taschen von den Gepäckwagen aufs Band zu legen.

Die Modernisierung des Enteisungsmittelagars und der Befüllanlage für Granulat schloss die FSG 2018 ab. Nun lässt sie noch die Tanks des Enteisungsfluids erneuern. Die Sanierungen sollen den Beladevorgang der Winterdienstfahrzeuge so effizient wie möglich gestalten und Gefährdungen durch Absturz, Staubentwicklung und Staplerverkehr reduzieren. Auch auf dem Vorfeld soll die Sicherheit erhöht werden. 2018 stockte die FSG dort die stationäre Beleuchtung auf, um die Lichtverhältnisse zu verbessern; 2019 werden diese Arbeiten fortgesetzt. Um auch künftig durch technische und bauliche Veränderungen die Sicherheit zu verbessern, soll bei Projektgenehmigungen systematisch die Stabsstelle Arbeitsschutz eingebunden werden und die Abfrage von Arbeitsschutzaspekten erfolgen.

Risiken im Umgang mit Gefahrstoffen, verschiedenen Fahrzeugtypen oder Maschinen zu minimieren, ist das Ziel von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Zur Fürsorgepflicht zählen beispielsweise regelmäßige Begehungen von Fachkräften für Arbeitssicherheit, Betriebsärzten, Betriebsrat und gegebenenfalls der Feuerwehr. Über 200 betriebliche Ersthelfer und Brandschutzhelfer alleine bei der FSG garantieren – zusammen mit dem Personal der anderen am Flughafen tätigen Unternehmen – im Ernstfall die Sicherheit der Menschen auf dem Campus.

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) der Flughafengesellschaft soll die Leistungsfähigkeit und Arbeitszufriedenheit der Mitarbeiter steigern und Fehlzeiten verringern. 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 setzt das BGM auf ein breites Sport-, Präventions- und Reha-Angebot:

- Externe Trainer stellen ein individuelles Gymnastikprogramm zusammen – inklusive Gesundheitsberatung und Massagen.
- Arbeitsplatz Aktiv – wöchentliches Kurztraining für Werkstätten, Fluggastdienste und Mitarbeiter der Integrierten Leitstelle zur Stärkung der Körperhaltung
- Massage-Angebot für alle Beschäftigten der Flughafengesellschaft inklusive physiotherapeutischer Behandlungen auf Rezept
- Yoga-Kurse



Wer an einem Flughafen arbeitet, muss oft große Distanzen zurücklegen. Damit die Mitarbeiter der Werkstatt für ihre Ortswechsel nicht jedes Mal ins Auto steigen müssen, gibt es inzwischen Lastenräder.

- HeadFit – Gehirnjogging-Kurs, der durch aktives Körpertraining die kognitive Leistungsfähigkeit steigert.
- Regelmäßige Gesundheitstage: 2018 fanden sie unter dem Motto „Rad & Gesundheit“ statt. Interessierte Beschäftigte nutzten die kostenlosen Bewegungs- und Gesundheitschecks sowie das Angebot, Fahrräder gegen Diebstahl zu codieren.
- Neues geplantes Fitnesscenter

### Umweltschonend von A nach B

Das Gelände des Airports ist groß, die einzelnen Arbeitsstätten liegen teils weit auseinander. Da die Wege zu Fuß lang sind und wertvolle Zeit kosten, steht den Beschäftigten eine Fahrzeugflotte zur Verfügung. Um eine umweltverträglichere Lösung zu finden, kooperiert die FSG seit 2018 mit der Initiative „RadKULTUR“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg. Gemeinsam erarbeiten sie ein Konzept für den Campus; geplant ist der Aufbau einer Fahrradflotte für den betriebs-

internen Verkehr. Ab 2019 testet die Kfz-Werkstatt des Flughafens zwei Lastenräder.

Als einer der großen Arbeitgeber in der Region beteiligt sich die Flughafen-Gesellschaft seit dem Frühjahr 2019 am „Bündnis für Luftreinhaltung“. Die Initiative des Landes Baden-Württemberg, der Stadtverwaltung und verschiedener Firmen will die Luftqualität in Stuttgart verbessern. Dafür wollen alle Beteiligten den Verkehr, der durch pendelnde Arbeitnehmer, Dienstfahrten und Lieferverkehr entsteht, nachhaltiger gestalten. Am Landesflughafen geht es dabei vor allem um betriebliches Mobilitätsmanagement.

Was den Weg zur Arbeit betrifft, so fördert das Unternehmen die umweltschonende Anfahrt: Flughafenangehörige können entweder die kostenlose Mitfahrzentrale fairport TwoGo oder das vergünstigte Firmenticket für den öffentlichen Nahverkehr der Region nutzen. Dieses Ticket bezuschusst die FSG mit bis zu 500 € jährlich.

# IM FOKUS: PFLEGE UND BERUF VEREINBAREN

Unsere Gesellschaft wird immer älter: Anfang 2018 lebten in Deutschland etwa 17,7 Mio. Personen ab 65 Jahren; dies entsprach einem Anteil von über 21 % an der Gesamtbevölkerung. Mit zunehmendem Alter steigt die Wahrscheinlichkeit, dauerhaft Hilfe zu brauchen: Im Dezember 2017 galten in Deutschland über 3,4 Mio. Menschen als pflegebedürftig. Gut drei Viertel von ihnen wurden zu Hause versorgt, meist allein durch Angehörige. Letztlich ist Pflege aber eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

Als Arbeitgeberin hat die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) den Anspruch, ein familienorientiertes Unternehmen für alle Lebensphasen zu sein. Sie unterstützt Flughafenangehörige, die Pflegeverantwortung wahrnehmen, durch Arbeitszeitverkürzung oder Teilzeitmodelle – und bei Bedarf auch spontan. Darüber hinaus gibt es jetzt als erste Anlaufstelle sogenannte betriebliche Pflegelotsen.

Wenn Angehörige die Pflegeverantwortung für Familienmitglieder übernehmen, bedeutet das oft eine Doppel- oder sogar Dreifachbelastung: Denn diese Menschen stehen meist mitten im Berufsleben und versorgen oft noch ihre minderjährigen Kinder. Die Pflege von Angehörigen ist zudem mit vielfältigen Anforderungen verbunden – von einer umfassenden zeitlichen Einbindung bis hin zu bürokratischen Aufgaben. Die Balance zwischen eigener Erwerbstätigkeit, Partnerschaft, Kinderbetreuung und Freizeit ist ein anspruchsvoller Spagat.

## FSG-Pflegelotsen – bei Fragen zur Stelle

Betriebliche Pflegelotsen sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens, die eine entsprechende Schulung absolviert haben. Die Lotsentätigkeit üben sie ehrenamtlich aus; Kurs und Beratungsstunden für Kolleginnen und Kollegen zählen aber als Arbeitszeit.

Die FSG ließ im Jahr 2018 erstmals sieben Pflegelotsen ausbilden: sechs Frauen und einen Mann. Sie erhielten eine Schulung bei family-NET – einer Initiative der baden-württembergischen Wirtschaft zur

besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Seit Januar 2019 stehen die Pflegelotsen für die rund 1.000 FSG-Beschäftigten als Ansprechpartner zur Verfügung. Bei Bedarf können sie unbürokratisch und spontan während ihrer Arbeitszeit kontaktiert werden.

## 7

Mitarbeiter zu **PFLEGELOTSEN** ausgebildet

Sie leisten jedoch keine professionelle Beratung, sondern „lotsen“ – wie ihr Name sagt – durch den Themenkomplex Pflege. Nicht zuletzt sind sie dadurch ein wichtiges Element einer familienfreundlichen Unternehmenskultur.

### Hier helfen FSG-Pflegelotsen weiter:

**Gebündelte Orientierung:** Beratung zu den ersten Schritten beim unverhofften Eintritt eines Pflegefalls und zu Teilzeitmodellen der FSG.

**Hilfe holen:** Welche Unterstützung für die Pflege zu Hause gibt es? Anlaufstellen vor Ort: von Pflegestützpunkten über Angebote der Krankenkassen bis hin zu ambulanten Diensten.

**Formalia und Gesetze:** Welche Pflegestufen gibt es? Welche staatliche Unterstützung kann beantragt werden? Auskunft zum Pflegezeitgesetz, zur Pflegeversicherung und zu Finanzierungsmodellen.

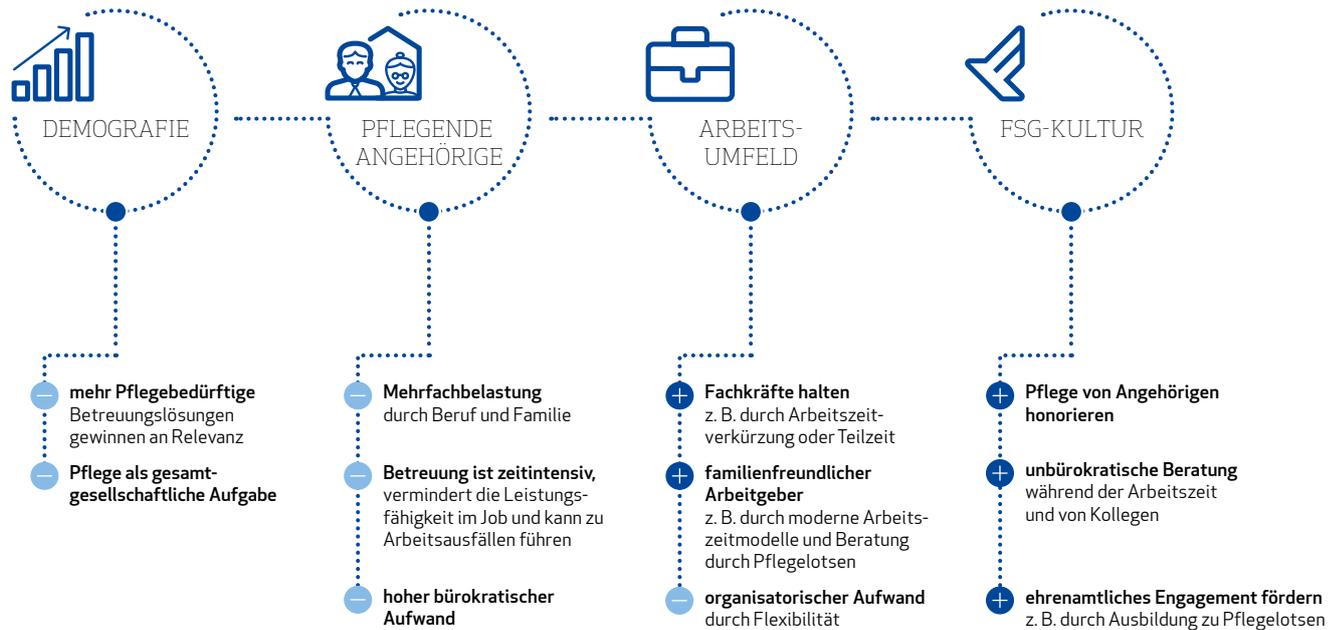
**Verantwortung übernehmen:** Welche Vollmachten sind sinnvoll? Erinnerung an die Patienten- und Betreuungsverfügung sowie die Vorsorgevollmacht.

**Update:** Informationen über aktuelle Themen der Senioren- und Behindertenhilfe.

## Demografischem Wandel begegnen

Die alternde Gesellschaft wirkt sich auch auf das Leben der Flughafenmitarbeiter aus. In der folgenden Grafik ist zu sehen, welche Herausforderungen die steigende Relevanz des Themas Pflege für berufstätige Angehörige und deren Arbeitgeber bringt. Sie zeigt auch,

warum es so wichtig ist, dass die FSG Serviceangebote wie das der betrieblichen Pflegelotsen für ihre Arbeitnehmer schafft und welche Chancen sich dahinter verbergen.



Für jeden von uns kann das Thema Pflege plötzlich wichtig werden. Im Fall der Fälle sind wir Pflegelotsen eine erste Anlaufstelle für unsere Kolleginnen und Kollegen. Dafür engagiere ich mich gerne!



Carmen Kappler, betriebliche Pflegelotsin bei der FSG

# NACHBARN UND GESELLSCHAFT

Baden-Württembergs Tor zur Welt: Vom Flughafen Stuttgart starten Menschen und Waren aus einer der wirtschaftlich stärksten Regionen Europas in alle Welt – oder kommen hier an. Der Airport im Südwesten Deutschlands fühlt sich seiner Heimatregion verpflichtet und leistet seinen Beitrag zum Gemeinwohl. Im Zentrum steht die gute Beziehung zur direkten Nachbarschaft, die das Unternehmen fortlaufend pflegt – durch offene und umfassende Kommunikation, Engagement vor Ort und zahlreiche Veranstaltungen.

## Der Flughafen lädt ein

Über 37.000 Kinder, Teenager und Erwachsene erkundeten den Stuttgarter Flughafen im Berichtsjahr bei über 1.500 Rundgängen. Während der zweistündigen Tour geben die Flughafen-Guides den Besuchergruppen spannende Einblicke in den laufenden Betrieb – auch hinter die Kulissen. Airport-Führungen finden das ganze Jahr über statt; für die Schulklassen der Nachbargemeinden sind sie sogar kostenlos. Über das Thema Nachhaltigkeit informiert der Flughafen in speziellen Führungen. Das neue Besucherzentrum ist im Bau und wird 2019 seine Türen öffnen.

Über 20.000 kleine und große Gäste kamen im August 2018 zum

24. Großen Kinderfest an den Flughafen. Die rund 30 Mitmach- und Sport-Aktionen für Kinder und Teenager standen unter dem Motto „Sei ein Superheld!“. Besonderes Highlight: die Aussichtsgondel an einem Kran in rund 40 m Höhe. Beliebt war auch der Ninja Warrior Parcours, der die Teilnehmer sportlich herausforderte. Die Hundestaffeln der Bundespolizei und der Malteser zeigten außerdem in ihren Vorführungen, wie sie vermisste Personen aufspüren oder versteckte Dinge erschnüffeln.

## 2.680

**GESPONSORTE TRIKOTS** für Jugendteams  
aus der Region

Über das „Flugblatt“, das Magazin des Airports, hält die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) Kontakt zu Fluggästen, Besuchern und Anwohnern. Viermal im Jahr informiert sie darin über das aktuelle Geschehen. Interessant für die Gemeinden im direkten Umfeld ist die Rubrik „Nachbar STR“ mit Themen, die sie unmittelbar betreffen. Das „Flugblatt“ gibt es gratis in den Terminals, im Abo sowie online unter [flugblatt-magazin.de](http://flugblatt-magazin.de).



Fünf Jahre Erfolgsgeschichte: 2018 feierte die Initiative „Spende dein Pfand“ ihr Jubiläum. Mehr als 2,5 Mio. Pfandflaschen und Dosen haben die Stuttgarter Passagiere seit dem Start im Jahr 2013 an das fünfköpfige Team des gemeinnützigen Vereins Trott-war gespendet.

## Die Region stärken

Im Berichtsjahr spendete die FSG insgesamt 231.600 €, für Sponsoring gab das Unternehmen 20.000 € aus. Mit dem Geld stattet der Flughafen beispielsweise Jugendmannschaften der umliegenden Gemeinden mit Trikots aus. Für Spenden und Sponsoring legt eine verbindliche Richtlinie fest, wen die Flughafengesellschaft unterstützen darf – es müssen immer regionale Vereine, Projekte oder Initiativen sein.

Die Initiative „Spende dein Pfand“ feierte 2018 ihr fünfjähriges Jubiläum: Als erster deutscher Flughafen appellierte Stuttgart 2013 an seine Fluggäste, leere Pfandflaschen zu spenden. Andere Airports wie Berlin-Tegel, Hamburg oder Köln/Bonn sind diesem Modell inzwischen gefolgt. Die drei Kooperationspartner – Trott-war e. V., Der Grüne Punkt und die Flughafen Stuttgart GmbH – zogen im Jubiläumsjahr eine erfreuliche Bilanz: In den fünf Jahren kamen über 2 Mio. Pfandflaschen zusammen, täglich sind es durchschnittlich 1.500. Das Recyclingunternehmen Der Grüne Punkt kümmert sich kostenfrei um die Verwertung der Flaschen. Der volle Erlös geht an den gemeinnützigen Verein Trott-war e. V., der damit fünf sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze für ehemalige Langzeitarbeitslose finanziert –

und zwar direkt am Flughafen: Das Pfandteam von Trott-war leert mehrmals täglich die 16 Sammelbehälter, die in den Terminals stehen. Anschließend kümmern sich die Mitarbeiter um die Sortierung und Abholung der Flaschenspenden.

## Fürsorge als fester Bestandteil

Wer bei der FSG seine Ausbildung macht, absolviert im Zuge dessen auch ein einwöchiges Sozialpraktikum. Damit will das Unternehmen seine jungen Auszubildenden für gesellschaftliches Engagement sensibilisieren. Ob Seniorenhaus, Pflegeheim oder Förderwerkstatt – eine Woche lang hospitieren die Azubis in einer Einrichtung der Region. Dort erleben sie jenseits des Flughafens einen Arbeitsplatz, an dem Fürsorge und Einfühlungsvermögen in besonderem Maße gefragt sind.

Wenn ein Fluggast seelsorgerische Begleitung braucht oder Flughafenangestellte Unterstützung bei persönlichen Problemen benötigen, sind sie zur Stelle: 30 Ehrenamtliche und zwei Diakone bilden die Airport-Seelsorge – eine ökumenische Einrichtung der Evangelischen Landeskirche Württemberg und der Diözese Rottenburg-Stuttgart. Für Menschen aller Glaubensrichtungen gibt es darüber hinaus einen Rückzugs- und Andachtsort in Terminal 3: den „Raum der Stille“.

# UMWELTMANAGEMENT

Im Interesse sowohl ihrer Stakeholder als auch der eigenen Zukunftsfähigkeit nimmt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) die ökologischen Folgen des Flughafenbetriebs sehr ernst. Das Unternehmen sieht sich in der Verantwortung für Klimaschutz und Energieverbrauch, Schallschutz sowie Umwelt- und Ressourcenschonung. Diese drei Handlungsfelder – als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie – bilden zugleich den Schwerpunkt des unternehmensinternen Umweltmanagements, das von drei Gesellschaften der FSG-Gruppe umgesetzt wird: der FSG, der Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und der Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG). Der vorliegende integrierte Bericht 2018 legt Rechenschaft ab über die jeweiligen ökologischen Leistungen dieser drei Unternehmen und übernimmt zugleich die Funktion einer aktualisierten Umwelterklärung. Ziel und Teil des fairport-Kodex ist es, das Umweltmanagementsystem langfristig auf alle Tochterunternehmen des Standortes Stuttgart ausweiten.

## Drei Unternehmen, ein Ziel

Die drei Gesellschaften der Unternehmensgruppe FSG, FSEG und SAG, deren Umweltaktivitäten in diesem Bericht dokumentiert sind, verfolgen das Ziel, die eigenen Umweltleistungen fortlaufend zu verbessern. Die vom Airport formulierte Umweltpolitik, die in den fairport-Kodex integriert ist, gilt für alle Beschäftigten. In sämtliche Unternehmensentscheidungen fließt der Umweltschutzgedanke ein. Unmittelbar beeinflussen kann die jeweilige Gesellschaft jedoch nur solche ökologischen Auswirkungen, die ihr Kerngeschäft betreffen. Die FSG kümmert sich um die Infrastruktur, die den sicheren Flugbetrieb ermöglicht, während sich die SAG wiederum der effizienten Gestaltung der Flugzeugabwicklung widmet. Die FSEG hingegen steuert das Energiemanagement der Liegenschaften nach der international geltenden Norm ISO 50001.

