



Depart.

Bericht 2023

Inklusive konsolidierter Umwelterklärung

GEMEINSAMER AUFBRUCH

Was macht *the fairport* aus? Neben dem Anspruch, zu einem der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu werden, sind das vor allem unsere fünf Unternehmenswerte: Teamgeist, Fairness, Respekt, Glaubwürdigkeit und Flexibilität. Sie wurden 2023 von der Airport-Belegschaft zusammen beschlossen und sind seitdem wegweisend für die Unternehmenskultur.

Das Titelbild verkörpert unseren starken Teamgeist am STR – der Hauptgrund für das positive Geschäftsjahr. Diesen und die Leistungen jeder und jedes Einzelnen braucht es, um ambitionierte Ziele wie das der STRzero-Klimastrategie (→ S. 52) zu erreichen.

Mit ihrem integrierten Bericht macht die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ihre Geschäftsentwicklung in finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen, Projektständen und Ausblicken transparent. Die vorliegenden Seiten umfassen den geprüften (Konzern-)Lagebericht und Jahresabschluss der Flughafengesellschaft und ihre konsolidierte Umwelterklärung 2023 sowie die ihrer Töchter Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG).

5-JAHRES-ÜBERSICHT

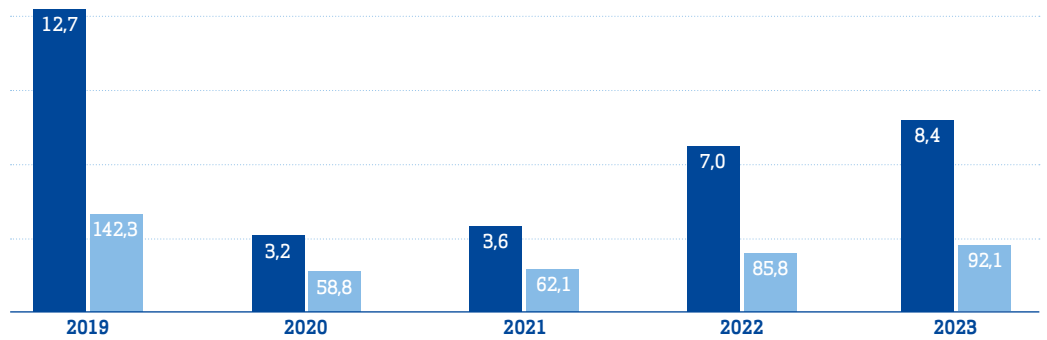
Luftverkehr

Fluggäste

(An + Ab + Transit)
in Mio.