Auf ansässige Dritte, die keine unternehmenseigenen Flächen nutzen, hat die Flughafengesellschaft nahezu keinen Einfluss: Dies sind bei-

spielsweise die U.S. Army Garrison Stuttgart, die Hubschrauberstaffel der Landespolizei oder Frachtabfertigungsunternehmen.

seit **2013**

prüft ein **EXTERNER GUTACHTER**  
alle veröffentlichten Umweltkennzahlen

Das Umweltmanagementsystem der FSG, FSEG und SAG erfüllt die strengen Kriterien von EMAS (Eco Management and Audit Scheme) und damit zugleich die Anforderungen der internationalen Umweltmanagementnorm ISO 14001. Die strikte Einhaltung des Umweltsystems ist ein zentrales Anliegen der EMAS-Verordnung. Die FSG sowie ihre Töchter FSEG und SAG bündeln alle für sie relevanten umweltrechtlichen Anforderungen in Compliance-Datenbanken (→ S. 14) – zum Beispiel Vorschriften für Lärm- und Gewässerschutz sowie Gefahrgut- und Gefahrstoffmanagement. Damit alle Beschäftigten stets gemäß dem neuesten Stand handeln können, werden diese Datenbanken regelmäßig aktualisiert und die betroffenen Organisationseinheiten darüber informiert. Die Einhaltung der umweltrechtlichen Vorschriften hat für die Unternehmen höchste Priorität, und es wird stetig an der Verbesserung des Kontrollprozesses gearbeitet. 2018 erhielten die drei Unternehmen weder Straf- oder Bußgelder, noch verstießen sie gegen Umweltgesetze oder andere bindende Umweltverpflichtungen.

## Informationssystem sorgt für Überblick

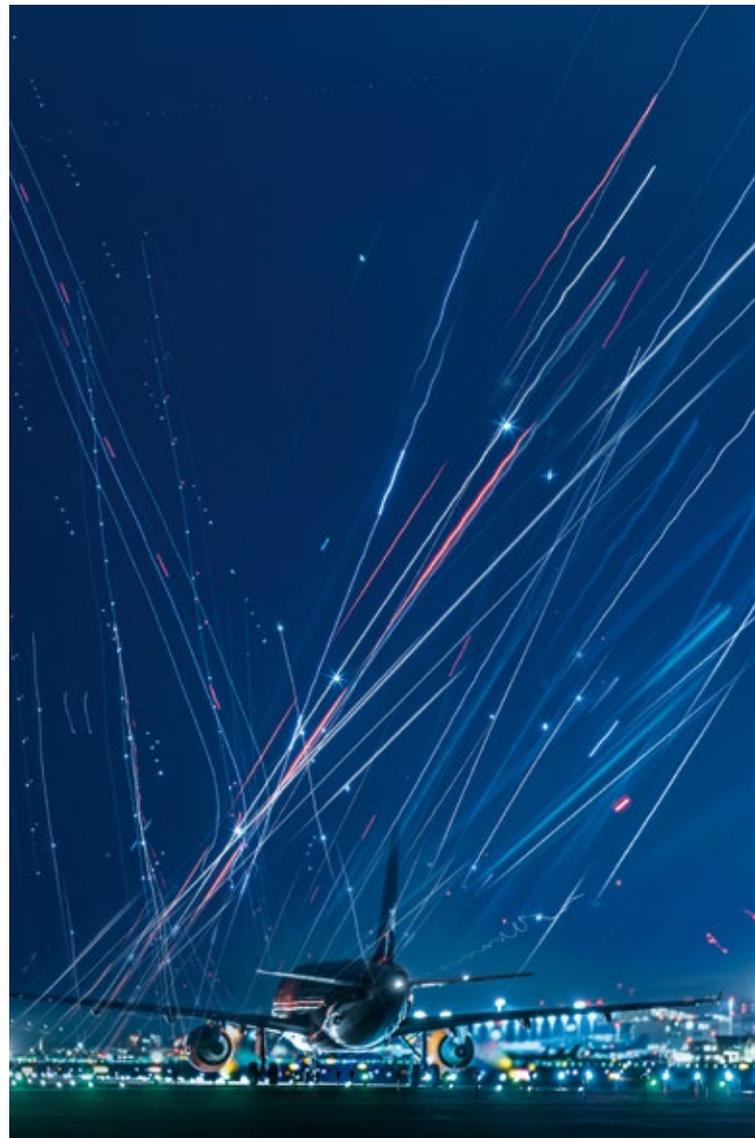
Die ökologischen Folgen ihrer Wirtschaftstätigkeit verringern und verhindern FSG, FSEG und SAG anhand von Umweltzielen, die im fairport-Programm definiert sind (→ S. 96). Um alle Aktivitäten zu steuern und Kennzahlen zu dokumentieren, setzen die Unternehmen ein gemeinsames Umweltinformationssystem (UIS) ein. Damit ist leicht erkennbar, ob die jeweiligen Ziele – beispielsweise zur Energieein-

sparung – erfüllt sind und wo es Nachholbedarf gibt. Die im UIS dokumentierten Kennzahlen belegen, dass FSG, FSEG und SAG ihre Umweltleistungen kontinuierlich verbessern. So verringerten sie beispielsweise ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen um 6 % gegenüber dem Vorjahr, und auch der Kraftstoffverbrauch entwickelt sich sichtbar positiv.

Die UIS-Daten integriert der Flughafen schrittweise in das zentrale Controlling. In jährlichen internen Audits prüfen die Gesellschaften zudem, ob das Umweltmanagementsystem ihre Anforderungen noch erfüllt. Die Ergebnisse dokumentiert ein interner Review-Bericht.

Auch bei der Beschaffung achten FSG, FSEG und SAG auf ökologische Aspekte: Sie weisen beauftragte Firmen darauf hin, dass auch von ihnen erwartet wird, dass sie den fairport-Kodex mit integrierter Umweltpolitik einhalten. Lieferfirmen, die ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem implementiert haben oder nachweislich an der Verbesserung ihrer Umweltleistung arbeiten, werden bevorzugt. Darüber hinaus achten die drei Gesellschaften darauf, welche Umweltauswirkungen ihre Einkäufe von Produkten und Dienstleistungen haben; Gefahrstoffe durchlaufen ein gesondertes Freigabeverfahren.

Für die Büroausstattung ist eine hohe Energieeffizienz gewährleistet: Alle Notebooks, Bildschirme oder Multifunktionsgeräte müssen das Prüfsiegel „Energy Star“ tragen. Die geplante Leitlinie zur nachhaltigen Beschaffung ist noch in Bearbeitung. Sie soll zunächst die Beschaffung von Elektro-Fahrzeugen regeln. Die Leitlinie wird im Laufe des Jahres 2019 fertiggestellt.



Auf manche Umwelteffekte des Fliegens kann der Flughafen Stuttgart nur indirekt einwirken, aber auch diesen Spielraum nutzt er: Ab dem 1. Juli 2019 setzt der STR den Airlines stärkere Anreize für den Einsatz von leiserem und emissionsärmerem Fluggerät.

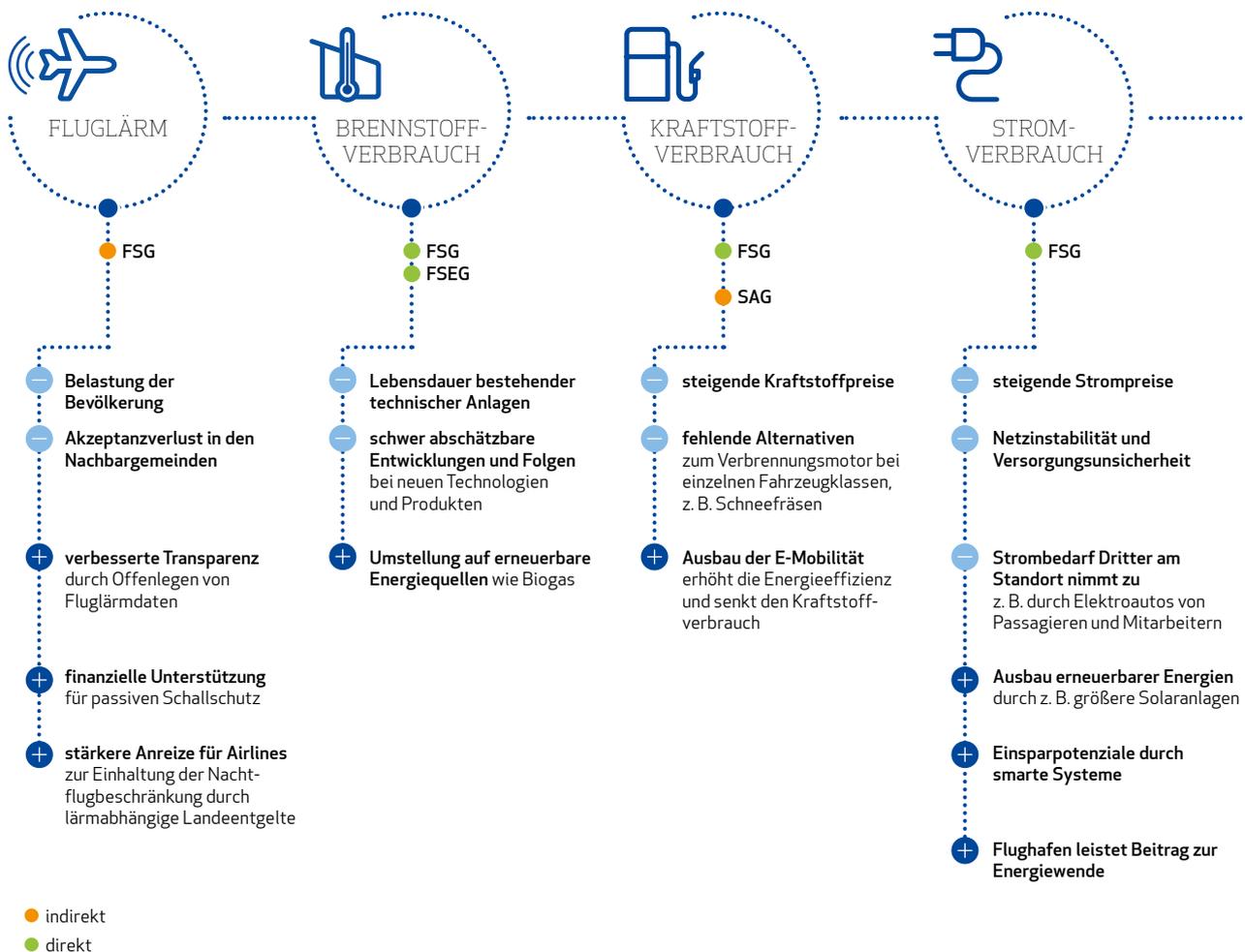
## Zuständigkeiten eng verzahnt

Das umfassende Umweltmanagement durchdringt das ganze Unternehmen. Die Zuständigkeiten sind beim Stuttgart Airport auf viele verschiedene Stellen verteilt – von der Abteilung Umwelt und Versorgungstechnik über das Umweltteam und den Lenkungsreis Umwelt bis hin zu einzelnen Beauftragten.

→ **Abteilung Umwelt und Versorgungstechnik:** Verantwortlich für das Umweltmanagementsystem ist die Abteilung Umwelt und Versorgungstechnik der FSG. Sie steuert zentral alle Umweltaktivitäten von FSG, FSEG und SAG. 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. Das Team Umwelt koordiniert, steuert und kontrolliert alle betrieblichen Energie- und Umweltaktivitäten. Es besteht aus der Umweltmanagementbeauftragten und aus Experten für Fluglärm, Energie, CO<sub>2</sub> sowie Luft- und Bodenschadstoffe.

→ **Umweltteam:** Als Schnittstelle zu den Beschäftigten dient das Umweltteam. Ihm gehören Umweltkoordinatoren aus allen Geschäftsbereichen, die Nachhaltigkeitskommunikation und die Referenten der Geschäftsführung an. Rolle des Umweltteams ist es, Vorschläge und Anregungen des Personals in das Umweltmanagement einzubringen. Es koordiniert den unternehmensweiten Informationsaustausch, analysiert jährlich die Umweltaspekte und organisiert die internen Umwelt-



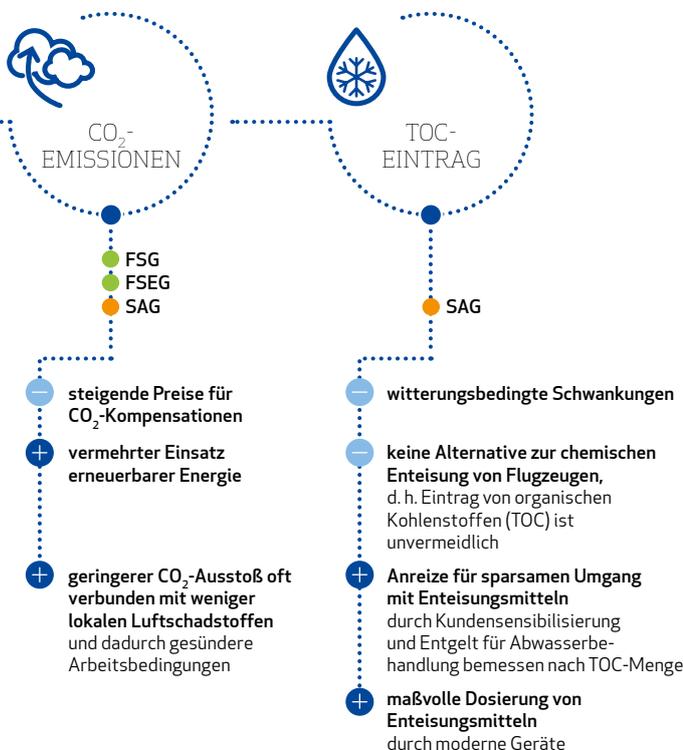
audits. In einem gemeinsamen Prozess prüfen Mitarbeiter und Umweltteam, ob es Lücken bei den Anweisungen im Umwelthandbuch gibt. So unterstützen sie die Abteilungen dabei, diesen Folge zu leisten.

→ **Lenkungskreis Umwelt:** Um das strategische Feintuning des Flughafens in Umweltfragen kümmert sich der Lenkungskreis Umwelt. Dieser besteht aus den sieben Mitgliedern der Geschäftsführung und dem Leiter der Unternehmenskommunikation. Das Gremium ist das Kontrollorgan des Umweltmanagementsystems und verabschiedet das Umweltprogramm.

→ **Beauftragte:** Fachspezifische Aufgaben – wie Abfallentsorgung, Gefahrgutmanagement, Strahlen- oder Gewässerschutz – überwachen

einzelne Beauftragte. Sie überprüfen, ob das operativ zuständige Personal gesetzliche Vorgaben einhält, und werden beratend tätig.

Umweltvorsorge ist die Aufgabe aller im Unternehmen. Jede einzelne Mitarbeiterin und jeder einzelne Mitarbeiter ist dazu angehalten, in seinem Verantwortungsbereich umweltbewusst zu handeln. Ihre Belegschaften sensibilisieren die drei Gesellschaften für ökologische Themen per Intranet, Mitarbeiterzeitung, Aushänge und Schulungen. Das regelmäßig aktualisierte Umwelthandbuch enthält alle Verfahrens- und Arbeitsanweisungen sowie Prozessbeschreibungen. Es ist sowohl gedruckt als auch digital im Intranet verfügbar.



## 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. 96) 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

Klimaneutral zu wirtschaften ist eine Herausforderung, der sich viele Airports weltweit stellen. Der STR will dieses Ziel bis zum Jahr 2050 erreicht haben und schon jetzt den Ausstoß des klimaschädlichen Gases CO<sub>2</sub> möglichst vermeiden oder signifikant senken. Wo dies nicht gelingt, kompensiert die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) die entstandenen Emissionen durch Klimaschutzzertifikate. Das Unternehmen setzt auf einen breiten Mix an Lösungsansätzen, um seinen Beitrag zur Verkehrs- und Energiewende zu leisten.

## STR bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral betreiben

Mit dem Pariser Klimaschutzabkommen verständigte sich die Weltgemeinschaft im Jahr 2015 darauf, die durch Treibhausgase verursachte Erderwärmung einzudämmen. Ziel ist es, diese auf unter 2 Grad Celsius und möglichst sogar auf 1,5 Grad zu beschränken. Fast alle Staaten der Erde definierten nationale Klimaschutzziele. Auch der Flughafen Stuttgart sieht sich in der Pflicht, seine CO<sub>2</sub>-Bilanz fortlaufend zu verbessern.

Flankiert wird dieser Anspruch durch das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg. Dieses definiert zwei Reduktionsziele: 25 % weniger CO<sub>2</sub> bis zum Jahr 2020 und 90 % weniger bis 2050 im Vergleich zu 1990. Der STR ist noch ambitionierter und will seine ihm direkt zurechenbaren Emissionen (Scope 1 und Scope 2) bis 2050 um 100 % senken. Für das Jahr 2030 haben sich die Flughafengesellschaft und ihre Tochterunternehmen FSEG und SAG ein Zwischenziel gesetzt: Sie arbeiten daran, die Hälfte ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Jahr 1990 einzusparen. Damals entstanden durch den Flughafenbetrieb 16.054 t CO<sub>2</sub>. 2018 hatte der Airport bereits 31 % geschafft. Das gelang beispielsweise durch Gebäudemodernisierungen und den Einsatz regenerativer Stromquellen.

Die angestrebte Klimaneutralität ist ambitioniert, zumal der Flughafen bis 2030 mit einem deutlichen Verkehrszuwachs rechnet. Die FSG will das Ziel trotzdem mit Nachdruck verfolgen. Das beweist sie auch durch ihre Mitgliedschaft bei der Airport Carbon Accreditation (ACA), einer Initiative zum Klimaschutz für Flughäfen. Der STR hat sich als ACA-Teilnehmer verpflichtet, seinen CO<sub>2</sub>-Ausstoß kontinuierlich zu senken: Jährlich muss dieser mindestens das Mittel der letzten drei Jahre unterschreiten. Ein externer Umweltprüfer bescheinigte dem Airport 2018,

dass er sich auf der dritten von vier Bewertungsstufen befindet, nämlich auf dem Level „Optimierung“.

Gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut für Solare Energiesysteme (ISE) hat die FSG einen Masterplan erstellt, um den Energiebedarf im Jahr 2050 durch erneuerbare Energien zu decken – durch eigene Produktion oder durch Zukauf. Derzeit wird ein detaillierter Umsetzungsplan erarbeitet. Grundsätzlich kann die FSG alle geeigneten Flächen auf dem Campus für Fotovoltaikanlagen nutzen, um selbst Sonnenstrom zu produzieren. Bei Neubauten ist die Integration von Solarenergie, neben höchsten energetischen Standards, von vornherein gefordert.

Die durch den Flugverkehr verursachten Emissionen liegen nur sehr bedingt im Einflussbereich der Geschäftstätigkeit eines Flughafenbetreibers. Der Lande-und-Start-Zyklus (LTO) der Flugzeuge, den die FSG in ihrer Bilanz ausweist, ist nicht in den Klimazielen inbegriffen. Dennoch engagiert sich der Flughafen auch dort, wo er kann – etwa mit Anreizen für Airlines, emissionsärmere Maschinen oder synthetisches Kerosin einzusetzen, oder mit Forschungsgeldern für elektrisches Fliegen. Auch ihre Mieter und Pächter will die FSG für den Klimaschutz sensibilisieren, damit diese ihre CO<sub>2</sub>-Bilanzen verbessern. So soll die Heizkostenabrechnung für 2019 spezifische Energieverbräuche, beispielsweise für die Raumklimatisierung, auflisten.

## Airport als Teil der Energiewende

Strom erzeugt die FSEG direkt vor Ort durch Fotovoltaikanlagen und mit ihrem erdgasbetriebenen Blockheizkraftwerk (BHKW); diese Anlagen befinden sich alle auf dem Flughafengelände. Ihren Strom verbraucht die Energietochter FSEG entweder selbst oder gibt ihn indirekt in Form von Licht, Wärme oder Kälte an die Flughafengruppe und die Mietparteien weiter. Die Abwärme des BHKW wird für die Warmwasserbereitung genutzt – für das Heizen der Gebäude im Winter und für deren Kühlung im Sommer. Im letzten Fall wandeln Absorptionskältemaschinen die Warmwasserenergie in Kälte um, die in einem unterirdischen Speicher in Form von Eis vorgehalten werden kann. Den darüber hinaus benötigten Strom bezieht der Flughafen von außen. Für FSG, FSEG und SAG stammen 100 % davon aus regenerativen Quellen. Den gesamten Standort samt Mietern betrachtet, liegt der Anteil von Ökostrom bei 46 %.



Ziel erreicht: Seit 2018 bringen 16 Elektrobusse die Passagiere ganz ohne lokale Emissionen zu ihren Maschinen. Auch das Gepäck ist mit E-Schleppern zu 100 % abgasfrei unterwegs.

Die Energie für alle am Flughafen Stuttgart ansässigen Unternehmen, die ihren Bedarf nicht durch fremde Dienstleister decken, enthält neben Strom auch Brennstoffenergie, Kraftstoffe und sogenannte Prozessenergie – beispielsweise Propangas für Feuerwehrrübungen oder Kerosin für Luftstartgeräte. Diese Energie sank mit 98,4 GWh gegenüber dem Vorjahr um etwa 1 % (2017: 98,9 GWh). Gegen Versorgungsausfälle sichert sich der Flughafen durch heizölbetriebene Notstromaggregate ab.

Der Flughafen Stuttgart beteiligt sich an folgenden drei Zukunftsprojekten, um aktiv zur Energiewende beizutragen: Demand Side Management, Smart Energy Hub und Smart Grid. Um die Versorgung mit regenerativ erzeugtem Strom zu sichern, der naturgemäß schwankt, betreibt der Flughafen Stuttgart mit einem Demand Side Management (DSM) eine aktive Laststeuerung. Das heißt, er versorgt stromintensive Lüftungsanlagen oder Kältemaschinen flexibel mithilfe von Speichern. So kann er Lastspitzen reduzieren. Dafür nahm der Airport auch am Forschungsprojekt „DSM-Echtzeitdatenplattform BW“ teil. Darüber hinaus verwendet der Flughafen ein Smart Energy Hub. Dieses sensorbasierte Datensystem optimiert Bedarfsprognosen und unterstützt somit einen optimierten Stromeinkauf an den Börsen. An Deutschlands erstem überregionalen intelligenten Stromnetz, Smart Grid genannt, beteiligt sich der Airport als sogenannter Prosument: Er speist als Produzent selbst regenerative Energie ein und entnimmt sie je nach Bedarf als Konsument.

Rund 5 Mio. € investierte die Flughafengesellschaft in ein anderes Projekt: Alle 1.500 sogenannten Feuer auf der Start- und Landebahn sind nun durch energiesparende und langlebige LED-Leuchten ersetzt. 2018 schloss die FSG die Umrüstung ab, die jährlich rund 160 MWh

Strom einsparen soll. Auch die Lichtmasten auf dem nördlichen Vorfeld sind neu bestückt. Dieses wird bis zum Jahr 2020 um zusätzliche Masten erweitert. Nötig ist das aufgrund von Vorgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zur Ausleuchtungsstärke. Auch auf dem südlichen Vorfeld sollen bis zu diesem Zeitpunkt zwei zusätzliche Scheinwerfer aufgestellt werden. Außerdem will die FSG die Hallendachbeleuchtung des Terminals 3 austauschen, was jährlich 26 MWh Strom einsparen wird.

zu **100 %**  
**ABGASFREI** ist seit 2018 der Passagier- und Gepäcktransport

### Bodenabfertigung soll emissionsfrei werden

Die Abfertigung von Passagieren und Flugzeugen zählt zum Kerngeschäft der Flughafengesellschaft. Darum liegt ihr Fokus darauf, bei bodenseitigen Logistik- und Servicedienstleistungen Energie einzusparen. Das ursprünglich für 2020 gesteckte Ziel, die Emissionen aus dem Abfertigungsbetrieb um 80 % gegenüber 2009 zu senken, wird voraussichtlich ein Jahr früher erreicht: 2018 lag die Reduzierung bereits bei 78 % – vor allem durch die wachsende Elektromobilität auf dem Vorfeld und den Einsatz eines klimaneutral gestellten synthetischen Diesels. Im Berichtsjahr lag der Ausstoß aller FSG-eigenen Fahrzeuge mit insgesamt 822 t CO<sub>2</sub> rund 45 % unter dem Vorjahreswert.

Shuttlebusse, Zugmaschinen und Förderbänder sind nur einige von vielen Transportgeräten, die auf dem Vorfeld unterwegs sind. Diesen Fuhr-

park will die FSG umfassend elektrifizieren. Dass sich das lohnt – und zwar sowohl für Klimabilanz, Wirtschaftlichkeit als auch Arbeitsschutz – zeigen erste Ergebnisse des Projekts „scale up! – emissionsfreie Flughafenflotte“. Wissenschaftlich begleitet wird dieses vom Öko-Institut e. V. Für das Jahr 2018 zieht die FSG eine positive Zwischenbilanz. Der Passagier- und Gepäcktransport kann jetzt zu 100 % abgasfrei abgewickelt werden: Alle 16 Vorfeldbusse sind von Diesel- auf Stromantrieb umgestellt worden, alle 25 Gepäckschlepper fahren ebenfalls vollelektrisch. Außerdem haben zehn Servicefahrzeuge, sieben Förderbänder, ein Frachtschlepper sowie eine Hebebühne einen elektrischen Antrieb; auch die Zahl der E-Pkw stieg. Im Jahr 2019 weitet die Flughafengesellschaft diesen Prozess auf weitere Fahrzeuggruppen aus.

Die Mitarbeiter beurteilen die Elektrofahrzeuge positiv – vor allem auch wegen der geringeren Lärm- und Schadstoffemissionen. Das Öko-Institut prognostiziert, dass der Airport durch die E-Fahrzeuge langfristig bis zu 60 % Energie bei seiner Flotte einspart. Auch die notwendige Ladeinfrastruktur ließ die FSG aufbauen. Die zusätzliche Stromnachfrage erhöht den Gesamtbedarf zwar nur im einstelligen Prozentbereich, führt aber zu weiteren Lastspitzen im Netz, die gemagt werden müssen. Die höheren Anschaffungskosten von elektrischen Vorfeldfahrzeugen werden durch niedrige Betriebskosten teilweise kompensiert.

Die ersten autonomen Fahrzeuge könnten ebenfalls bald auf dem Stuttgarter Vorfeld unterwegs sein. Die FSG beteiligt sich an dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderten Projekt SmartFleet. Dessen Ziel ist es, selbstfahrende Nutzfahrzeuge für den Airport zu entwickeln. Gepäckschlepper und Kehrbläsergeräte des Winterdienstes machen dabei den Anfang. Die vollautomatisierten Prototypen werden voraussichtlich 2022 einsatzbereit sein und am STR einen ersten Eindruck von der bevorstehenden Verkehrswende geben.

Für die Fahrzeuge auf dem Campus, die kurz- und mittelfristig nicht auf Elektroantrieb umgestellt werden können, hat sich die FSG eine andere Lösung einfallen lassen: Die Transporter werden mit einem synthetisch hergestellten Kraftstoff betankt. Dieser hat den Vorteil, dass er bei der Verbrennung deutlich weniger Luftschadstoffe und Feinstaub abgibt als konventioneller Diesel. Auch der Wartungsaufwand ist geringer. Außerdem kann die FSG den Synthetik-Diesel CO<sub>2</sub>-neutral einkaufen, da der Lieferant jeden abgenommenen Liter über Klimaschutzzertifikate kompensiert.

Wo es ihre Infrastruktur erlaubt, setzt die FSG auf sogenannten Bodenstrom, um Flugzeuge auf dem Vorfeld mit Energie zu versorgen. Statt dieselbetriebener Bodenstromaggregate (Ground Power Unit, GPU) geschieht dies an 22 Parkpositionen durch Umformer, die an das

Starkstromnetz angeschlossen sind. Vor Ort sinken dadurch sowohl der Ausstoß von Treibhausgasen als auch die Lärmemissionen. Bis 2020 sollen 14 weitere Positionen mit 400-Hertz-Kabeln ausgestattet sein. Dies führt zu einer CO<sub>2</sub>-Ersparnis von rund 100 t jährlich, da die vorhandenen GPU seltener gebraucht werden.

Weitere CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale will die FSG wie folgt ausschöpfen:

- Schulungen zum effizienteren Fahren
- Erarbeitung einer Leitlinie zur Beschaffung nachhaltiger Fahrzeuge, die beispielsweise den bevorzugten Einsatz von Stromern oder die Beachtung der höchsten verfügbaren Umweltkategorie vorgibt
- Geplanter Einsatz von Fahrrädern und Lastenrädern mit und ohne Elektroantrieb

Die Konzentration der Luftschadstoffe am Flughafen überwacht die FSG in einem eigenen Kataster. Dieses führt sie jährlich fort, allerdings mit mehreren Monaten Versatz. Daneben hält sie auf dem Gelände seit 2012 Bienen für ein Bio-Monitoring. Da Pflanzen Schadstoffe über die Luft aufnehmen, gewinnt man aus einer Analyse des Honigs Erkenntnisse über Rückstände auf Blüten und Pollen in einem Umkreis von 3 bis 5 km. Den Honig überprüft die Landesanstalt für Bienenkunde der Universität Hohenheim. Seit sieben Jahren bescheinigt sie der FSG, dass der Airport-Betrieb die Qualität nicht negativ beeinflusst und diese einwandfrei ist.

## 250.000 €

INVESTIERTE die FSG 2018 in Forschung  
zum elektrischen Fliegen

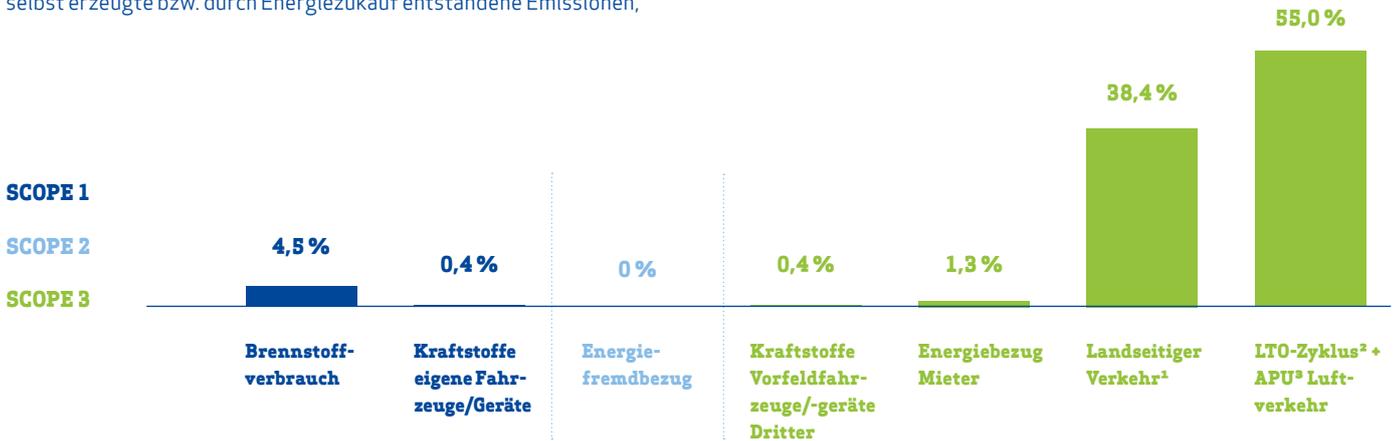
### Indirekte Emissionen beeinflussen

Zwar kann der Stuttgarter Airport nicht unmittelbar auf den Schadstoffausstoß des Flugverkehrs einwirken, aber er kann ihn indirekt steuern. Dazu begünstigt er mit seiner neuen Entgeltordnung elektrisches Fliegen sowie Airlines mit alternativen Flugzeugtreibstoffen im Tank; diese tritt am 01. Juli 2019 in Kraft (→ S. 36). Darüber hinaus investiert die FSG in die Zukunft des Luftverkehrs. Im Jahr 2018 spendete der Flughafen Stuttgart 250.000 € für das Projekt „Elektrisches Fliegen“ der Universität Ulm und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Nachdem 2016 das weltweit erste viersitzige Brennstoffzellenflugzeug HY4 in Stuttgart abhob, wurde dessen Entwicklung weiter vorangetrieben. Die FSG unterstützt das Projekt, um die Technologie der HY4 zur Marktreife zu bringen. Das Forschungsteam sieht das Fluggerät beispielsweise als Electric Air Taxis im Regionalverkehr. Im Herbst 2019 wird das neuste Modell des klimaschonenden Passagierflugzeugs am Flughafen Stuttgart abheben.

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

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

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



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

Ein weiterer Baustein, um die Emissionen von Flugzeugen zu reduzieren, ist das Programm Airport Collaborative Decision Making (A-CDM). Es hilft durch angepasste Standards, die Rollzeiten zur Start- und Landebahn zu verkürzen, damit am Boden möglichst wenig Kraftstoff verbraucht wird. Dafür arbeitet die FSG eng mit den Airlines, den Groundhandling-Partnern und der Deutschen Flugsicherung (DFS) zusammen.

Mehr als ein Drittel des sogenannten CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks am Airport stammt vom An- und Abreiseverkehr der Fluggäste, Besucher und Beschäftigten. Die FSG will diesen Anteil senken, und zwar trotz steigender Fluggastzahlen. Um einen Anreiz zu schaffen, auf Elektroautos umzusteigen, gibt es 48 Ladestellen inklusive einiger moderner Schnelllader, die Fahrzeuge mit 100 % Ökostrom versorgen. Weitere Stationen sind geplant. Damit trägt die FSG gleichzeitig zum Aufbau eines flächendeckenden E-Ladernetzes in Baden-Württemberg bei und unterstützt so die Verkehrswende hin zu mehr Elektromobilität. Darüber hinaus beteiligt sich die FSG an einigen Infrastrukturprojekten wie der Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 sowie dem Bahnprojekt Stuttgart-Ulm (→ S. 39), durch die der STR besser an die Schienennetze angebunden wird. Als einer der großen Arbeitgeber der Region wird die Flughafengesellschaft 2019 dem „Bündnis für Luftreinhaltung“ beitreten. Die Initiative des Landes Baden-Württemberg, der Stadtverwaltung und vieler Unternehmen will die Luftqualität in Stuttgart verbessern. Dafür soll vorrangig der Verkehr durch pendelnde Arbeitnehmer, Dienstfahrten und Lieferverkehr nachhaltiger gestaltet werden.

## Emissionen kompensieren

Immer dann, wenn sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß aktuell nicht vermeiden oder reduzieren lässt, kommen Kompensationen in Betracht. Dadurch werden Emissionen an anderer Stelle eingespart.

- Sämtliche Dienstflüge der eigenen Beschäftigten kompensiert die Flughafengesellschaft über die gemeinnützige Organisation atmosfair. Diese verkaufte der FSG 2018 Zertifikate für 162 t CO<sub>2</sub> (2017: 103 t). Mit dem Erlös finanziert atmosfair nach dem strengsten verfügbaren Qualitätsstandard weltweit Klimaschutzprojekte.
- Ihre Fluggäste motiviert die FSG dazu, die Emissionen ihrer Reisen ebenfalls zu kompensieren. An einem Computerterminal in der Abflughalle informiert sie darüber, wie man mit dem Kauf eines atmosfair-Zertifikats den eigenen Fußabdruck verkleinern kann.
- Der Verbrauch des Synthetik-Diesels der Fahrzeuge auf dem Vorfeld verursachte 2018 1.023 t CO<sub>2</sub>. Auch diese Emissionen wurden über Zertifikate ausgeglichen.
- Für ihren gesamten Bedarf erwerben die Gesellschaften FSG, FSEG und SAG bereits seit 2014 Ökostrom mit Herkunftsnachweisen aus dem Herkunftsnachweisregister. Dadurch ist lückenlos belegt, dass der Strom aus regenerativen Quellen nicht mehrfach vermarktet wird.

# FLUGLÄRM UND SCHALLSCHUTZ

Im Sinne einer guten Nachbarschaft ist die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) bestrebt, die Lärmbelastung durch den Luftverkehr so weit wie möglich zu minimieren. Dazu misst sie laufend die Schallimmissionen vor Ort und fördert baulichen Schallschutz für Wohnungen und Häuser rund um den Airport. Als deutschlandweit erster Flughafen belohnt Stuttgart mit seiner neuen Entgeltordnung elektrisches Fliegen und den Einsatz von alternativem Kerosin.

Für die Höhe des Fluglärms gilt schon lange dieselbe Regel: Der Planfeststellungsbeschluss von 1987 legt fest, dass es in der Umgebung des Flughafens niemals lauter werden darf als 1978. Den tagsüber maximal erlaubten Dauerschallpegel von 67 dB(A) hielt die Flughafengesellschaft im Berichtsjahr durchgängig ein. Mehr noch: Das durch diesen Fluglärm betroffene Gebiet umfasste im Jahr 2018 eine Fläche von nur 3,23 km<sup>2</sup> – und liegt damit deutlich innerhalb der Lärmfestreibungskontur von 18,86 km<sup>2</sup>.

## Messtationen liefern fortlaufend Daten

Die durch den Luftverkehr verursachten Schallimmissionen erhebt die Flughafengesellschaft bereits seit Jahrzehnten. Dazu betreibt sie acht stationäre Messanlagen in Gemeinden, die sich innerhalb des Lärmschutzbereichs des Airports befinden. Darüber hinaus ist ein mobiles Messgerät im Einsatz. Dieses wurde 2018 in zwei Gemeinden außerhalb des Lärmschutzbereichs installiert: Auf Wunsch der Gemeindeverwaltungen Deizisau und Altbach stand diese Anlage jeweils einen Monat lang auf Dachflächen dortiger Gebäude. Das Mikrophon lieferte verlässliche Messwerte von Flugzeug- und Umgebungsgeräuschen, die anschließend nach normierten Vorgaben analysiert wurden. Ziel war es, größtmögliche Transparenz zu schaffen.