Flugbewegungen

in Tausend



Ergebnisse

Umsätze Konzern

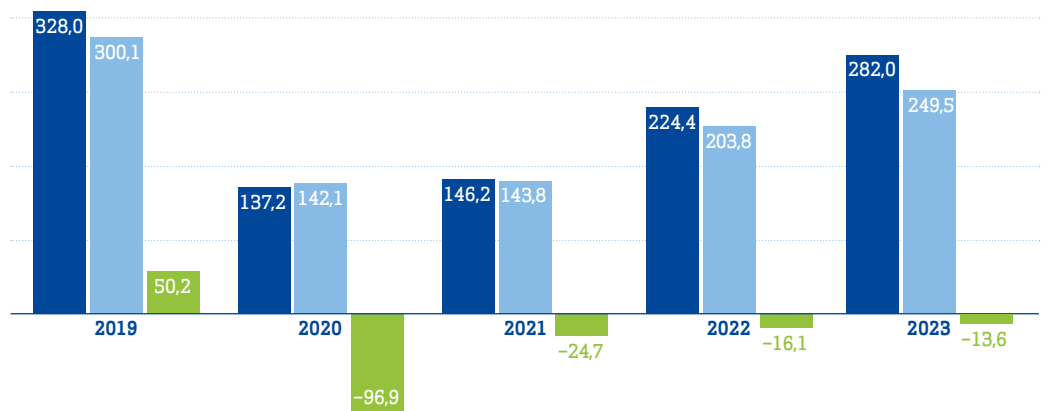
in Mio. €

Umsätze FSG

in Mio. €

Geschäfts- ergebnisse FSG

in Mio. €



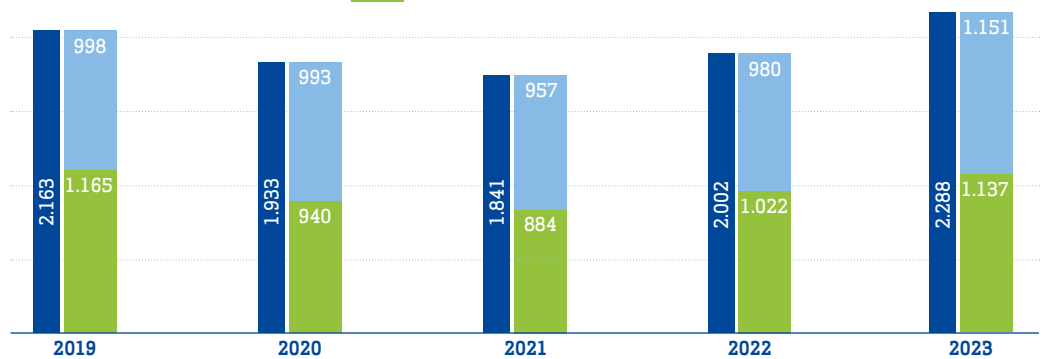
Personal

Konzern

FSG

(ohne Personen in Aus-
bildung und Praktikum)

Tochter-/Beteiligungs- unternehmen



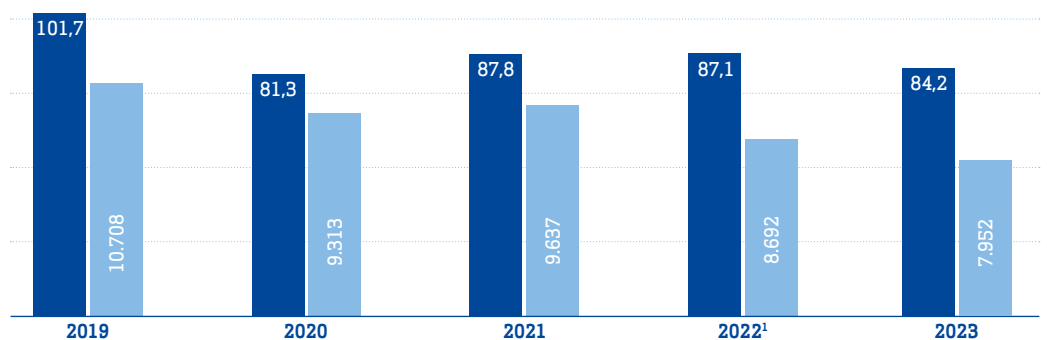
CO_{2eq}-Emissionen

Gesamt-Energiebezug FSG, FSEG, SAG

in GWh

Scope 1 (direkt beeinflussbare CO_{2eq}-Emissionen)

in t



¹ Korrigierte Vorjahreswerte. [GRI2-4]

FLUGHAFEN-KENNZAHLEN

Luftverkehr	2023	2022	Veränderung in %
Passagieraufkommen gesamt¹	8.419.679	6.970.617	20,8
Inland	1.154.805	927.418	24,5
International	7.250.953	6.029.888	20,3
Transit	13.921	13.311	4,6
Flugbewegungen gesamt	92.074	85.822	7,3
Gewerblicher Verkehr	78.413	71.408	9,8
Nichtgewerblicher Verkehr	13.661	14.414	-5,2
Cargo-Umschlag (t)	39.965	33.593	19,0
Luftfracht (t)	33.086	25.544	29,5
Luftpost (t)	6.879	8.049	-14,5

¹ Linien-/Charterverkehr [GRI 2-4]

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




Ergebnisse	2023	2022
Umsatzerlöse Konzern (Mio. €)	282,0	224,4
Umsatzerlöse FSG (Mio. €)	249,5	203,8
Personalaufwand FSG (Mio. €)	76,5	62,7
EBITDA FSG (Mio. €)	24,7	21,9 ¹
Geschäftsergebnis Konzern (Mio. €)	-12,0	-17,1
Geschäftsergebnis FSG (Mio. €)	-13,6	-16,1
Eigenkapitalquote FSG (%)	64,8	65,0

¹ Die Berechnungslogik für das EBITDA wurde ab 2023 geändert. Der Wert für 2022 ist daran angepasst [GRI 2-4].






INHALT

02 Vorwort der Geschäftsführung



Wer wir sind.