Die Auswertung der von den ständigen Messstationen gelieferten Werte ergab für das Berichtsjahr folgendes Ergebnis: 2018 lag der gemittelte Dauerschallpegel tagsüber bei 54,1 dB(A) und damit knapp über dem Vorjahreswert (2017: 53,9 dB(A)). Die statistisch ausgewerteten Fluglärmbeschwerden stiegen im Vergleich zum Vorjahr von 528 auf 842; die Gesamtzahl der Beschwerden, die beispielsweise auch Meldungen über eingesetzte Polizeihubschrauber enthalten, erhöhte sich auf 1.233 (2017: 796). Die meisten bezogen sich auf Nachtflüge, gefolgt von Beschwerden über den allgemeinen Fluglärm und über Streckenabweichungen. Der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen Stuttgart – ein Vertreter des Regierungspräsidiums Stuttgart – reagiert auf die Beschwerden und kümmert sich darum, vermeidbaren Fluglärm zu reduzieren. Er greift dazu auch auf Daten der Deutschen Flugsicherung zurück, die die Routen aller Maschinen aufzeichnet. So kann er Verstöße gegen Vorschriften nachweisen und ahnden lassen.



Zuverlässige Messdaten zum Fluglärm liefern acht stationäre Mikrophone am Flughafen und in den Nachbargemeinden. Sie werden regelmäßig justiert.

Die FSG selbst kann als Airport-Betreiberin die Routen der Flugzeuge nicht beeinflussen.

### Transparenz auf ganzer Linie

Zuverlässige Informationen sind Grundlage für Vertrauen und Kontrolle; die Nachbarn des Flughafens wissen diese zu schätzen. Über die Lärmentwicklung am Stuttgarter Airport informieren monatliche Berichte auf der Website [stuttgart-airport.com/fluglaermbericht](http://stuttgart-airport.com/fluglaermbericht). Diese beinhalten ab Frühjahr 2019 eine Karte mit der grafischen Darstellung der tatsächlichen Flugspuren, sodass sich die Überflugdichte ablesen lässt. Anwohner können so leicht erkennen, wie häufig ihr Ort überquert wird. Die tatsächliche Geräusentwicklung hängt letztlich aber von Flughöhe und Flugzeugtyp ab.

Die FSG will in ihre umfassend modernisierte Fluglärmmessanlage das webbasierte Modul „TraVis“ (Track Visualisation) integrieren. Es soll ab Sommer 2019 zum Einsatz kommen. TraVis sammelt sowohl Flugbewegungen als auch die Schallimmissionsdaten der Außenmessstellen und bildet – alles kombiniert – grafisch ab. Interessierte können die Karte mit Live-Daten online einsehen.

### Höhere lärmabhängige Start- und Landeentgelte

Nächtlichen Fluglärm empfinden Anwohner oft als besonders störend. Darum dürfen zivile Flugzeuge mit Jetantrieb in Stuttgart zwischen 23:30 Uhr und 6 Uhr grundsätzlich nicht landen. Es gibt allerdings Ausnahmen: Wenn die Maschine regulär bis 23:30 Uhr angekommen wäre, darf sie bis spätestens 24 Uhr landen. Abgeflogen werden darf am STR bis 23 Uhr. Erlaubt sind verspätete Starts und Landungen mit Sondergenehmigungen, Einsatzflüge für Katastrophenschutz und medizinische Hilfeleistung, Vermessungsflüge der Flugsicherung sowie Militärflüge. Propellermaschinen und Nachtluftpostdienste dürfen nachts nur noch starten und landen, wenn sie bestimmten Lärmanforderungen genügen. Im Berichtszeitraum registrierte die FSG insgesamt 10.591 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (2017: 8.843). Damit ist der nächtliche Verkehr im Vergleich zum Vorjahr um etwa 20 % gestiegen. Hintergrund der Zunahme ist der turbulente Sommer 2018 mit zahlreichen Verspätungen, Wetterereignissen und Flugumleitungen. Um die Transparenz zu erhöhen, enthalten diese Zahlen neuerdings alle Flugbewegungen – und zwar inklusive der Ausnahmegenehmigungen; in den Jahren vor 2018 waren Ausnahmegenehmigungen ausgeklammert. Die hier genannte Zahl für 2017 ist für eine bessere Vergleichbarkeit angepasst (und entspricht daher nicht der Zahl aus dem Bericht 2017).

Um noch besser auf die Bedürfnisse ihrer Nachbarn einzugehen, hat die FSG ihre Entgeltordnung überarbeitet und ein neues Incentive-Modell

eingeführt. Ziel dieses Modells ist es, nachhaltig zu wirtschaften und Dritte dazu zu animieren, umweltschonend zu handeln: Der Stuttgarter Airport belohnt besonders Fliegen mit leiseren und emissionsärmeren Maschinen noch mehr als bislang – das heißt, der Anteil der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte steigt. Je leiser das Flugzeug ist, desto niedriger sind die jeweiligen Entgelte. Airlines mit modernen Flugzeugtypen profitieren davon – beispielsweise der Airbus A320neo mit deutlich ruhigeren Triebwerken. Die neue Entgeltordnung tritt am 01. Juli 2019 in Kraft (→ S. 36).

## 14

weitere Parkpositionen werden 2019 und 2020 an **BODENSTROM** angeschlossen und es wird leiser

Auch den sogenannten Bodenlärm auf ihrem Gelände will die Flughafengesellschaft kontinuierlich senken. Dazu baut sie die stationäre Bodenstromversorgung an den Flugzeugparkpositionen aus: 2019 schließt sie zunächst sieben Durchrollpositionen an den Bodenstrom an, in den darauf folgenden Jahren folgen dann sieben weitere Positionen. Vorteil: Wenn eine Maschine an das Starkstromnetz angeschlossen ist, lässt sich die Einsatzdauer der lärmintensiven Hilfstriebwerke deutlich verringern (→ S. 58). Dem Lärmschutz dient auch das sogenannte Airport-Collaborative-Decision-Making-Verfahren (A-CDM), das der Flughafen Stuttgart anwendet: Es hält Triebwerkslaufzeiten der Flugzeuge so kurz wie möglich (→ S. 59).

### FSG wirbt für Schallschutzprogramm

Bei der für das Frühjahr 2020 geplanten Teilerneuerung der Start- und Landebahn (→ S. 21) kommt auf angrenzende Gemeinden temporär eine weitere Lärmbelastung hinzu. Die FSG wirbt dafür, dass die Anwohner das bestehende Schallschutzprogramm in Anspruch nehmen: Die Gesellschaft fördert in den Nachbargemeinden finanziell Umbauten, die dem Schutz vor Fluglärm dienen. Die Schallschutzfenster halten aber natürlich auch Baulärm ab. Über das Projekt informiert die FSG Anwohner sowohl durch Infoveranstaltungen als auch online unter [stuttgart-airport.com/runway](http://stuttgart-airport.com/runway). Für das Schallschutzprogramm gibt es eine eigene Website: [schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de](http://schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de).

Die FSG investierte seit 1996 bereits über 60 Mio. € in passiven Schallschutz in der Nachbarschaft, die Bewohnern von rund 9.000 Häusern und Wohnungen zugutekamen. Die Flughafengesellschaft unterstützt Eigentümer bei der Stellung des Antrags. Dieser wird von der jeweiligen Stadtverwaltung oder dem zuständigen Landratsamt geprüft und genehmigt.

# UMWELT UND RESSOURCEN

Auf dem Flughafengelände befindet sich das größte Trockenwiesenbiotop der Filderhochebene. Glatthafer- und Rotschwingelwiesen bieten rund 70 Pflanzenarten und zahlreichen Tieren ein Zuhause. Bäche und Seen grenzen an das Gelände. Darum ist die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) bestrebt, die anspruchsvollen gesetzlichen Vorgaben zum Naturschutz nicht nur zu erfüllen, sondern sogar noch zu übertreffen.

## Abwasser trennen, reinigen und überwachen

Die FSG legt größten Wert auf den Schutz des Grundwassers und der nahe gelegenen natürlichen Gewässer. Im Berichtsjahr benötigte der Airport rund 280.000 m<sup>3</sup> Frischwasser – eine Menge, die die FSG konsequent reduzieren möchte. Um den Verbrauch zu verringern, hat der Flughafen 2018 die Versorgungsnetze für Trink- und Löschwasser voneinander getrennt. Da die Löschwasserleitungen im Gegensatz zu den Trinkwasserleitungen nicht regelmäßig gespült werden müssen, spart dies Wasser.

Auf häufigeren Rekordregen, der im Zuge des Klimawandels zu erwarten ist, hat sich der Flughafen Stuttgart vorbereitet und im Jahr 2018

den Hochwasserschutz erneut verbessert: Bei sogenannten Starkregenereignissen nutzt der Airport seinen Kombispeicher, einer von fünf Speicherbecken auf dem Campus. Dort werden die Wassermassen zunächst zurückgehalten und dann kontrolliert über den Waagenbach in den Steppach-Stausee (Neuhausen auf den Fildern) abgelassen. Den Auslauf aus dem Kombispeicher hat die FSG von 300 l/s auf 150 l/s gedrosselt, um selbst bei einem starken Gewitterregen im Hochsommer möglichst der natürlichen Strömung der Gewässer zu entsprechen.

Ein komplexes Entwässerungssystem mit genauer Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik trennt das am Airport entstehende Abwasser nach Herkunft, Flächennutzung und Verschmutzungsgrad. Die häuslichen und gewerblichen Abwässer des Airports übernehmen direkt die kommunalen Kläranlagen. Ausnahme: Die Abwässer, die beim Entfernen des Gummiabriebs von den Flugbetriebsflächen entstehen, säubert eine spezielle Anlage. Erst danach wird das Schmutzwasser der Kläranlage Plieningen zugeleitet.

Wenn die Flughafeninfrastruktur von Schnee und Eis befreit werden muss, erledigen die Beschäftigten von FSG und SAG dies zunächst mit Räumfahrzeugen. Falls das nicht ausreicht, setzen sie chemische Ent-



An der Flugzeug- und Flächenenteisung führt bei kalten Temperaturen kein Weg vorbei. Die Flughafengesellschaft hat alle nötigen Vorkehrungen getroffen, damit die eingesetzten Mittel nicht unkontrolliert in die umliegenden Gewässer gelangen können.

eisungsmittel ein, die alle biologisch abbaubar sind. Für die Enteisung auf den Vorfeldflächen verwenden sie ein Gemisch aus Glycerol und Acetaten. Auf Start- und Landebahn sowie Rollwegen kommen formiatbasierte Mittel mit dem niedrigstmöglichen Gehalt an gesamtorganischem Kohlenstoff (Total Organic Carbon, TOC) zum Einsatz. Für die Flugzeugenteisung setzt die SAG seit Oktober 2018 zwei neue Produkte ein, von denen eines bessere TOC-Eigenschaften aufweist als die Vorgängerprodukte. Aus Sicherheitsgründen gibt es für die Flugzeugtragflächen bislang keine Alternativen zu Produkten auf Glykolbasis. Die Enteisungsflüssigkeit fangen spezielle Tanks an den dafür vorgesehenen Positionen auf. Lastwagen transportieren sie zu umliegenden Kläranlagen, die daraus Energie gewinnen können.

Zusätzlich fällt Oberflächenwasser aus Niederschlägen auf dem Flughafengelände an, das im Winter teilweise mit Enteisungsmitteln vermischt ist. Das dadurch belastete Wasser wird in einem Schwebebettreaktor biologisch vorbehandelt. Anschließend senkt eine Flotationsanlage den TOC-Gehalt um 70 %. Ein hauseigenes zertifiziertes Abwasserlabor erhebt weitere Stichproben. Eine Vermischung von mit TOC belastetem Wasser und unbelastetem Oberflächenwasser ist ausgeschlossen; beide werden getrennt voneinander gehalten. Insgesamt fiel

2018 mit 232 t witterungsbedingt 36 % weniger TOC an als im Vorjahr (2017: 363 t). Im Berichtsjahr hielt die Flughafengesellschaft erneut alle regulatorischen Vorschriften ein.

Heutzutage nutzt die Flughafenfeuerwehr bei der Brandbekämpfung neben Wasser ausschließlich Schaummittel ohne per- und polyfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFC), diese sind darüber hinaus fluorfrei. Vor 2011 war die Verwendung von PFC-haltigem Löschschaum allerdings noch erlaubt und wurde, wie bei anderen Feuerwehren auch, eingesetzt. Die PFC-Konzentration in den Böden rund um das Löschübungsbecken liegt daher teils deutlich über den Richt- und Zielwerten. Da sich PFC zudem durch Ober- und Sickerwasserabflüsse ausbreiten kann, baute die FSG eine neue Behandlungsanlage. Durch diese wird die Belastung des austretenden Wassers deutlich gesenkt, bevor es in den sogenannten Vorfluter gelangt – also in den Brühlgraben und den Katzenbach. Unbelastetes Wasser soll in Zukunft an der Anlage vorbeigeführt werden, um die zu reinigenden Mengen zu begrenzen. Diese Pilotanlage wird zu einem späteren Zeitpunkt durch eine dauerhafte Vorrichtung ersetzt. Der Versuchsbetrieb wird zeigen, welche Absorber-Filter die PFC-haltigen Abflüsse am besten reinigen und welche Mengen zu verarbeiten sind.



Virtuelles Feuerlöschen spart Löschmittel und Treibstoff: Die Mitarbeiter der Flughafen-Feuerwehr trainieren seit Frühjahr 2019 in ihrem brandneuen Simulator.

## Weniger Abfall im Jahr 2018

Müll fällt am Flughafen Stuttgart nicht nur bei FSG, FSEG und SAG an. Auch durch die anderen am Standort ansässigen Unternehmen, durch Airlines, Besucher und Passagiere entsteht Abfall. Als zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb verfügt die FSG über ein eigenes Abfallwirtschaftszentrum (AWZ) mit einer Sammelstelle auf dem Campus. Das AWZ trennt das Müllaufkommen nach 60 Sorten für die Wiederverwertung und übergibt sie anschließend an externe Entsorger. Die Abfallverwertungsquote blieb 2018 mit 98 % auf dem hohen Niveau der Vorjahre.

Die Gesamtabfallmenge des Airports war 2018 um 27 % niedriger als im Vorjahr. Ein Grund dafür: Das jährliche Aufkommen unterliegt wetterbedingten Schwankungen. Je nach Witterung variieren die anfallenden Mengen an Grünschnitt, Konzentraten von Flugzeugenteisungsmitteln oder Flotatschlamm, der aus Enteisungswasser extrahiert wird. Dieser Schlamm enthält gesamtorganischen Kohlenstoff. Er wird seit 2016 in der Abwasseranlage des Flughafens in der zweiten Reinigungsstufe getrennt und anschließend in der kommunalen Kläranlage zur Energiegewinnung eingesetzt. Je nach Niederschlag und ausgebrachter Menge an Enteisungsmittel fällt mehr oder weniger

Schlamm an. Bereinigt man die Gesamtabfallmenge des Flughafens um die jahreszeitlichen Schwankungen, bleibt für 2018 noch immer eine Reduktion des Abfalls um 7 % im Vergleich zum Vorjahr.

Mülltrennung ist auf dem gesamten Flughafengelände und in den Terminals schon lange eine Selbstverständlichkeit: Papier und Kartonaugen, Glas, Bioabfälle und weitere Wertstoffarten führt die FSG der Wiederverwertung zu, Restmüll ausgenommen. Um das Papierrecycling bei der Tochtergesellschaft SAG zu erhöhen, stellte die Firma separate Papiertonnen in den Gepäckverteilern auf. Ziel ist es auch, das Abfalltrennsystem der SAG zu verbessern, um die Trennquote zu steigern. In die Wiederverwertung gelangen auch Kehrriech, Schlamm aus der Reinigung der Wasserrückhaltebecken und Bauschutt. Das Gras, das jährlich nach der Blütezeit auf den rund 200 ha Grünflächen des Flughafens abgemäht wird, dient in einer nahe gelegenen Biogasanlage der Energiegewinnung. 2018 waren dies rund 550 t Grasschnitt (2017: 840 t).

Darüber hinaus will die FSG ihre Beschäftigten sensibilisieren, an den betrieblichen Kaffeeautomaten eigene Tassen zu verwenden, um Einwegbecher zu sparen. Dazu läuft zunächst eine Testphase mit einem Pfandautomaten, um den Erfolg auswerten zu können.

Bei der Flughafenfeuerwehr spart ein neuer Fahrzeug-Simulator Ressourcen. Er ersetzt seit Februar 2019 einen Großteil der sonst üblichen Trainingsfahrten. Die Übungen am Computer entlasten die Umwelt, da sie weder Wasser noch Schaum, Treibstoff oder Gas benötigen. Zwei Drittel der Ausbildungszeit eines Feuerwehrmanns oder einer Feuerwehrfrau können hier stattfinden. Pro Neuausbildung spart das rund 280 l Diesel und 165 m<sup>3</sup> Wasser.

**27 %**

WENIGER ABFALL als im Vorjahr

### Vermeiden ist besser als entsorgen

Um die Abfallmengen zu reduzieren, pflegt die Flughafengesellschaft einen achtsamen Umgang mit Verbrauchsgütern: Die FSG und ihre Tochterunternehmen befüllen leere Drucker- und Tonerkartuschen, bereiten Elektronikschrott und Bleibatterien auf und verkaufen oder spenden gebrauchte Elektrogeräte und Maschinen. Die Umstellung auf LED-Leuchtmittel wird die Menge des als gefährlich eingestuftes quecksilberhaltigen Abfalls weiter reduzieren (→ S. 65).

Die Airport-Unternehmen verringern die Mengen an Papiermüll durch die schrittweise Verwirklichung des papierlosen Büros. Ein Dokumentenmanagement, das bereits Verträge und Genehmigungen digital archiviert, fand im Berichtsjahr bei weiteren internen Prozessen Anwendung. Mehr und mehr Bereiche stellen auf digitale Arbeitsabläufe um – beispielsweise bei Projektgenehmigungen, Reisekostenabrechnungen oder Seminaranmeldungen. 2019 startet das Umweltmanagement zudem eine Informationskampagne zum sparsamen Umgang mit der Ressource Papier.

Das gemeinnützige Unternehmen AfB (Arbeit für Menschen mit Behinderung) nimmt aussortierte IT-Geräte der FSG entgegen. Es bereitet sie entweder für den Wiedereinsatz auf oder zerlegt und recycelt sie gemäß ökologischen und ethischen Standards. Laut AfB sparte die Flughafengesellschaft im Jahr 2018 damit 34 t Eisen (äquivalente), 64 MWh Energie und 19,6 t CO<sub>2</sub> ein.

Gegenstände wie Scheren oder flüssige Kosmetikartikel, die Fluggäste an den Sicherheitskontrollen zurücklassen müssen, spendet der Flughafen an die Fildertafel e. V. in Filderstadt und die Diakonie Karlshöhe in Ludwigsburg. Diese sozialen Einrichtungen verkaufen die Produkte für einen kleinen Preis in ihren Läden, rund 20.000 waren es im Jahr 2018. Pfandflaschen, die Passagiere speziellen Sammelbehältern zuführen, kommen der Initiative „Spende dein Pfand“ zugute, die damit sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze finanziert (→ S. 51).

### Verantwortungsvolle Entsorgung von Gefahrstoffen

Einige am Flughafen Stuttgart anfallende Abfälle gehören zu der Kategorie der Gefahrstoffe. Sie erfordern eine fachgerechte Entsorgung, denn für jeden dieser Stoffe gelten spezifische Sicherheitsvorgaben. Farben und Lacke, Batterien oder quecksilberhaltige Leuchtstofflampen werden im Abfallwirtschaftszentrum zwischengelagert, bis Partnerbetriebe sie zur endgültigen Entsorgung abholen.