06 Der Flughafen Stuttgart 
08 Im Dialog mit den Stakeholdern 
11 Organe der Gesellschaft
12 Corporate Governance und Compliance 
14 Zusammengefasster Lage- und Konzernlagebericht



Was wir tun.

28 Handlungsfelder des fairport 
30 Wirtschaft und Region
34 Standortentwicklung und Verkehrsanbindung
38 Beschäftigte und Arbeitsumfeld
46 Nachbarschaft und Gesellschaft
48 Umweltmanagement 
52 Klimaschutz und Energie 
61 Fluglärm und Schallschutz 
64 Umwelt und Ressourcen 

Wo wir stehen.

70 Bilanz
72 Gewinn- und Verlustrechnung
73 Anhang
82 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
86 Personalkennzahlen
89 Umweltkennzahlen 
94 Bericht des Aufsichtsrats
95 Gültigkeitserklärung nach EMAS 

Wo wir hinwollen.

98 fairport-Programm 
103 GRI-Index
108 Über diesen Bericht 
110 Impressum



Die Geschäftsführer Ulrich Heppel und Carsten Poralla haben den Flughafen Stuttgart 2023 auf eine Reise geschickt: Mit neuen Zielen, Werten und Führungsgrundsätzen ist die Unternehmenskultur am STR im Wandel.

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

schon 100 Jahre Flughafengeschichte liegen hinter uns – und doch bringt jedes Airport-Jahr wieder etwas nie Dagewesenes mit sich. 2023 war geprägt von Herausforderungen, Chancen und vor allem von unserem Vorsatz, uns als Unternehmen kontinuierlich weiterzuentwickeln und neue Horizonte zu erschließen. Dafür steht auch unser Berichtstitel „Depart.“, denn genau das haben wir zuletzt getan: Sei es, den fairport tagtäglich mit Leben zu füllen, das Streckennetz auszuweiten, unsere Gebäude und Energieversorgung zukunftsfit zu machen oder für die Transformation hin zum klimaschonenderen Fliegen zu arbeiten. Unser Team ist voller Tatendrang.

Über diese Erfolge haben wir uns 2023 besonders gefreut:

Die Zeichen stehen auf Erholung. Mit 8,5 Mio. Fluggästen hat sich der Verkehr etwas schneller nach oben entwickelt als im Jahr zuvor prognostiziert. Damit liegt unsere Recovery-Rate in Stuttgart bei 66,4 % im Vergleich zum Vor-Pandemie-Niveau 2019.

Klar ist auch: Einen Flughafen wie den STR betreibt man nicht zum Selbstzweck. Für uns geht es nicht darum, starr an die Entwicklung vor der Krise anzuknüpfen. Stattdessen ist und bleibt es unsere primäre Aufgabe, Baden-Württemberg bestmöglich mit der Welt zu verbinden. Als Landesairport orientieren wir uns daher an der Nachfrage unserer Region. Dass wir dem aktuellen Mobilitätsbedarf aller Krisen zum Trotz weiterhin gut gewachsen sind, haben wir 2023 bewiesen. Mit unserer STR Summer Night haben wir uns bei unseren Partnern und Mitarbeitenden bedankt und mit ihnen diese Gemeinschaftsleistung gebührend gefeiert.

Wir sind das stärkste Airport-Team aller Zeiten. Nie zuvor konnte unser Konzern so viele Arbeitsplätze bieten. 2.221 Menschen waren 2023 bei der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und ihren Tochtergesellschaften tätig und haben mit ihren Kompetenzen, ihrem Engagement und ihren Ideen zu einem – den Umständen entsprechend – erfolgreichen Jahr beigetragen.

Dass wir wachsen, hat vorrangig einen Grund: Mit STRzero haben wir die eigene Klimawende eingeläutet und brauchen für deren Umsetzung viele helfende Hände. Daneben sind auch unsere Töchter, die für reibungslose Abläufe in den Terminals und auf dem Vorfeld sorgen, um einige Köpfe gewachsen.

Apropos STRzero, unsere Klimastrategie wirkt. Der Trend bei den Treibhausgasemissionen aus dem Flughafenbetrieb führt weiter nach unten, obwohl der Verkehr wieder angezogen hat. Unsere CO_{2eq}-Bilanz hat sich um 8,5 % verbessert. Darüber lesen Sie mehr ab Seite 52.

Den Titel dieses Berichts und die vier Kapitel dazu, wer wir sind (→ S. 03), was wir tun (→ S. 26), wo wir stehen (→ S. 68) und wo wir hinwollen (→ S. 96), widmen wir je einem unserer Unternehmenswerte. Diese sind: Teamgeist, Fairness, Respekt, Glaubwürdigkeit und Flexibilität. Was dahintersteckt? 2023 haben wir uns gemeinsam aufgemacht, unsere Unternehmenskultur nach diesen Idealen auszurichten. Wir sind überzeugt, dass uns das helfen wird, unserer Maxime als *the fairport* zu folgen. Schließlich ist unsere Vision, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Darüber hinaus bekennen wir uns ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen.

Mit unserem integrierten Bericht 2023 laden wir Sie ein, sich einen ausführlichen Überblick über das vergangene Geschäftsjahr und unsere weitere Reise zu verschaffen.



Ulrich Hepp
Sprecher der Geschäftsführung FSG



Carsten Poralla
Geschäftsführer FSG



Wer wir sind.

Fairness

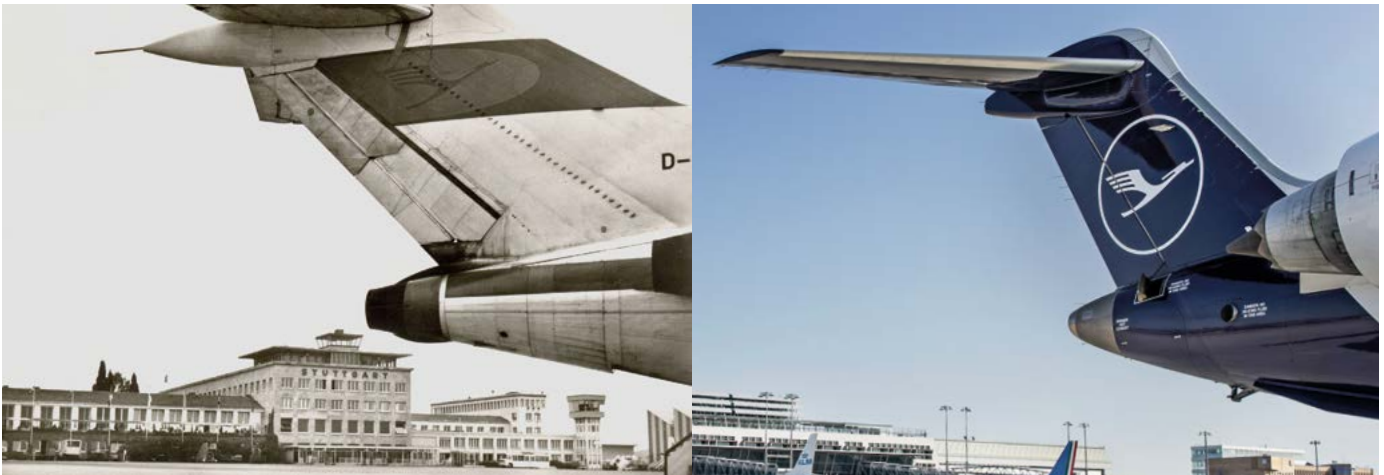
Als *the fairport* wollen wir allen gerecht werden. Ob Familien, Fluggäste mit Behinderung oder Vielfliegerinnen und Vielflieger: Die Bedürfnisse unserer Passagiere sind so vielfältig wie sie selbst. Wir lassen ihre Anliegen in unsere Entscheidungen einfließen und führen einen offenen Dialog mit unseren Stakeholdern.



DER FLUGHAFEN STUTTGART

In seiner 100-jährigen Geschichte hat sich der Flughafen Stuttgart zur internationalen Verkehrsdrehscheibe entwickelt. Der Landesairport macht Baden-Württemberg weltweit erreichbar – er zählt darum zu den bedeutendsten Standortfaktoren des Wirtschaftsraums.

Eine moderne, international geprägte Gesellschaft sowie Wirtschaft, Forschung und Kultur leben von persönlicher Begegnung sowie dem Austausch von Gütern und Dienstleistungen über Grenzen hinweg. Diese Mobilität möglichst nachhaltig und klimaschonend zu gestalten, ist der Anspruch der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG).



100 Jahre geht die Geschichte des Stuttgart Airport zurück. Am 15. November 1924 wurde die Luftverkehr Württemberg AG gegründet und damit der Grundstein für die heutige Flughafengesellschaft gelegt.