Jeder neue Gefahrstoff wird extern auf seine Umweltgefährdung hin überprüft. Die interne Bewertung erstellen Sicherheitsfachkräfte, Feuerwehrmitarbeiter sowie Experten für Entsorgung, Umweltschutz und Arbeitssicherheit. Eine Datenbank listet alle von der FSG eingesetzten Gefahrstoffe sowie mögliche Alternativen auf, deren Einsatz dann geprüft wird. Das Tochterunternehmen SAG verfügte bislang über ein eigenes Gefahrstoffkataster, künftig soll es eine gemeinsame Datenbank für FSG und SAG geben.

### Lebensraum Flughafen

Rund die Hälfte des Flughafengeländes besteht aus einem Trockenwiesenbiotop. Die dortige Flora und Fauna hat der Wildlife Manager der FSG im Blick. Dessen vorrangiges Ziel ist es, die Gefahr eines Wildtiererschlags – also Kollisionen von Tieren mit Flugzeugen – zu minimieren. Dafür lässt der Wildlife Manager die Wiesen – auch im Sinne der extensiven Grünlandwirtschaft – nur einmal jährlich auf eine Höhe von 20 bis 30 cm zurückschneiden, wobei in regelmäßigen Abständen Streifen nicht gemähter Rasen erhalten bleiben. Da diese sogenannte Streifenmahd sowohl Insekten als auch Kleintieren Schutz beispielsweise vor Vögeln bietet, ist für diese das Flughafengelände als Beuterevier unattraktiv. 2018 war allerdings ein Ausnahmejahr: Da die Insektenpopulationen wegen des heißen Sommers besonders hoch waren und Vögel anlockten, musste das Gras vollflächig gemäht werden. Die Vogelschlagrate am Stuttgarter Airport gilt mit 6,2 Vorfällen pro 10.000 Flugbewegungen als gering: Zum einen zählt die Region nicht zu den Vogelzuggebieten, zum anderen bietet die intensiv bewirtschaftete Umgebung wenig Lebensraum für Vögel.

Zu den weiteren naturnahen Flächen zählen 6.000 m<sup>2</sup> Dachbegrünung auf flughafeneigenen Gebäuden – beispielsweise auf dem Bürogebäude SkyPort, dem großen Logistikgebäude Cargo Center Süd und der Feuerwache. Darüber hinaus existieren 49.000 m<sup>2</sup> naturnahe Fläche außerhalb des Flughafenstandorts. Dies sind Böden im Eigentum der FSG, die auch von ihr bewirtschaftet werden – beispielsweise Obstbaumwiesen. Größtenteils handelt es sich um Ausgleichsareale, die im Zuge von Bauprojekten erworben wurden.

# 6.000 m<sup>2</sup>

**DÄCHER** auf unseren eigenen Gebäuden sind begrünt.  
(→ Umweltkennzahlen, Seite 87)

# 286,1 Mio. €

**UMSATZ** haben wir 2018 gemacht und bleiben  
damit auch wirtschaftlich auf unserem Rekordkurs.  
(→ Gewinn- und Verlustrechnung, Seite 70)

# 20

**NATIONALITÄTEN** sind in unserer  
FSG-Belegschaft vertreten.  
(→ Personalkennzahlen, Seite 84)



# Wo wir stehen.

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

◀ KAPITEL 03



# BILANZ

der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2018

Aktiva	31.12.2018 T€	31.12.2017 T€
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	1.233	2.036
2. Geleistete Anzahlungen	672	338
	<b>1.905</b>	<b>2.374</b>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	398.453	416.311
2. Technische Anlagen und Maschinen	30.192	33.720
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	20.203	19.631
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.683	6.110
	<b>454.531</b>	<b>475.772</b>
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	51.500	51.500
2. Beteiligungen	98.020	98.926
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	103
4. Sonstige Ausleihungen	0	3
	<b>149.520</b>	<b>150.532</b>
	<b>605.956</b>	<b>628.678</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	<b>2.241</b>	<b>2.118</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.234	13.410
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.385	2.774
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	7
4. Forderungen gegen Gesellschafter	281	155
5. Sonstige Vermögensgegenstände	6.856	7.174
	<b>25.756</b>	<b>23.520</b>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	<b>24</b>	<b>30</b>
	<b>28.021</b>	<b>25.668</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>195</b>	<b>162</b>
	<b>634.172</b>	<b>654.508</b>

Passiva	31.12.2018 T€	31.12.2017 T€
<b>A. Eigenkapital</b>		
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	83.560	118.323
	<b>88.560</b>	<b>123.323</b>
IV. Jahresüberschuss (Vorjahr: Jahresfehlbetrag)	6.636	-34.762
	<b>440.642</b>	<b>434.007</b>
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>	<b>0</b>	<b>227</b>
<b>C. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen	5.088	4.653
2. Steuerrückstellungen	5.725	0
3. Sonstige Rückstellungen	36.460	37.776
	<b>47.273</b>	<b>42.429</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	88.212	111.720
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.295	14.821
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	39.044	38.757
4. Sonstige Verbindlichkeiten	5.265	5.265
	<b>139.816</b>	<b>170.563</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>6.441</b>	<b>7.282</b>
	<b>634.172</b>	<b>654.508</b>

# GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Flughafen Stuttgart GmbH vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018

	T€	31.12.2018 T€	31.12.2017 T€
1. Umsatzerlöse	286.135		279.322
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	454		609
3. Sonstige betriebliche Erträge	6.459		2.329
		<b>293.048</b>	<b>282.260</b>
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.003		9.734
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	62.937		63.521
		<b>71.940</b>	
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	50.904		48.134
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	13.128		12.417
		<b>64.032</b>	
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		34.757	33.346
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		115.319	151.841
8. Erträge aus Beteiligungen		1.348	1.261
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		1.793	2.132
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		10	10
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen		910	202
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		1.464	430
<b>13. Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>7.777</b>	<b>-33.962</b>
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		423	308
<b>15. Ergebnis nach Steuern</b>		<b>7.354</b>	<b>-34.270</b>
16. Sonstige Steuern		718	492
<b>17. Jahresüberschuss (Vorjahr: Jahresfehlbetrag)</b>		<b>6.636</b>	<b>-34.762</b>

# ANHANG

## für das Geschäftsjahr 2018

### 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 2018 wurde nach den Vorschriften des Dritten Buches des HGB und unter Berücksichtigung der Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

### Verpflichtungen nach dem Energiewirtschaftsgesetz – EnWG

Mit Inkrafttreten der Neuerungen des EnWG im August 2011 ist die Flughafen Stuttgart GmbH als Eigentümer eines geschlossenen 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 (FSEG) verpachtet. Betreiber der Versorgungsanlagen ist, entsprechend den vertraglichen Regelungen, die FSEG. Die Miet- und Pachterlöse für die Betriebsmittelüberlassung an die FSEG beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf 11.239 T€. Weiterhin hat die Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2018 für Personalüberlassung und Managementdienstleistungen 2.828 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 2018 hat die Flughafen Stuttgart GmbH von der FSEG Leistungen in Höhe von 19.674 T€ bezogen.

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

### Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Bei der Bilanzierung und Bewertung sind die Vorschriften des HGB für große Kapitalgesellschaften angewandt worden.

Die Bewertungsmethoden wurden mit Ausnahme der folgenden Ausführungen unverändert zum Vorjahr angewendet.

Im Sinne einer transparenten Darstellung und besseren Vergleichbarkeit hat die FSG ihre Ausgaben für die Marktentwicklung im Jahr 2018 neu bewertet. Ausgaben in diesem Kontext sind daher für das Jahr 2018 in Höhe von 7,6 Mio. € erlösmindernd gebucht. 2017 betraf dies analog einen Effekt von 8,6 Mio. €, der im Jahr 2017 in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen ist.

Auf eine Anpassung der Vorjahreszahlen wurde verzichtet. Die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr ist daher diesbezüglich eingeschränkt.

### Anlagevermögen

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

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

erfolgten planmäßig über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, wobei sowohl die lineare als auch die degressive Abschreibungsmethode zur Anwendung kamen. 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 386 T€ gebildet.

### Entwicklung des Anlagevermögens

der Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2018

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2018 T€	Zugänge <sup>1</sup> T€	Abgänge T€	Umbuchungen T€	Stand 31.12.2018 T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	18.836	729	6	95	19.654
2. Geleistete Anzahlungen	338	427	0	-93	672
	<b>19.174</b>	<b>1.156</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>20.326</b>
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	916.042	3.357	3.046	989	917.342
2. Technische Anlagen und Maschinen	402.875	1.437	977	419	403.754
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	74.680	3.684	3.371	2.609	77.602
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	6.110	3.681	89	-4.019	5.683
	<b>1.399.707</b>	<b>12.159</b>	<b>7.483</b>	<b>-2</b>	<b>1.404.381</b>
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	67.991	0	0	0	67.991
2. Beteiligungen	106.564	4	0	0	106.568
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	103	0	103	0	0
4. Sonstige Ausleihungen	3	0	3	0	0
	<b>174.661</b>	<b>4</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>174.559</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1.593.542</b>	<b>13.319</b>	<b>7.595</b>	<b>0</b>	<b>1.599.266</b>

<sup>1</sup> Einschließlich Investitionszuschuss (598 T€).

Geringwertige Wirtschaftsgüter wurden bis 2017 in einen Sammelposten eingestellt, der im Zugangsjahr und in den folgenden vier 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 01.01.2018 T€	Abschreibungen des Berichtsjahres T€	Abgänge T€	Stand 31.12.2018 T€	Stand 31.12.2018 T€	Stand 31.12.2017 T€	
16.800	1.626	5	18.421	1.233	2.036	
0	0	0	0	672	338	
<b>16.800</b>	<b>1.626</b>	<b>5</b>	<b>18.421</b>	<b>1.905</b>	<b>2.374</b>	
499.731	22.043	2.885	518.889	398.453	416.311	
369.155	5.382	975	373.562	30.192	33.720	
55.049	5.706	3.356	57.399	20.203	19.631	
0	0	0	0	5.683	6.110	
<b>923.935</b>	<b>33.131</b>	<b>7.216</b>	<b>949.850</b>	<b>454.531</b>	<b>475.772</b>	
16.491	0	0	16.491	51.500	51.500	
7.638	910	0	8.548	98.020	98.926	
0	0	0	0	0	103	
0	0	0	0	0	3	
<b>24.129</b>	<b>910</b>	<b>0</b>	<b>25.039</b>	<b>149.520</b>	<b>150.532</b>	
<b>964.864</b>	<b>35.667</b>	<b>7.221</b>	<b>993.310</b>	<b>605.956</b>	<b>628.678</b>	

### Umlaufvermögen

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

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

Die liquiden Mittel enthalten Kassenbestände und sonstige liquide Mittel.

### Rechnungsabgrenzungsposten

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

### Latente Steuern

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

### Rückstellungen

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgt nach dem modifizierten Teilwertverfahren unter Anwendung versicherungsmathematischer Grundsätze. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen werden künftige Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie Rentenanpassungen berücksichtigt. Zur Ermittlung der Verpflichtungen werden die Sterbetafeln nach Prof. Dr. Klaus Heubeck (Richttafeln 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 ähnliche 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 513.284,00 €. Die Rückstellungen werden pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt und der von der Deutschen Bundesbank veröffentlicht wird (vgl. § 253 Abs. 2 Satz 1 und 2 HGB).

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

	in %
Gehaltstrend	2,00
Rententrend	1,00
Fluktuation	0,00
Zinssatz am 31.12.2018	3,21

Die Bewertung der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit erfolgt unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Es wurden ein Rechnungszins von 0,98 % (Vorjahr: 1,33 %) für bestehende Altersteilzeitarbeitsverhältnisse sowie 0,98 % (Vorjahr: 1,43 %) 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	120.811	-4.928
Cost Aviation GmbH (CA), Stuttgart	75,0	182	82
Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Stuttgart	100,0	25	68 <sup>1</sup>
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH, Stuttgart	100,0	1.684	1.725 <sup>1</sup>
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Leinfelden-Echterdingen	74,9	1.326	700
S. Stuttgart Ground Services GmbH, Leinfelden-Echterdingen	51,0	2.023	1.376
AHS Aviation Handling Services GmbH, Hamburg	10,0	8.842	764
Flughafen Parken GmbH, München	16,67	25,2	40 <sup>2</sup>

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

<sup>2</sup> Vorläufiges Jahresergebnis.

Die Flughafen Stuttgart GmbH stellt als Mutterunternehmen zum 31.12.2018 einen Konzernabschluss auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

### Finanzanlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Beteiligungen in Höhe von 910 T€ (Vorjahr: 202 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 1.734 T€ (Vorjahr: 1.916 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 30.04.2018 wurde der gesamte Bilanzverlust des Vorjahres durch die Auflösung freier Gewinnrücklagen ausgeglichen. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Gewinnrücklagen auf 88.560 T€ (Vorjahr: 123.323 T€). Davon beträgt die satzungsmäßige Gewinnrücklage zum 31.12.2018 10 % des Stammkapitals (5.000 T€).

Ausschüttungsgesperrte Beträge bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 513 T€ (Vorjahr: 452 T€).

### Rückstellungen

Der Bilanzausweis setzt sich wie folgt zusammen:

Art der Rückstellungen	31.12.2018 T€	31.12.2017 T€
Rückstellungen für Pensionen	5.088	4.653
Steuerrückstellungen	5.725	0
Sonstige Rückstellungen	36.460	37.776
	<b>47.273</b>	<b>42.429</b>

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Aufwendungen für noch zu erteilende Gutschriften (16.627 T€), für noch nicht abgerechnete Bauleistungen (11.083 T€), für Personalaufwendungen (6.643 T€) sowie für sonstige zum Bilanzstichtag erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten (2.107 T€).

Die Steuerrückstellung zum 31.12.2018 umfasst im Wesentlichen eine Rückstellung für voraussichtlich uneinbringlichen Vorsteuerabzug in Höhe von 5,0 Mio. €. Dieser resultiert aus notwendigen Rechnungsrekturen im Zusammenhang mit der insolventen Air Berlin.

Die Altersteilzeitverpflichtungen (1.045 T€) wurden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem Deckungsvermögen (373 T€) verrechnet.

### Verbindlichkeiten

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

Art der Verbindlichkeiten	Gesamt		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit 1–5 Jahre		Restlaufzeit > 5 Jahre	
	31.12.2018 T€	31.12.2017 T€	31.12.2018 T€	31.12.2017 T€	31.12.2018 T€	31.12.2017 T€	31.12.2018 T€	31.12.2017 T€
Verbindlichkeiten								
– gegenüber Kreditinstituten	88.212	111.720	88.212	111.720	0	0	0	0
– aus Lieferungen und Leistungen	7.295	14.821	7.295	14.821	0	0	0	0
– gegenüber verbundenen Unternehmen	39.044	38.757	39.044	38.757	0	0	0	0
– sonstige	5.265	5.265	3.972	4.057	491	551	802	657
(davon aus Steuern)	(2.550)	(2.377)	(2.550)	(2.377)	(0)	(0)	(0)	(0)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	<b>139.816</b>	<b>170.563</b>	<b>138.523</b>	<b>169.355</b>	<b>491</b>	<b>551</b>	<b>802</b>	<b>657</b>

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen geschäftsübliche Eigentumsvorbehalte.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren 1.400 T€ (Vorjahr: 1.730 T€) aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

### Rechnungsabgrenzungsposten

Mit Vertrag vom 17.07.2009 wurde mit der Deutschen Flugsicherung die Vereinbarung getroffen, dass die abgezinsten Selbstkosten i. S. d. § 27 d LuftVG (Miete bei Behörden) der nächsten 12 Jahre der FSG abgegolten werden. Der Rechnungsabgrenzungsposten wird rätierlich über die Laufzeit des Vertrages (bis 2020) aufgelöst und hat zum 31.12.2018 einen Stand in Höhe von 1.103 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 31.12.2018 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 zulasten verschiedener Erbbaurechte Reallasten von insgesamt 390 T€. Die Erbbauzinsverpflichtungen belaufen sich auf jährlich rund 1 Mio. € mit einer Laufzeit bis längstens 31.12.2035.

Finanzielle Verpflichtungen aus begonnenen Investitionen (luft- und landseitiger Flughafenbau) bestehen in Höhe von rund 31,9 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 671 T€. Für den Zeitraum 2019 bis 2024 bestehen weitere Verpflichtungen in Höhe von 1.975 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:

	2018 T€
Flughafenentgelte	93.853
Abfertigungsentgelte	44.731
Zentrale Infrastrukturentgelte	25.003
Sonstige Erlöse Aviation	14.515
Miet- und Pächterlöse	39.941
Umsatz- und Konzessionsabgaben/ Gestattungsentgelte	45.218
Erlöse aus Versorgungsleistungen	12.206
Sonstige Erlöse Non-Aviation	10.668
	<b>286.135</b>

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

Im Sinne einer transparenten Darstellung und besseren Vergleichbarkeit hat die FSG ihre Ausgaben für die Marktentwicklung im Jahr 2018 neu bewertet. Ausgaben in diesem Kontext sind daher für das Jahr 2018 in Höhe von 7,6 Mio. € erlösmindernd gebucht. 2017 beträfe dies analog einen Effekt von 8,6 Mio. €.

### Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 6.025 T€ enthalten, es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

### Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betragen im Jahr 2018 3.657 T€ (Vorjahr: 3.286 T€).

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 4.457 T€ (Vorjahr: 38 T€) enthalten. Diese enthalten im Wesentlichen eine im Jahr 2018 auch für Vorjahre berück-

sichtigte Risikoposition aus der laufenden Überprüfung geltend gemachter Vorsteuerabzugsbeträge der FSG.

Innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind außergewöhnliche Aufwendungen von Finanzierungsbeiträgen für das Projekt Stuttgart 21 in Höhe von 42.300 T€ (Vorjahr: 71.364 T€) enthalten.

### Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2018 T€	2017 T€
<b>Finanzerträge</b>		
Erträge aus Beteiligungen	1.348	1.261
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(1.348)	(1.261)
Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	1.793	2.132
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10	10
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)
	<b>3.151</b>	<b>3.403</b>
<b>Finanzaufwendungen</b>		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-910	-202
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.464	-430
	<b>-2.374</b>	<b>-632</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>777</b>	<b>2.771</b>

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen betreffen im Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 172 T€ (Vorjahr: 179 T€) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, die mit Zinserträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 7 T€ (Vorjahr: 12 T€) verrechnet wurden. Für unter Umständen durchzuführende Rechnungsänderungen und der damit einhergehenden Verzinsung wurden Rückstellungen in Höhe von 868 T€ gebildet. Zinsnachzahlungen aus der Betriebsprüfung für die Jahre 2015–2016 in Höhe von 15 T€ sind ebenfalls darin enthalten.

### Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhalten u. a. Steuernachzahlungen und -erstattungen aus der Betriebsprüfung für die Jahre 2015–2016.

## Sonstige Angaben

### Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Geschäftsführer und Auszubildende) beträgt 959 (Vorjahr: 945):

Angestellte	518
Gewerbliche Arbeitnehmer	441
	<b>959</b>

## Angaben zu Organen der Gesellschaft

### Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2018 gehörten der Geschäftsführung

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

an.

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung (einschließlich von Dritten gewährter Vergütungen) beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf 661 T€.

Die Gesamtbezüge von Herrn Walter Schoefer im Geschäftsjahr 2018 setzen sich wie folgt zusammen:

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

Weiterhin besteht für Altersversorgungsansprüche zum 31.12.2018 eine Pensionsrückstellung für Herrn Walter Schoefer in Höhe von 1.629 T€.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Frau Dr. Arina Freitag im Geschäftsjahr 2018 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	195 T€
Voraussichtliche erfolgsabhängige Vergütung	117 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	14 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
<b>Gesamtbezüge</b>	<b>329 T€</b>

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

An weitere ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2018 320 T€ bezahlt; für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.459 T€.

### Aufsichtsrat

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf 21 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 6.636 T€ in die Gewinnrücklagen einzustellen.

### Nachtragsbericht

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

Stuttgart, den 04. März 2019  
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 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 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 2018 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 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste 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 Konzernlagebericht geführt hat.

## Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht 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 Konzernlagebericht“ 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 Konzernlagebericht, 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 Konzernlagebericht 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 Konzernlagebericht.

## 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 –

beabsichtigter 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 2018 geprüft. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Sparte Netz – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 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 2018 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 des 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 Beur-

teilung, 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 04. März 2019

Baker Tilly GmbH & Co. KG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
(Düsseldorf)



Peter Schill  
Wirtschaftsprüfer



Marieke Huber  
Wirtschaftsprüferin

# PERSONALKENNZAHLEN

2017/2018

Für alle Personalkennzahlen gilt der Stichtag 31. Dezember 2018. Wo nicht eigens vermerkt, beziehen sich die Zahlen auf die Stammebelegschaft (ohne Auszubildende, Praktikanten und Leiharbeiter). Soweit nicht anders ausgewiesen, gelten sämtliche Angaben nur für die Flughafen Stuttgart GmbH.

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

	2018						2017					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
<b>Stammebelegschaft</b>	<b>245</b>	<b>25,3</b>	<b>723</b>	<b>74,7</b>	<b>968</b>	<b>100,0</b>	<b>228</b>	<b>23,9</b>	<b>728</b>	<b>76,2</b>	<b>956</b>	<b>100,0</b>
<b>Voll- und Teilzeitbeschäftigte</b>												
Vollzeit	145	15,0	662	68,4	807	83,4	138	14,4	670	70,1	808	84,5
Teilzeit	100	10,3	61	6,3	161	16,6	90	9,4	58	6,1	148	15,5
<b>Arbeitsverträge</b>												
Befristet	17	1,8	18	1,9	35	3,6	16	1,7	19	2,0	35	3,7
Unbefristet	228	23,6	705	72,8	933	96,4	212	22,2	709	74,2	921	96,3
<b>Weitere Beschäftigte</b>												
Auszubildende und dual Studierende	18	-	40	-	58	-	18	-	34	-	52	-
Praktikanten	9	-	7	-	16	-	9	-	16	-	25	-
Leiharbeiter	0	-	0	-	0	-	0	-	1	-	1	-
<b>Gesamtbeschäftigte</b>	<b>272</b>	<b>26,1</b>	<b>770</b>	<b>73,9</b>	<b>1042</b>	<b>100,0</b>	<b>255</b>	<b>24,7</b>	<b>779</b>	<b>75,3</b>	<b>1.034</b>	<b>100,0</b>
Mitarbeiter mit Kollektivvereinbarungen <sup>1</sup>	257	94,5	735	95,5	992	95,2	239	93,7	733	94,1	972	94,0

<sup>1</sup> Einschließlich Leiharbeitern.

## Arbeitssicherheit und Gesundheit

	2018			2017		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
<b>Meldepflichtige Unfälle<sup>1</sup></b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>37</b>	<b>39</b>
davon Betriebs-/Arbeitsunfälle	2	17	19	1	29	30
davon Wegeunfälle	2	1	3	1	4	5
davon Betriebssportunfälle	0	2	2	0	4	4
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle <sup>2</sup>	-	-	398	-	-	654
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote <sup>3</sup>	7,6	22,1	18,4	4,0	37,7	29,5
<b>Krankentage<sup>4</sup></b>	<b>3.570</b>	<b>15.649</b>	<b>19.219</b>	<b>3.638</b>	<b>15.355</b>	<b>18.993</b>
<b>Krankheitsquote<sup>5</sup></b>	<b>6,1</b>	<b>8,8</b>	<b>8,1</b>	<b>7,0</b>	<b>8,5</b>	<b>8,1</b>

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

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

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

<sup>4</sup> Ohne Leiharbeiter.

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

## Mitarbeiterfluktuation

	2018				2017			
	Eintritte	in %	Austritte	in %	Eintritte	in %	Austritte	in %
<b>Eintritte und Austritte gesamt</b>	<b>73</b>	<b>-</b>	<b>61</b>	<b>-</b>	<b>62</b>	<b>-</b>	<b>59</b>	<b>-</b>
<b>nach Altersklassen<sup>1</sup></b>								
< 30 Jahre	35	48,0	11	18,0	32	51,6	10	17,0
30 bis 39 Jahre	21	28,8	12	19,7	19	30,7	10	17,0
40 bis 49 Jahre	12	16,4	6	9,8	5	8,1	9	15,3
50 bis 59 Jahre	5	6,9	5	8,2	2	3,2	6	10,2
> 59 Jahre	0	0,0	27	44,3	4	6,5	24	40,7
<b>nach Geschlecht<sup>1</sup></b>								
Weiblich	44	60,3	52	85,3	38	61,3	38	64,4
Männlich	29	39,7	9	14,8	24	38,7	21	35,6
<b>Durchschnittliche Fluktuationsquote<sup>2</sup></b>				<b>6,0</b>				<b>5,9</b>

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

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

## Altersstruktur Mitarbeiter 2018

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
<b>Mitarbeiter gesamt</b>	<b>245</b>	<b>25,3</b>	<b>723</b>	<b>74,7</b>	<b>968</b>	<b>100,0</b>
<b>nach Altersklassen</b>						
< 30 Jahre	55	5,7	56	5,8	111	11,5
30 bis 39 Jahre	64	6,6	95	9,8	159	16,4
40 bis 49 Jahre	63	6,5	182	18,8	245	25,3
50 bis 59 Jahre	54	5,6	296	30,6	350	36,2
> 59 Jahre	9	0,9	94	9,7	103	10,6

## Anzahl und Altersstruktur Führungskräfte 2018

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
<b>Führungskräfte</b>	<b>15</b>	<b>22,7</b>	<b>51</b>	<b>77,3</b>	<b>66</b>	<b>100,0</b>
<b>nach Altersklassen<sup>1</sup></b>						
< 30 Jahre	0	0,0	0	0,0	0	0,0
30 bis 39 Jahre	4	6,1	7	10,6	11	16,7
40 bis 49 Jahre	5	7,6	11	16,7	16	24,2
50 bis 59 Jahre	6	9,1	28	42,4	34	51,5
> 59 Jahre	0	0,0	5	7,6	5	7,6

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

## Nationalitäten

	2018						2017					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
<b>Mitarbeiter gesamt</b>	<b>245</b>	<b>25,3</b>	<b>723</b>	<b>74,7</b>	<b>968</b>	<b>100,0</b>	<b>228</b>	<b>23,9</b>	<b>728</b>	<b>76,2</b>	<b>956</b>	<b>100,0</b>
Deutsche Staatsangehörigkeit	218	22,5	665	68,7	883	91,2	202	21,1	668	69,9	870	91,0
Ausländische Staatsangehörigkeit	27	31,8	58	68,2	85	8,8	26	2,7	60	6,3	86	9,0

## Beschäftigung von Mitarbeitern mit Behinderung

	2018						2017					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
<b>Mitarbeiter mit Behinderung<sup>1</sup></b>	<b>17</b>	<b>6,3</b>	<b>77</b>	<b>10,0</b>	<b>94</b>	<b>9,0</b>	<b>17</b>	<b>6,7</b>	<b>70</b>	<b>9,0</b>	<b>87</b>	<b>8,4</b>
Mitarbeiter mit GdB <50	6	-	35	-	41	-	6	-	34	-	40	-
davon gleichgestellte Beschäftigte	1	-	16	-	17	-	1	-	15	-	16	-
Mitarbeiter mit Schwerbehinderung (GdB >50)	11	-	42	-	53	-	11	-	36	-	47	-
Mitarbeiter mit Einschränkung <sup>2</sup>	12	-	58	-	70	-	12	-	51	-	63	-
<b>Schwerbehindertenquote<sup>2</sup></b>						<b>7,3</b>						<b>7,3</b>

<sup>1</sup> Ohne Leiharbeiter.

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

## Inanspruchnahme von Elternzeit

	2018						2017					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
<b>Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit<sup>1</sup></b>	<b>35</b>	<b>3,6</b>	<b>52</b>	<b>5,4</b>	<b>87</b>	<b>9,0</b>	<b>22</b>	<b>2,3</b>	<b>47</b>	<b>4,9</b>	<b>69</b>	<b>7,2</b>
Elternzeit in Anspruch genommen <sup>2,3</sup>	31	88,6	16	30,8	47	54,0	16	72,7	16	34,0	32	46,4
Rückkehrer nach Beendigung der Elternzeit <sup>3</sup>	7	20,0	14	26,9	21	24,1	8	36,4	14	29,8	22	31,9
Austritte nach Beendigung der Elternzeit <sup>3</sup>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Rückkehrerquote <sup>3</sup>		100,0		100,0		100,0		100,0		100,0		100,0

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

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

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

## Weiterbildung

	2018			2017		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
<b>Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter<sup>1</sup></b>	<b>28,4</b>	<b>49,9</b>	<b>44,7</b>	<b>31,8</b>	<b>60,6</b>	<b>53,5</b>
Pro Führungskraft <sup>2</sup>	10,3	32,4	27,3	23,0	26,2	25,5
Pro Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	27,4	49,3	43,6	32,3	61,1	55,4

<sup>1</sup> Einschließlich Auszubildenden, dualen Studenten und Praktikanten.

<sup>2</sup> Führungsverantwortung für mindestens drei Mitarbeiter.

# UMWELTKENNZAHLEN

2016 bis 2018

## Teil der Umwelterklärung nach EMAS

Die personenbezogenen Angaben beziehen sich auf folgende Mitarbeiterzahlen der FSG [968 (2018), 956 (2017), 948 (2016)], FSEG [1 (2016–2018)] und SAG (442 (2018), 349 (2017), 328 (2016)). Eine Verkehrseinheit (VE) entspricht im Luftverkehr einem Fluggast mit Handgepäck oder 100 kg Luftfracht [12.171.066 (2018), 11.319.186 (2017), 10.930.650 (2016)]. Die von der FSG-Organisation abgefertigten Flugbewegungen (FB) beliefen sich 2018 auf 67.061 FB [57.042 (2017), 58.650 (2016)].

## Energie

Gesamtenergiebezug	2018	2017	2016
<b>Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)</b>	<b>98,4</b>	<b>98,9</b>	<b>98,2</b>
Gesamtenergiebezug FSG (GWh) <sup>1</sup>	25,3	26,6	25,9
Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)	28,4	25,9	24,5
<b>Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergiebezug (%)</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>33</b>
<b>Gesamtenergiebezug Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (kWh/VE)</b>	<b>8,1</b>	<b>8,7</b>	<b>9,0</b>
Direkter Energiebezug	2018	2017	2016
<b>Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh)<sup>2</sup></b>	<b>51,4</b>	<b>51,8</b>	<b>50,9</b>
Erdgas (m <sup>3</sup> ) <sup>3</sup>	4.802.519	4.841.680	4.671.832
Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)	17,2	16,4	15,7
Heizöl (l) <sup>4</sup>	168.631	185.151	194.503
Pellets (kg) <sup>5</sup>	134.140	113.820	47.960
<b>Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)<sup>6</sup></b>	<b>14,9</b>	<b>14,1</b>	<b>13,5</b>
im BHKW (GWh)	14,1	13,4	12,9
durch PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung, GWh) <sup>6</sup>	0,7	0,7	0,6
<b>Stromerzeugung in PV-Anlagen zur Einspeisung (GWh)</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,6</b>
<b>Wärme- und Kälteproduktion FSEG (GWh)</b>	<b>13,7</b>	<b>12,3</b>	<b>11,9</b>
<b>Gesamter Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)</b>	<b>12,3</b>	<b>12,4</b>	<b>12,3</b>
Kraftstoffbezug FSG (inkl. SAG, GWh) <sup>7</sup>	7,3	7,5	6,0
darin Abfertigungsfuhrpark (GWh)	4,9	5,4	6,0
<b>Gesamte Prozessenergie FSG (GWh)<sup>8</sup></b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
<b>Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro abgef. FB (kWh/FB)</b>	<b>93,7</b>	<b>112,9</b>	<b>118,0</b>

<sup>1</sup> Inkl. Gesamtenergiebezug SAG.

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

<sup>3</sup> Der Wert für 2017 wurde korrigiert.

<sup>4</sup> Inkl. Verbräuche der Notstromgeneratoren. Vorjahreswerte wurden korrigiert.

<sup>5</sup> Einkaufsmengen.

<sup>6</sup> Die Kennzahlen des Jahres 2016 beruhen auf Planwerten. Diese wurden durch Ist-Werte ersetzt.

<sup>7</sup> Die FSG hat den Fuhrpark der SAG 2016 nahezu vollständig übernommen.

<sup>8</sup> Die FSG setzt Propangas für die Brandlöschübungen der Feuerwehr ein.

## Energieeffizienz (Fortsetzung)

Indirekter Energiebezug	2018	2017	2016
<b>Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh)<sup>9</sup></b>	<b>49,5</b>	<b>48,7</b>	<b>48,3</b>
<b>Gesamter Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh)<sup>10</sup></b>	<b>34,6</b>	<b>34,5</b>	<b>34,9</b>
Strombezug FSG (inkl. SAG, GWh) <sup>11,12</sup>	6,5	7,1	7,0
Strombezug FSEG (GWh) <sup>12,13</sup>	9,5	8,3	8,5
<b>Anteil ern. Energien am Strombezug Fhg. Organisation (%)</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Gesamter Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh)<sup>14</sup></b>	<b>26,3</b>	<b>30,5</b>	<b>29,9</b>
Wärmebezug FSG (inkl. SAG, GWh) <sup>11</sup>	11,3	11,9	12,8
Wärmebezug FSEG (GWh) <sup>15</sup>	4,0	3,4	2,5
<b>Strombedarf Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (kWh/VE)</b>	<b>4,1</b>	<b>4,3</b>	<b>4,4</b>
<b>Wärmebezug pro m<sup>2</sup> Energiebezugsfläche Fhg. Stuttgart (kWh/m<sup>2</sup>)<sup>16</sup></b>	<b>79,3</b>	<b>92,0</b>	<b>92,2</b>

<sup>9</sup> Summe aus externem Strombezug, BHKW und Fotovoltaikanlagen (zur Eigenversorgung).

<sup>10</sup> Strommenge, die die FSEG als Energiedienstleister für die Flughafen Stuttgart Organisation und für weitere Firmen am Standort einkauft.

<sup>11</sup> Inkl. Verbräuche der SAG.

<sup>12</sup> Die Kennzahlen des Jahres 2018 sind vorläufig, da die Datenermittlung zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht abgeschlossen war.

<sup>13</sup> Inkl. Netzverlusten.

<sup>14</sup> Die Bilanzierung der Heizenergie erfolgt über eine Verteilung der Gebäudewärmebezüge auf die Nutzfläche (fremd- oder eigengenutzt).

<sup>15</sup> Die FSEG benötigt Wärme, um mithilfe der Absorptionskältemaschinen Kälte zu produzieren.

<sup>16</sup> Der Wert für 2017 wurde korrigiert. Unbeheizte Außenflächen sind eingerechnet.

## Klimaschutz

CO <sub>2</sub> -eq-Emissionen (nach ACA) <sup>1</sup>	2018	2017	2016
<b>Gesamte CO<sub>2</sub>-eq-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)</b>	<b>11.015</b>	<b>11.693</b>	<b>11.708</b>
<b>Scope 1 (t)</b>	<b>11.015</b>	<b>11.693</b>	<b>11.708</b>
Brennstoffverbrauch (t)	10.157	10.163	9.944
Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)	822	1.493	1.702
Prozessenergieverbrauch (t) <sup>2</sup>	36	37	63
<b>Scope 2 (t)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Energiefremdbezug (t)	0	0	0
<b>Scope 3 (t)</b>	<b>214.126</b>	<b>194.286</b>	<b>191.844</b>
Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter (t)	795	1.202	1.751
Strombezug Mieter (t) <sup>3</sup>	2.844	2.228	2.659
Dienstreisen Mitarbeiter (t)	104	96	101
Landseitiger Verkehr (t) <sup>4</sup>	86.530	76.374	74.633
LTO-Zyklus + APU Luftverkehr (t) <sup>5</sup>	123.852	114.386	112.700
<b>Gesamte CO<sub>2</sub>-eq-Emissionen Scope 1 + 2 pro Verkehrseinheit (kg/VE)</b>	<b>0,90</b>	<b>1,03</b>	<b>1,07</b>

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

<sup>2</sup> Inkl. Kältemittelverlusten (2018: 0 t, 2017: 0 t, 2016: 25 t). Der Wert für 2016 wurde korrigiert.

<sup>3</sup> Nachträgliches Entwerten von Herkunftsnachweisen für 2017.

<sup>4</sup> An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchern, Angestellten und Lieferanten.

<sup>5</sup> Die Werte für 2016 und 2017 waren bisher hochgerechnete Werte. Diese wurden mit den Daten aus dem Bericht der Luftschadstoffkataster korrigiert.

## Klimaschutz (Fortsetzung)

Emittierte Luftschadstoffe (Flughafen Stuttgart Organisation) <sup>6</sup>	2018	2017	2016
Stickoxide NO <sub>x</sub> (t)	1,32	3,97	4,04
Schwefeloxide SO <sub>2</sub> (t)	0,06	0,19	0,21
Feinstaub PM <sub>10</sub> (t)	0,10	0,20	0,33
<b>Emittierte Luftschadstoffe pro Verkehrseinheit (g/VE)</b>	<b>0,12</b>	<b>0,38</b>	<b>0,42</b>

<sup>6</sup> Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (ohne Fremdanteil); die Schadstoffkonzentration in der Luft wird am Flughafen Stuttgart nicht gemessen. Umrechnungsfaktoren nach GEMIS-Datenbank. Die Werte für 2016 wurden korrigiert.

## Fluglärm

Flugbewegungen nach Tageszeit	2018	2017	2016
6–18 Uhr (Tag)	95.592	89.529	90.830
18–22 Uhr (Abend)	31.449	29.610	30.355
22–6 Uhr (Nacht)	10.591	8.843	8.521
Fläche Lärmfestschreibungskontur (km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	2018	2017	2016
Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag	3,23	3,21	3,09
Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht	5,02	4,39	4,21
Dauerschallpegel (Mittelwert)	2018	2017	2016
Ø alle Messstationen Tag dB(A)	54,1	53,9	54,2
Ø alle Messstationen Nacht dB(A)	44,4	44,2	44,0
Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Einwohner) <sup>2</sup>	2018	2017	2016
Dauerschallpegel 60–65 dB(A) Tag und Abend	2.180	2.270	1.950
Dauerschallpegel >65 dB(A) Tag und Abend	60	60	60
<b>Dauerschallpegel Tag und Abend</b>	<b>2.240</b>	<b>2.330</b>	<b>2.010</b>
Dauerschallpegel 50–55 dB(A) Nacht	7.220	4.580	4.130
Dauerschallpegel >55 dB(A) Nacht	240	90	80
<b>Dauerschallpegel Nacht</b>	<b>7.460</b>	<b>4.670</b>	<b>4.210</b>

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

<sup>2</sup> Nach Schallpegelklassen unterschieden in Tag (06:00 Uhr bis 21:59 Uhr) und Nacht (22:00 Uhr bis 05:59 Uhr).