Für 19 Millionen Menschen da

Mit seinem europäisch orientierten Streckennetz bietet der Flughafen Stuttgart direkte Flugverbindungen zu den wichtigen Drehkreuzen des Kontinents sowie vielen weiteren Destinationen. Der Airport mit dem Drei-Letter-Code STR befindet sich in der Mitte des Bundeslandes auf den Gemarkungen von Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Ostfildern, Neuhausen sowie Stuttgart. Mehr als 19 Mio. Menschen leben in seinem gesamten Einzugsgebiet.

[GRI 2-1] Die FSG hat den Auftrag, für internationale Anbindung zu sorgen. Das Land Baden-Württemberg hält 65 % der Geschäftsanteile, die Stadt Stuttgart 35 %. Im Andenken an Manfred Rommel, früherer Oberbürgermeister der Landeshauptstadt und ehemaliger FSG-Aufsichtsratsvorsitzender, trägt der Flughafen Stuttgart seit 2014 seinen Namenszusatz.

the fairport steht für unsere Vision

Die gesamte Unternehmensstrategie des Flughafenkonzerns richtet sich am fairport-Leitbild aus: Der STR will dauerhaft einer der leistungsfähigsten und nachhaltigsten Airports in Europa sein.

the fairport hat viele Facetten. Der Flughafen arbeitet in acht für ihn und seine Stakeholder wesentlichen Handlungsfeldern (→ S. 28) an der Zukunftsfähigkeit seines Betriebs. Dazu gehört die große Aufgabe, bis spätestens 2040 die Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen (→ S. 52). Um in Sachen Nachhaltigkeit stetig voranzuschreiten, sind im fairport-Programm (→ S. 99) zu allen Handlungsfeldern Ziele und Maßnahmen festgesteckt. Im vorliegenden, jährlich erscheinenden Bericht macht die FSG alle wichtigen Entwicklungen transparent.

Nachhaltigkeit als Multiplikator

Der Flughafen will mit *the fairport* Vorreiter sein. Trotzdem ist Nachhaltigkeit für ihn kein Wettbewerb. Stattdessen ist das übergeordnete Ziel, als Gesellschaft vorwärtszukommen und voneinander zu lernen, weil davon langfristig alle profitieren. Vor diesem Hintergrund trat der STR 2011 dem Global Compact der Vereinten Nationen bei. Er bekennt sich zu dessen Prinzipien sowie zur Agenda 2030 mit den Zielen für nachhaltige Entwicklung (→ S. 10). Daneben ist die FSG Teil des Landesnetzwerks KLIMAWIN und folgt dessen zwölf Leitsätzen.

Verantwortlich fürs Ganze

Die strategische Ausrichtung der FSG liegt in den Händen einer Doppelspitze: Ulrich Heppe ist Sprecher der Geschäftsführung sowie Arbeitsdirektor und zuständig für Finanzen und die Aviation-Sparte. Carsten Poralla ist verantwortlich für Non-Aviation und damit für die Infrastruktur und die Immobilien sowie auch für deren Erneuerung im Zuge der Klimastrategie STRzero. Zum Management gehören außerdem fünf ebenfalls männliche Prokuristen.

Bei der Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie steht dem Vorstand das *fairport*-Team zur Seite. Der funktionsübergreifende interne Kreis überprüft beispielsweise die Umsetzung des

fairport-Programms. Als oberstes Kontrollgremium befasst sich der FSG-Aufsichtsrat (→ S. 11) regelmäßig mit Nachhaltigkeitsfragen. Er setzt sich aus acht Vertreterinnen und Vertretern der Gesellschaften sowie weiteren acht von Seiten der Arbeitnehmenden zusammen.

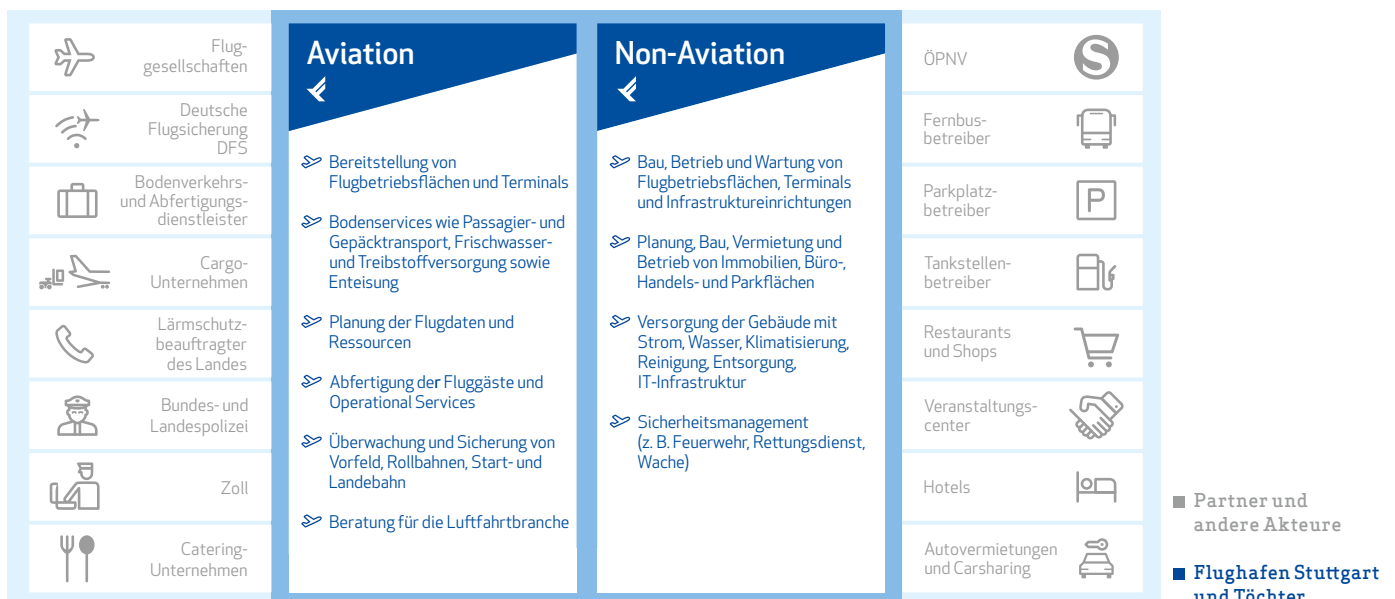
[GRI 2-1] Die FSG ist ausschließlich in Deutschland tätig. Ihre Tochtergesellschaften haben ihren Sitz im Inland. Folgende Mehrheitsbeteiligungen gehören zum Flughafenkonzern:

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

Für diese Töchter am STR gilt auch der *fairport*-Kodex (→ S. 12), der gemeinsame Grundsätze für verantwortliches Handeln aufstellt. Daneben hält die FSG Anteile folgender, nicht am Standort Stuttgart ansässiger Unternehmen:

- Baden-Airpark GmbH (65,8 %)
- Flughafen Parken GmbH (20 %)
- AHS Aviation Handling Services GmbH (10 %)

Geschäftsmodell des Flughafen Stuttgart



IM DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Reisende, Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeitende hauchen den vier Terminals am Flughafen Stuttgart jeden Tag Leben ein. Aber auch seine Nachbarschaft sowie Politik und Medien interessieren sich für ihn. Der STR ist sich der Vielzahl seiner Anspruchsgruppen bewusst und steht in regelmäßigem Austausch mit ihnen. So weiß er stets, welche Themen seinem Umfeld wichtig sind, kann sich weiter verbessern und den verschiedenen Bedürfnissen besser gerecht werden.

Mitmischen erwünscht

2023 fand das Format „STR im Dialog“ bereits zum dritten Mal statt. Für die Reihe lädt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) jedes Jahr eine andere Stakeholdergruppe an den Airport ein, um aus erster Hand mehr über deren Erwartungshaltung zu einzelnen Themen zu hören. Dem Aufruf folgten im November junge Menschen aus der Region, die sich zu diesem Zeitpunkt in einem Studium oder einer Ausbildung befanden. Sie diskutierten mit FSG-Mitarbeitenden aus den Bereichen Personal und Kommunikation über die Anforderungen, die Nachwuchskräfte heute an Unternehmen haben.

Die Fragestellung für das Gesprächsformat variiert. Mal leitet sich diese aus der Wesentlichkeitsanalyse (→ S. 28) ab, mal aus eingehenden Feedback schreiben.