## Gewässerschutz

Wasserentnahme	2018	2017	2016
<b>Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m<sup>3</sup>)<sup>1</sup></b>	<b>278.827</b>	<b>259.684</b>	<b>243.955</b>
Bezug Frischwasser FSG (inkl. SAG, m <sup>3</sup> ) <sup>2</sup>	182.456	166.127	151.091
Bezug Frischwasser FSEG (m <sup>3</sup> )	24.620	20.238	18.064
Frischwasserbezug Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (m <sup>3</sup> /VE)	22,9	22,9	22,3

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

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

## Gewässerschutz (Fortsetzung)

Einspeisung Abwasser	2018	2017	2016
<b>Häusliches Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m³)</b>	<b>233.674</b>	<b>219.912</b>	<b>207.841</b>
Häusliches Schmutzwasser FSG (m³)	149.240	139.321	128.321
Häusliches Schmutzwasser FSEG (m³)	12.310	10.121	9.043
Enteisung	2018	2017	2016
<b>Enteisungsabwasser (m³)<sup>4</sup></b>	<b>498.525</b>	<b>539.484</b>	<b>393.910</b>
<b>Angefallene Menge TOC (t)</b>	<b>232</b>	<b>363</b>	<b>235</b>
aus Flugzeugenteisungen SAG (t)	74	115	99

<sup>4</sup> Gepumpte Menge im Kalenderjahr an die Kläranlage Plieningen und Sielmingen.

## Material

Enteisungsmittel	2018	2017	2016
<b>Enteisungsmittel Flughafen Stuttgart gesamt (t)</b>	<b>1.023</b>	<b>1.741</b>	<b>1.073</b>
Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)	360	781	341
Enteisungsmittel Flugzeuge (t)	664	960	732
darin Enteisungsmittel Flugzeuge SAG (t)	236	387	332
<b>Einsatztage Winterdienst FSG (Tage)</b>	<b>26</b>	<b>40</b>	<b>24</b>
<b>Anzahl Flugzeugenteisungen</b>	<b>1.865</b>	<b>2.446</b>	<b>2.414</b>
darin Anzahl Flugzeugenteisungen SAG	745	1.162	1.123
Flugzeugenteisungsmittel pro Flugzeugenteisung SAG (kg/FE)	317	333	295
TOC pro Flugzeugenteisung SAG (kg/FE)	99	99	88
Papier	2018	2017	2016
<b>Papier FSG (inkl. FSEG, 1.000 Blatt)</b>	<b>2.275</b>	<b>2.350</b>	<b>2.450</b>
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)	35	34	35
Papier pro Mitarbeiter FSG (1.000 Blatt)	2,4	2,5	2,6
<b>Papier SAG (1.000 Blatt)<sup>1</sup></b>	<b>1.480</b>	<b>1.538</b>	<b>1.568</b>
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch SAG (%)	95	94	53
Papier pro Mitarbeiter SAG (1.000 Blatt)	3,3	4,4	4,8
Sonstige RHB-Stoffe	2018	2017	2016
<b>Sonstige RHB-Stoffe Fhg. Stuttgart Organisation (l)</b>	<b>14.616</b>	<b>19.077</b>	<b>19.190</b>
Farbe (kg)	5.110	5.660	7.560
Verdünner (l)	900	900	900
Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor, l)	6.051	9.687	6.950

<sup>1</sup> Der Wert für 2017 wurde korrigiert.

## Entsorgung

Abfallaufkommen <sup>1</sup>	2018	2017	2016
<b>Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)</b>	<b>4.944</b>	<b>6.738</b>	<b>5.528</b>
ohne witterungsabhängige Abfallkategorien (t) <sup>2</sup>	2.305	2.479	2.628
nicht gefährliche Abfälle (t)	4.843	6.614	5.396
gefährliche Abfälle (t)	101	124	132
Verwertungsquote (%)	98	98	99
Abfall pro Verkehrseinheit (kg/VE)	0,41	0,60	0,51
Abfall pro VE (ohne witterungsabhängige Abfallkat., kg/VE)	0,19	0,22	0,24
<b>Entwicklung ausgewählter Abfallarten<sup>3</sup></b>			
Flugzeugenteisungsmittel (t)	1.695	2.243	1.739
Flotatschlamm (t)	370	1.143	101
Grasschnitt (t)	514	772	1.024
Restmüll (zur Verwertung, t)	777	738	727
Schlämme (aus Beckenreinigung, t)	343	451	285
Fettabscheiderinhalte (t)	171	180	255
Mischpapier (t)	185	174	181
Bauschutt (t)	82	92	251
Kehricht (t)	88	87	84
Restmüll (zur Beseitigung, t)	81	79	75

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

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

<sup>3</sup> In der oben genannten Abfallmenge enthalten; genannt sind die zehn mengenmäßig häufigsten Abfallarten (Bezugsjahr 2018). Viele der in der Gewerbeabfallverordnung genannten Kategorien gehören nicht dazu.

## Biologische Vielfalt

Flächeninformationen	2018	2017	2016
Gesamtfläche Flughafen Stuttgart (ha)	401,3	401,3	401,0
Energiebezugsfläche (m <sup>2</sup> )	282.153	292.828	294.634
<b>Flächenverbrauch in Bezug auf biologische Vielfalt</b>			
<b>Versiegelte Fläche (ha)</b>	<b>212,5</b>	<b>212,0</b>	<b>211,0</b>
darin bebaute Fläche (ohne US-Teil, ha)	22,8	22,5	22,4
<b>Naturnahe Fläche am Standort (ha)<sup>1</sup></b>	<b>189,4</b>	<b>189,3</b>	<b>190,0</b>
darin Dachbegrünungsflächen (ha)	0,6		
<b>Naturnahe Fläche außerhalb des Standorts (ha)<sup>2</sup></b>	<b>24,3</b>		
<b>Anzahl Wildtierschläge</b>			
pro 10.000 Flugbewegungen (Anzahl) <sup>3</sup>	6,2	7,6	1,9

<sup>1</sup> Früher „Nicht versiegelte Fläche“

<sup>2</sup> Enthält von der FSG gepflegte Flächen; hauptsächlich Ausgleichsflächen.

<sup>3</sup> Seit der Einführung der Meldepflicht nach EU-Verordnung werden ab 2017 auch Meldungen ausländischer Airlines berücksichtigt. Daher ist der Wert von 2017 nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar.

# 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 2018 überzeugt sowie wichtige Geschäftsvorgänge in seinen Sitzungen am 10. April 2018, 18. Juni 2018, 09. Juli 2018, 10. September 2018 und am 04. Dezember 2018 beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2018 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 2018 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns und empfiehlt der Gesellschafterversammlung,

- a) den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31.12.2018 mit einem Jahresüberschuss von 6.636 T€, einem Bilanzgewinn von 6.636 T€ und einer Bilanzsumme von 634.172 T€ festzustellen,
- b) der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2018 Entlastung zu erteilen,
- c) zu beschließen, den Bilanzgewinn von 6.636 T€ in die Gewinnrücklagen einzustellen,

d) den Konzern-Abschluss zum 31.12.2018 mit einem Konzern-Jahresüberschuss von 3.443 T€ und einer Konzern-Bilanzsumme von 684.595 T€ festzustellen,

e) die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Baker Tilly GmbH & Co. KG, Stuttgart, als Abschlussprüfer der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2019 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 09.04.2019

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 28.08.2017 und 19.12.2018 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 22. Mai 2019



**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

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

**Wo wir  
hinwollen.**

# 1.200 m

**START- UND LANDEBAHN** erneuern wir 2020 über einen Zeitraum von etwa zwei Monaten. (→ fairport-Programm, Seite 96)



# 165.000 l

**WASSER** werden künftig mithilfe eines Löschfahrzeug-Simulators der Feuerwehr pro Schulung gespart. (→ fairport-Programm, Seite 98)

# 80 %

**CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN** aus unserem Abfertigungsbetrieb wollen wir bis 2020 gegenüber 2009 reduzieren. (→ fairport-Programm, Seite 98)

# FAIRPORT-PROGRAMM

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

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

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
<b>Leitbild fairport – Strategie</b>			
Steigerung der Innovationskraft	Entwicklung einer Digitalisierungsstrategie	2020	10
Steigerung der Transparenz	Hinführung zu einer dynamischen Berichterstattung mit Echtzeitdaten	2021	8
Stärkung des fairport-Gedankens	Einführung einer 180-Grad-Beurteilung für Mitarbeiter und Führungskräfte im Jahresgespräch	2020	46
Nachhaltigkeit in der unternehmerischen Wertschöpfungskette	Umstellung auf elektronische Vergabeverfahren bei öffentlichen Aufträgen	2018 (erreicht)	-
	Einführung eines Supplier-Relationship-Management-Systems zur Lieferantenbewertung	2019	53
Systematische Einbeziehung sozialer Faktoren in Unternehmensentscheidungen	Aufbau eines Sozio-Controllings und Integration in das fairport-Controlling	2019	7
<b>Dialog mit den Stakeholdern</b>			
Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung	Konsultierung des fairport-Beirats	Jährlich	9
	Einführung einer jährlichen Stakeholderdialog-Veranstaltung	2019	-
Vernetzung der Nachhaltigkeitsaktivitäten	Aufbau einer Partnerschaft mit weiteren Flughäfen zur Multiplikation des fairport-Gedankens	2018 (nicht erreicht)	-
Analyse der Stakeholderinteressen	Fortführung des fairport-Radars (Online-Befragung)	Jährlich	9
<b>Corporate Governance und Compliance</b>			
Implementierung eines Compliance-Management-Systems auf Basis des fairport-Kodex	Überarbeitung des zentralen Richtlinienmanagements (v. a. Dienstweisungen der Geschäftsführung) und Regelwerks	Fortlaufend	13
	Einführung eines neuen Compliance-Schulungsprogramms	2018 (erreicht)	12
Frühzeitige Erkennung von Chancen und Risiken	Strategische Weiterentwicklung des zentralen Risikomanagements	Fortlaufend	-
<b>Wirtschaft und Region</b>			
Verbesserung der Passagierservices	Modernisierung der Gepäckausgabe im Terminal 3	2018 (erreicht)	-
	Umsetzung eines neuen Gate-Konzepts	2020	10
Bereitstellung zukunftsfähiger Luftverkehrsinfrastruktur	Teilerneuerung der Start- und Landebahn	2020	21, 38
	Vorplanungen zur Kapazitätserweiterung der Terminalgebäude durch An- und Umbauten	2020	21, 38

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
<b>Standortentwicklung und Verkehrsanbindung</b>			
Weiterentwicklung des Flughafens zum intermodalen Verkehrsknoten	Finanzielle Beteiligung als Projektpartner an Stuttgart 21 zur Verknüpfung des schienengebundenen Fern- und Regionalverkehrs	2018 (erreicht)	20
	Steigerung des Nahverkehrsanteils am Modal Split auf 45 % nach Fertigstellung des U-Bahn-Anschlusses und des Flughafenbahnhofs	2030	21, 39
	Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Beschilderung, Bike-Sharing)	2021	39
	Beteiligung an der Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 vom Fasanenhof zum Flughafen Stuttgart	2018 (erreicht)	39
Entwicklung der Stuttgart Airport City	Fortschreibung der Masterplanung zur Stuttgart Airport City	Fortlaufend	40
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Fortlaufend	10
<b>Mitarbeiter und Arbeitsumfeld</b>			
Verbesserung der Arbeitssicherheit	Erneuerung/Sanierung aller Fluggastbrücken	2025	46
	Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der Bodenstromversorgung	2018 (erreicht)	58
	Verbesserung der Lichtverhältnisse auf dem Vorfeld durch zusätzliche stationäre Beleuchtung	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2020)	46
	Umgestaltung und Modernisierung des Enteisungsmitteltanklagers	2018 (teilweise erreicht; Ziel für 2019)	46
	Test einer technischen Geschwindigkeitsdrosselung für Fahrzeuge im Gepäckverteiler	2019	46
Verbesserung des Gesundheitsschutzes	Sicherung einer dauerhaft hohen Trinkwasserqualität durch die Trennung des Trink- und Löschwassernetzes	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2019)	62
	Campusweite Anbringung von Defibrillatoren	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2020)	35
Ausweitung des Angebots des betrieblichen Gesundheitsmanagements	Einrichtung eines neuen Fitnesscenters für Mitarbeiter	2023	47
Verankerung des Arbeitsschutzes in der Organisation	Überarbeitung des Projektgenehmigungsprozesses zur systematischen Abfrage von Arbeitsschutzaspekten	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2019)	46
	Systematische Betrachtung der psychischen Gefährdungen am Arbeitsplatz	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2019–2021)	46
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	45
	Etablierung von betrieblichen Pflegelotsen als erste Anlaufstelle für pflegende Mitarbeiter	2019	45, 48
	Einrichtung eines Eltern-Kind-Büros zur Überbrückung kurzfristiger Betreuungseingpässe	2019	45
Erhöhte Arbeitszufriedenheit	Etablierung des Prozesses der Mitarbeiterbefragung	2018 (erreicht)	46
	Durchführung eines Ergebnisworkshops zur Mitarbeiterbefragung, Identifizierung von Handlungsfeldern, Umsetzung von Verbesserungsvorschlägen	2018 (erreicht)	46
	Einführung einer zentralen Mitarbeiterverpflegung für den Standort	2021	-
Entwicklung alternativer Karrierepfade	Weiterentwicklung der eingeführten Fach- und Projektlaufbahnen	2018/2019	43
Förderung der Mitarbeitermobilität	Intensivierung der Werbung für „fairport TwoGo“	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2019)	47
	Radfahrangebot für Mitarbeiter stärken (mit der Initiative RadKULTUR)	2021	47
Ausbau des Weiterbildungsangebots	Ausbau von E-Learning-Programmen	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2019)	43
	Angebot von Kommunikationsworkshops für Führungskräfte	2019	43

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
<b>Nachbarn und Gesellschaft</b>			
Steigerung der Akzeptanz bei Nachbarn	Ausbau des Sponsorings von Jugendmannschaften, der kostenlosen Flughafenführungen und der Events am Flughafen	Fortlaufend	51
	Ausbau der Information und Interaktion mit Nachbarn im neuen Flugblatt Online-Magazin	2018 (erreicht)	50
	Einrichtung eines Besucherzentrums in Terminal 3	2018 (nicht erreicht, Ziel für 2019)	50
	Ausrichtung von Informationsveranstaltungen zur Teilerneuerung der Start- und Landebahn 2020	2019/2020	8, 61
<b>Umwelt und Ressourcen</b>			
Geeignete Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung	Erstellung einer Leitlinie für umweltfreundliche Beschaffung <sup>1</sup>	2018/2019	53
Reduktion des Papierverbrauchs um 10 % gegenüber 2017 bis 2021 <sup>1, 2, 3</sup>	Vermehrte Nutzung elektronischer Workflows <sup>1</sup>	2017-2019	65
	Erhöhung des Recyclingpapieranteils <sup>1, 2, 3</sup>	2017 (erreicht [SAG]; nicht erreicht [FSG], Ziel für 2019)	90
	Informationskampagne zum sparsamen Umgang mit Papier <sup>1</sup>	2018 (nicht erreicht, Ziel für 2019)	65
Reduktion des Abfallaufkommens	Sensibilisierung der Mitarbeiter, eigene Kaffeetassen statt Plastikbecher an Kaffeeautomaten zu verwenden <sup>1, 3</sup>	2020	64
	Verbesserung des Abfalltrennsystems im VL- und OPS-Gebäude zur Erhöhung der Abfalltrennquote <sup>1, 3</sup>	2019	64
Kontinuierliche Verringerung der Einträge und Eingriffe in die Vorfluter	Bau einer Behandlungsanlage für Absorption von PFC aus Drainage und Oberflächenabflüssen <sup>1</sup>	2016/2017/2018 (nicht erreicht; neues Ziel für 2019)	63
	Verbesserung des sommerlichen Hochwasserschutzes durch Nutzung des Kombispeichers als Regenrückhalt bei Starkregenereignissen <sup>1</sup>	2020	62
Senkung des Trinkwasserverbrauchs	Bau eines getrennten Trink- und Löschwassernetzes, um Spülvorgänge zu vermindern	2019	62
<b>Klimaschutz und Energie</b>			
Erhöhung des Anteils der Energie aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergiebezug	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 5 % <sup>2</sup>	2020	56
	Ausrüstung geeigneter Dachflächen mit Fotovoltaikanlagen <sup>1, 2</sup>	2024	56
	Eignungsprüfung von Dachflächen im Bestand zur Ausrüstung mit Fotovoltaikanlagen <sup>1, 2</sup>	2018-2019	56
Reduktion der CO <sub>2</sub> -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 <sup>1</sup>	2019	58
	Umstellung auf emissionsfreien Gepäck- und Passagiertransport durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen <sup>1</sup>	2018 (erreicht)	57
	Erweiterung der stationären Bodenstromversorgung auf den Positionsböcken 40 und 50 <sup>1</sup>	2020	58
Reduktion der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen aus dem Flughafenbetrieb um 50 % gegenüber 1990 bis 2030	Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb für den Fuhrpark <sup>1, 3</sup>	2019	58
	Umstellung der Fahrerschulung für Flugzeugschlöschfahrzeuge von Realschulungen auf Simulatorschulungen	2019 (erreicht)	65

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
<b>Klimaschutz und Energie</b>			
Reduktion des Energieverbrauchs	Entwicklung eines Maßnahmenplans zur Umsetzung der Energieeinsparpotenziale <sup>1,2</sup>	2018–2019	56
	Sensibilisierung der Kunden durch Ausweisung der spezifischen Energieverbräuche für die Klimatisierung in der Heizkostenabrechnung <sup>1,2</sup>	2018/2019 (nicht erreicht; neues Ziel für 2020)	56
	Umstellung auf LED und andere energiesparende Beleuchtungsmittel <sup>1,2</sup>	2015–2023	57
Reduktion des Primärenergieverbrauchs	Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Heizwerks Süd mit Anteil Erneuerbare Energien	2019	-
Verbesserung der Ökobilanz neu entstehender eigengenutzter Gebäude	Vorzeitige Anwendung der Standards der EnEV 2014 für neu entstehende eigengenutzte Gebäude <sup>1</sup>	2018 (erreicht)	56
	Entwicklung eines Leitfadens für nachhaltiges Bauen <sup>1</sup>	2020	41
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 <sup>1</sup>	2018 (teilweise erreicht; neues Ziel für 2020)	59
	Durchführung verschiedener Forschungsprojekte zur Energieeffizienz <sup>1,2</sup>	2015–2020	57
	Teilnahme und Umsetzung verschiedener Förderprojekte zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben <sup>1,2</sup>	2016–2019	58
<b>Fluglärm und Schallschutz</b>			
Erhöhte Einflussnahme auf Airlines	Prüfung der Berücksichtigung nachweisbar leiserer Flugzeugmuster (innerhalb einer Klasse) in den lärmabhängigen Start- und Landeentgelten <sup>1</sup>	2017/2018 (nicht erreicht; neues Ziel für 2019)	61
Steigerung der Transparenz zum Thema Fluglärm in der Bevölkerung	Erweiterung der Flughafenhomepage um ein Modul zur Verfolgung der Flugspuren und zugehöriger Lärmwerte rund um den Flughafen Stuttgart <sup>1</sup>	2018 (nicht erreicht; Ziel für 2019)	61
	Erweiterung des monatlichen Fluglärmberichts um eine monatlich aktualisierte Karte der Überflugdichte <sup>1</sup>	2019	61