Der Flughafen hört hin

Der STR geht allen Rückmeldungen seiner Passagiere nach – dazu zählen Lob, Beschwerden und allgemeine Hinweise. Deren Sichtung fällt in den Aufgabenbereich der zentralen Stelle Stakeholder Relations: Das Team schaut sich alle Anfragen genau an, recherchiert dazu und gibt eine inhaltliche Antwort. Das funktioniert nur in enger Zusammenarbeit mit den Partnern, die am Flughafen tätig sind, wie der Bundespolizei, der Parkplatzbetreiberin Apcoa und den Abfertigungsbetrieben. Die FSG nimmt ihr Unternehmensziel, Kundinnen und Kunden zu begeistern, sehr ernst. Die Rückmeldungen der Passagiere sieht sie als Hilfestellung, die Anforderungen an sie besser zu verstehen und Entscheidungen im Sinne ihrer Anspruchsgruppen treffen zu können.

Im Jahr 2023 erhielt die FSG 2.321 Feedback-Schreiben und damit 39 % mehr als im Vorjahr (2022: 1.670). Grund für die Zunahme waren neben der Erholung des Luftverkehrs auch die seit 2022 neu erfassten Google-Rezensionen. Ohne diese Kontaktart legten die Rückmeldungen via Mail, Kontaktformular, Telefon, Social Media und Brief im Berichtsjahr um 17,4 % auf insgesamt 1.497 Beschwerden zu (2022: 1.275). 723 und damit die meisten Rückmeldungen thematisierten die Situation an den Sicherheits- und Passkontrollen sowie Handgepäckregelungen (2022: 351), 648 bezogen sich auf Terminal-Themen (2022: 468) und 299 auf das Personal am STR (2022: 210).



Die unterschiedlichen Interessengruppen haben verschiedene Anforderungen an den STR. Der Flughafen nimmt alle Rückmeldungen ernst und sucht auf verschiedenen Wegen, etwa über Social Media oder bei persönlichen Begegnungen, den Austausch mit seinen Stakeholdern.

[GRI 3-1] Eine weitere Möglichkeit für Stakeholder, ihre Ideen und Wünsche einzubringen, ist der fairport-Radar. Über die Online-Umfrage findet der STR heraus, ob er bei seinen Nachhaltigkeitsthemen noch auf Kurs ist. 464 Teilnehmende (2022: 313) nahmen im Berichtsjahr daran teil, indem sie verschiedene Bereiche der Strategie des Flughafens bewerteten. Die Ergebnisse sind Teil der Wesentlichkeitsanalyse und liefern dem Airport Hinweise darauf, wie die Interessengruppen die acht fairport-Handlungsfelder (→ S. 28) wahrnehmen.

2023 änderte sich die Priorisierung im Vergleich zum Vorjahr nicht. Für die Teilnehmenden war der Punkt „Beschäftigte & Arbeitsumfeld“ am wichtigsten, gefolgt von „Wirtschaft & Region“ und „Corporate Governance & Compliance“. Die Aspekte „Umwelt & Ressourcen“, „Klimaschutz & Energie“, „Nachbarschaft & Gesellschaft“ sowie „Fluglärm & Schallschutz“ schlossen daran an. Das Handlungsfeld „Standortentwicklung & Verkehrsanbindung“ erhielt die wenigsten Relevanz-Punkte.

Die Flughafengesellschaft bereitet sich aktuell auf die neuen Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) vor (→ S. 10). Im Zuge der Umsetzung wird sich auch der Prozess verändern, mit dem festgestellt wird, welche Themen für die Berichterstattung wesentlich sind.

Wachsende Community

Viele nutzen soziale Medien, um mit dem STR in Kontakt zu treten. Der Airport ist auf den wichtigsten Plattformen vertreten und immer mehr Menschen folgen ihm auf diesen. Den größten Follower-Zuwachs konnte 2023 mit 33,5 % erneut LinkedIn verzeichnen (5.608). Auf Instagram nahm die Fangemeinde um 21,5 % auf 33.700 zu, auf TikTok um 16,2 % auf 26.134. Weniger stark stieg die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer bei Facebook (1,4 %) und X (ehemals Twitter; 1,2 %).

X bespielt das Social-Media-Team des Flughafens seit Ende des Berichtsjahres nicht mehr aktiv, eingehende Feedbacks oder Fragen werden weiterhin beantwortet. Gründe für die Einstellung waren die dortige Zunahme von Hatespeech sowie der inzwischen limitierte Zugang, der die bisherige Nutzung als Kanal für allgemein zugängliche, eilige Updates an möglichst viele Menschen nicht mehr relevant macht.