# 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 Disclosure 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			6
GRI 102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen			7, 18, 61
GRI 102-3 Ort des Hauptsitzes			6
GRI 102-4 Betriebsstätten			6
GRI 102-5 Eigentum und Rechtsform			6
GRI 102-6 Bediente Märkte			7, 19-21, SJB 32
GRI 102-7 Größenordnung der Organisation	Der Flughafen Stuttgart ist kein Umsteigeflughafen, daher sind Umsteigezeiten nicht berichtet.		6/7, 18/19, 32, 42/43, 69/70
GRI 102-8 Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter		6	42/43, 84/85
GRI 102-9 Lieferkette			33, 53
GRI 102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette			22/23
GRI 102-11 Vorsorgeprinzip oder Vorsichtsmaßnahmen			12, 25
GRI 102-12 Externe Initiativen			7, 9, 35, 46, 52/53, 106
GRI 102-13 Mitgliedschaft in Verbänden			9
2. Strategie	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-14 Aussagen der Führungskräfte			2/3
3. Ethik und Integrität	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-16 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards		10	12-14
4. Führung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-18 Führungsstruktur inkl. Komitees des höchsten Kontrollorgans			6/7, 13
5. Stakeholdereinbeziehung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen			8
GRI 102-41 Tarifverhandlungen		3	44, 84
GRI 102-42 Bestimmen und Auswählen von Stakeholdern			8
GRI 102-43 Ansatz für die Stakeholdereinbeziehung			8, 9, 30, 46
GRI 102-44 Schlüsselthemen und Anliegen			9, 30, 46

6. Vorgehensweise bei der Berichterstattung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-45 Entitäten, die in den Konzernabschlüssen erwähnt werden			6, 106
GRI 102-46 Bestimmung des Berichtsinhalts und Themenabgrenzung			30, 106
GRI 102-47 Liste der wesentlichen Themen			30, 105/106
GRI 102-48 Neuformulierung der Informationen			106
GRI 102-49 Änderungen bei der Berichterstattung			106
GRI 102-50 Berichtszeitraum			106
GRI 102-51 Datum des aktuellen Berichts	Der Bericht 2017 wurde im Juli 2018 veröffentlicht.		
GRI 102-52 Berichtszyklus			8
GRI 102-53 Kontaktangaben bei Fragen zum Bericht			U
GRI 102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards			100
GRI 102-55 GRI-Inhaltsindex			100
GRI 102-56 Externe Prüfung			79, 92, 107

## Themenspezifische Angaben

### GRI 200: Ökonomie

<b>GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016</b>	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			32-34
GRI 201-1 Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert			U, 33, 51, 70
GRI 201-3 Verpflichtungen aus leistungsorientierten und anderen Pensionsplänen			46, 74-76, 78
GRI 201-4 Finanzielle Unterstützung vonseiten der Regierungen			33
<b>GRI 202: Marktpräsenz 2016</b>	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		6	32-34
GRI 202-1 Verhältnis der nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standard-eintrittsgehälter zum lokalen Mindestlohn		6	44
A01 Anzahl der Passagiere			U, 32-34, SJB 31/32
A02 Anzahl der Flugbewegungen			U, 17, 21, SJB 9
A03 Luftfrachtvolumen			U, 17
<b>GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016</b>	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			30/31, 32, 38/39
GRI 203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen			25, 33, 38/39
GRI 203-2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen			33
<b>GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016</b>	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		10	12-14, 96
GRI 205-2 Informationen und Schulungen zu Strategien und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung		10	12
GRI 205-3 Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen	Keine Vorfälle bekannt.	10	

## 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	52/53, 62/63
GRI 301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen		7, 8	90
GRI 302: Energie 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8, 9	52/53, 56, 98/99
GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation		7, 8	87/88
GRI 302-3 Energieintensität		8	87/88
GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs		8, 9	57
GRI 303: Wasser 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8	52/53, 62/63, 98
GRI 303-1 Wasserentnahme nach Quelle		7, 8	90
A04 Qualität des Niederschlagswassers			62/63
GRI 304: Biodiversität 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	52/53, 62, 98
GRI 304-1 Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden		8	62
GRI 304-2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität		8	62
A09 Vorfälle Vogelschlag pro 10.000 Flugbewegungen			65, 91
GRI 305: Emissionen 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8, 9	52/53, 55-59, 98/99
GRI 305-1 Direkte Treibhausgas-Emissionen (Scope 1)		7, 8	88
GRI 305-2 Indirekte energiebezogene Treibhausgas-Emissionen (Scope 2)		7, 8	88
GRI 305-3 Sonstige indirekte Treibhausgas-Emissionen (Scope 3)		7, 8	88
GRI 305-4 Intensität der Treibhausgas-Emissionen		8	88
GRI 305-5 Senkung der Treibhausgas-Emissionen		8, 9	56-58
GRI 305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen		7, 8	89
GRI 305-7 NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> und andere signifikante Luftemissionen		7, 8	89
A05 Luftqualität	Wird nicht ermittelt.	8	47
GRI 306: Abwasser und Abfall 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	52/53, 62/63, 98
GRI 306-1 Abwassereinleitung nach Qualität und Einleitungsort		8	90
GRI 306-2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	Kabinenabfälle entsorgen die Airlines.	8	64/65, 91
GRI 306-3 Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen		8	65
GRI 306-5 Von Abwassereinleitungen und/oder Oberflächenabfluss betroffene Gewässer		8	62
A06 Enteisungsmittel nach Art und Menge			63, 90
GRI 307: Umwelt-Compliance 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	52/53, 98
GRI 307-1 Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	Keine.	8	52
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	53, 98
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	96

AO: Intermodaler Verkehr	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			20, 38-40, 97
AO: Lärm			
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			52, 54/55, 60/61
A07 Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind			89

## 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	42-47, 97
GRI 401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation		6	42, 85
GRI 401-2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden			44
GRI 401-3 Elternzeit		6	86
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		3	44
GRI 402-1 Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen		3	44
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		1, 6	13, 46/47, 97
GRI 403-1 Repräsentation von Mitarbeitern in formellen Arbeitgeber-Mitarbeiter-Ausschüssen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Abdeckung: 100 %.		46
GRI 403-2 Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage und Abwesenheit sowie Zahl der arbeitsbedingten Todesfälle			84
GRI 403-3 Mitarbeiter mit hohem Auftreten von oder Risiko für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen			46/47
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		6	42/43, 97
GRI 404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten		6	42/43, 86
GRI 404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe			42/43
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	45
GRI 405-1 Vielfalt in Leitungsorganen und der Angestellten	Minderheiten sind aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfasst.	6	45, 78
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	45
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		6	45
GRI 406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		6	45
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	44

<b>GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016</b>	<b>Kommentar</b>	<b>GC</b>	<b>Seite</b>
<b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>		1	<b>8, 50/51, 96</b>
<b>GRI 413-1</b> Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgeabschätzungen und Förderprogrammen		1	<b>50/51</b>
<b>A08</b> Anzahl zu entschädigender Personen in unmittelbarer Flughafennähe	Keine Umsiedlung im Berichtszeitraum.		
<b>GRI 417: Marketing und Kennzeichnung 2016</b>	<b>Kommentar</b>	<b>GC</b>	<b>Seite</b>
<b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>	Gelöste Beschwerden: nicht erfassbar.		<b>8</b>
<b>GRI 417-3</b> Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation			<b>8</b>
<b>GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016</b>	<b>Kommentar</b>	<b>GC</b>	<b>Seite</b>
<b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>		2,3	<b>12/13, 96</b>
<b>GRI 419-1</b> Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich			<b>14</b>
<b>AO: Notfallvorbereitung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs – Managementansatz</b>	<b>Kommentar</b>	<b>GC</b>	<b>Seite</b>
<b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>			<b>34/35</b>
<b>AO: Servicequalität</b>	<b>Kommentar</b>	<b>GC</b>	<b>Seite</b>
<b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>			<b>10/11, 34</b>
<b>AO: Dienstleistungen und weitere Angebote für Personen mit speziellen Bedürfnissen</b>	<b>Kommentar</b>	<b>GC</b>	<b>Seite</b>
<b>GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)</b>			<b>34</b>

SJB = Statistischer Jahresbericht 2018

U = Umschlagseite

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

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

# ÜBER DIESEN BERICHT

## Integrierte Berichterstattung

[GRI 102-45, GRI 102-46, GRI 102-47, GRI 102-49] Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) fasst in diesem integrierten Report ihre 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. Dabei haben wir stets das Ziel, unsere Stakeholder umfassend und transparent zu informieren.

Der Jahresabschluss des Flughafen Stuttgart für das Geschäftsjahr 2018 wurde nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt und bezieht sich auf die Flughafen Stuttgart GmbH. Unter Beachtung dieser Vorschriften vermittelt der zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht ein zutreffendes Bild über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowohl der FSG als auch ihrer Tochtergesellschaften.

Im Inhaltsverzeichnis sind alle Kapitel kenntlich gemacht, die als aktualisierte Umwelterklärung 2018 sowohl der FSG als auch der Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und der Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) gemäß den Anforderungen des Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) dienen. Allein diese Abschnitte sind im Sinne 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). Dafür haben wir die zuvor ermittelten acht Handlungsfelder durch eine Umfrage bei Stakeholdern des Flughafens auf ihre Wesentlichkeit hin bewertet (→ S. 30). Der GRI-Inhaltsindex mit der Übersicht über alle behandelten Standardangaben ist auf den Seiten 100-104 zu finden.

Der integrierte Bericht ist zugleich Fortschrittsbericht für den Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC), dessen Prinzipien die FSG ausdrücklich unterstützt. Die Fortschrittsmitteilungen an den Global Compact sind im GRI-Inhaltsindex (→ S. 100) kenntlich gemacht. Gleichzeitig dient der Bericht auch als Grundlage für unsere Entsprechenserklärung gemäß dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) des Rats für Nachhaltige Entwicklung (RNE). Die Nachhaltigkeitsleistungen von Unternehmen sollen so mit einer höheren Verbindlichkeit transparent und vergleichbar gemacht werden.

## Berichtsgrenzen und Datenerfassung

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

Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf den Berichtszeitraum des Geschäftsjahres 2018, das vom 1. Januar bis 31. Dezember reichte, oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, wird dies explizit angegeben.

Alle zukunftsgerichteten Aussagen in diesem Bericht bergen Risiken

und Unsicherheiten und sind auf Basis der zum Veröffentlichungszeitpunkt verfügbaren Informationen und Prognosen erstellt. Bei aller Sorgfalt kann es dabei letztlich durch vielfältige, nicht vorhersehbare Einflussgrößen zu Abweichungen kommen.

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

Da das Engagement der FSG sehr vielfältig ist, können in diesem Bericht nicht alle Aktivitäten in ihrer Gesamtheit erläutert werden. Weitere Themen finden sich deshalb in anderen Publikationen sowie zusätzliche Informationen und Untersuchungsergebnisse auf unserer Website unter [stuttgart-airport.com/publikationen](http://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 1. Januar bis 31. Dezember 2018 geprüft. Der Abschlussprüfer erteilt der FSG einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, der auf den Seiten 79-83 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 Zertifizierungsgesell-

schaft 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 93.

Die FSG hat den Bericht für den GRI Materiality Disclosure 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 100 zu finden.

### Redaktionelle Hinweise

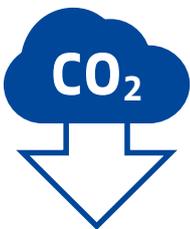
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwendet die FSG im Bericht bei geschlechtsspezifischen Bezeichnungen durchgängig die männliche Form.

Redaktionsschluss war der 27. Mai 2019. Die FSG wird auch künftig die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in einem integrierten Bericht zusammenfassen.

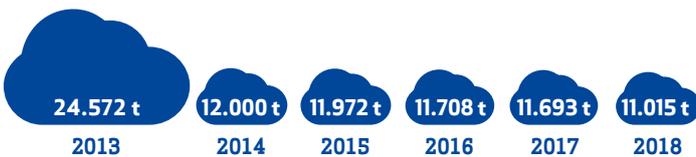
### Ihre Meinung interessiert uns

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

# 5 JAHRE FAIRPORT STR



**-20 %**  
2009 - 2014  
in Scope 1 + 2



## Erstes Klimaziel erreicht

2014 erreichte der Flughafen Stuttgart frühzeitig sein für 2020 anvisiertes Klimaziel. Maßgebend waren die Inbetriebnahme eines neuen hocheffizienten Blockheizkraftwerks und der Zukauf von Ökostrom.

## Mitarbeiter befragt

Die FSG bat ihre Mitarbeiter 2015 erstmals in einer unternehmensweiten Meinungsumfrage um ihr ehrliches Feedback zu ihrem Arbeitsplatz und um konstruktive Kritik. 2017 folgte die nächste Erhebung.



2015 & 2017  
**64 %**  
Beteiligung

2013

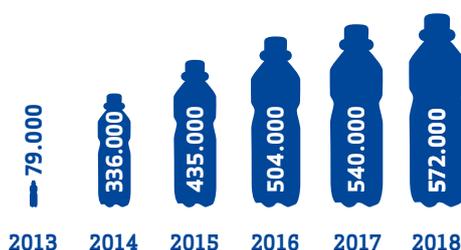
2014

2015

2016

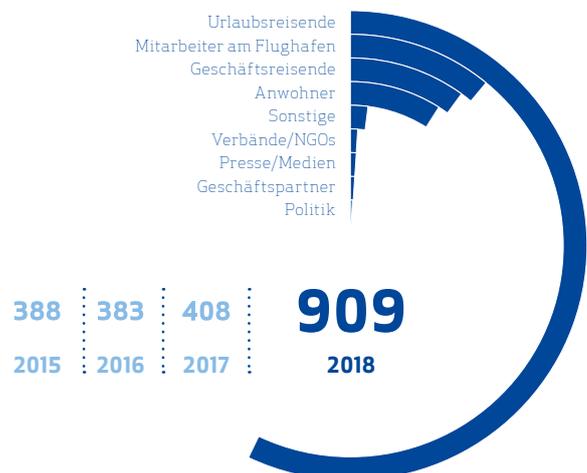
## Erfolgsstory „Spende dein Pfand“ beginnt

Im September 2013 startete der Flughafen Stuttgart als erster deutscher Airport die Initiative „Spende dein Pfand“. Mit den von Passagieren und Besuchern gespendeten Flaschen werden fünf Arbeitsplätze für ehemals Langzeitarbeitslose finanziert.



## fairport-Radar geht in erste Runde

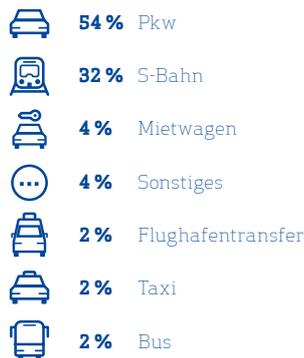
Seit 2015 bewerten jedes Jahr interne und externe Anspruchsgruppen in der Stakeholderbefragung fairport-Radar die Nachhaltigkeitsstrategie des Flughafens.



## Fernbusse rollen an

Der Flughafen entwickelt sich weiter zur Verkehrsdrehscheibe. Am Stuttgart Airport Busterminal halten seit 2016 neben Linien- auch Fernbusse.

So reisen die Passagiere zum Flughafen:



## Schnellste Lade- stationen der Region aufgebaut

**48**

Ladestationen

... davon ...

**7**

Schnelllade- punkte

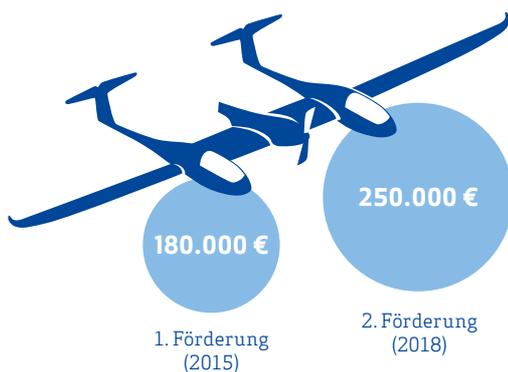
Auch der An- und Abreiseverkehr trägt zum CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Flughafens bei. 2017 baute der Airport die Parkplätze für E-Autos auf 48 Ladestellen aus, um einen Anreiz für umwelt-schonende und batteriebetriebene Fahrten zu setzen. Wer dort parkt, kann seinen Stromer kostenfrei mit Ökostrom laden.

2017

2018

## HY4 hebt ab

2016 feierte die HY4 ihre Premiere in Stuttgart. Der Flughafen unterstützt das weltweit erste elektrisch angetriebene Passagierflugzeug mit vier Sitzplätzen finanziell und als Heimatflughafen.



## Komplett elektrische Flotte

Seit 2018 ist der Passagier- und Gepäcktransport zu 100 % batteriebetrieben und abgasfrei.

Diese Abfertigungsfahrzeuge fahren schon mit Strom:

	Passagier- busse	<b>16</b>	von	<b>16</b>	<b>100 %</b>
	Gepäck- schlepper	<b>24</b>	von	<b>24</b>	<b>100 %</b>
	Förderbänder	<b>7</b>	von	<b>20</b>	<b>35 %</b>
	Highloader	<b>1</b>	von	<b>6</b>	<b>17 %</b>
	Fracht- schlepper	<b>1</b>	von	<b>6</b>	<b>17 %</b>

# 5 JAHRE FAIRPORT STR

Seit 2013 bewegt uns der Gedanke, den Flughafen Stuttgart dauerhaft zu einem der leistungsstärksten und nachhaltigsten Airports Europas weiterzuentwickeln. Diese Mission treibt uns seither an.

2018 blickte der Flughafen Stuttgart auf fünf Jahre fairport STR zurück: Während die Passagierzahlen weiter in die Höhe kletterten, haben wir Klimaziele erreicht und uns neue, noch ambitioniertere gesetzt. Wir haben in dieser Zeit das Angebot unserer Verkehrsdrehscheibe verbessert und sind mit dem emissionsfreien Brennstoffzellenflugzeug HY4 in die Zukunft des Fliegens gestartet. Klar ist aber auch: Der Weg des Flughafens zum fairport STR ist längst nicht abgeschlossen.

fairport-Chronik

2013-2018



#### Herausgeber

Flughafen Stuttgart GmbH

Postfach 23 04 61

70624 Stuttgart

🌐 [stuttgart-airport.com](http://stuttgart-airport.com)

✉️ @STR\_Airport

📘 @FlughafenStuttgart

#### Kontakt

Theresa Diehl, Rebekka Knauß

Unternehmenskommunikation

✉️ [fairport@stuttgart-airport.com](mailto:fairport@stuttgart-airport.com)

#### Text und Redaktion

FSG Unternehmenskommunikation

First Rabbit GmbH

#### Gestaltung

FACT GmbH

#### Fotos

Maks Richter

Tom König

Marian Burkardt

#### Druck

GO Druck Media

#### Papier

120 g/m<sup>2</sup> Maxi Offset, ungestrichenes Recycling-Naturpapier

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