10 Jahre geballte Expertise

Die FSG hat es sich zum Ziel gesetzt, den Flughafen der Zukunft verantwortungsvoll zu gestalten. Mit dem fairport-Beirat hat sie Sachverständige an der Hand, die das Unternehmen seit 2014 in regelmäßig stattfindenden Sitzungen zu seiner Nachhaltigkeitsstrategie beraten.

Die sechs Mitglieder, die inhaltlich in den Fachbereichen Umweltmanagement, Nachhaltigkeit, Energie, Klima sowie nachhaltige Unternehmensführung tätig sind, bilden das wissenschaftliche Gremium. Aktuell sind darin ehrenamtlich tätig: der Logistikexperte Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis (Vorsitzender), Dr. Dietrich Brockhagen, Physiker, Umweltökonom und Geschäftsführer der atmosfair GmbH, Prof. Dr. Dr. h. c. Hartmut Graßl, Klimaforscher und ehemaliger Direktor des Hamburger Max-Planck-Instituts für Meteorologie, Prof. Dr. habil. Ralf Isenmann, Professor für BWL im Innovations- und Technologie-Management im Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen und Technologiemanagement (WITM) an der Wilhelm Büchner Hochschule – Mobile University of Technology, Prof. Dr. Claudia Kemfert, Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung, und Prof. Dr. Martin Müller, Leiter des Instituts für Nachhaltige Unternehmensführung an der Universität Ulm.

2023 setzte sich der Beirat im November mit dem Geschäftsführer-Duo Ulrich Heppel und Carsten Poralla zusammen. Im Mittelpunkt des Treffens standen die Themen nachhaltige Mobilität und Energieversorgung. Die Runde diskutierte über die künftige Verfügbarkeit von Wasserstoff am Flughafen und die nötige Vorbereitung der Infrastruktur auf diesen Energieträger. Auch über Greenwashing wurde debattiert. Mit ihren kritischen Fragen setzen die Beiratsmitglieder Impulse, die dem STR dabei helfen, den fairport strategisch weiterzuentwickeln.

zum **11. MAL**
traf sich 2023 der **FAIRPORT-BEIRAT**

Airport bezieht Position

Als Mitglied in verschiedenen Branchen- und Fachverbänden bringt sich die FSG bei den Themen Luftverkehr, Infrastruktur und Klimaschutz aktiv ein. Dazu zählen die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), der Kommunale Arbeitgeberverband Baden-Württemberg (KAV) sowie die entsprechende deutschlandweite Vereinigung (VKA). Der regelmäßige Austausch zwischen Flughafen und Politik ist vor allem für Infrastrukturprojekte von Bedeutung. Er stellt sicher, dass Entscheidungen auf Basis von aktuellen Informationen getroffen werden können. Im Jahr 2023 wurden Kernthemen, wie beispielsweise der geplante Ausbau von Fotovoltaik, weiter vorangebracht und der Projektfortschritt von STRzero kommunikativ begleitet. Seit Februar 2023 bildet die zentrale Stelle Public Affairs die Schnittstelle zur Politik.

Mehrmals jährlich erscheint seit 2021 der STR Politikbrief, der politische Stakeholder zu Entwicklungen im Luftverkehr am Standort informiert. Er beinhaltet Daten, Fakten, Standpunkte und Hintergründe. Zu einzelnen aktuellen Themen gibt der Landesflughafen eine Kompaktausgabe heraus.

Interesse an Nachhaltigkeitsdaten steigt

Ihre finanziellen, ökologischen und sozialen Entwicklungen macht die FSG schon seit langem für alle transparent. Die Übereinstimmung mit den GRI Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative (GRI) sorgt aktuell für internationale Vergleichbarkeit (→ S. 103). Im jährlich erscheinenden integrierten Bericht werden Projekte, Fortschritte und Erfolge zusammengefasst. Was bisher auf freiwilliger Basis geschah, wird ab dem Geschäftsjahr 2025 für den Flughafen Stuttgart zur gesetzlichen Pflicht. Dann wird der Konzern seine Daten gemäß den EU-Vorgaben der CSRD offenlegen.

Als Mitglied im Global Compact der Vereinten Nationen leistet die FSG auch einen Beitrag beim Erreichen der Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDG). Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den Handlungsfeldern, die die Flughafengesellschaft direkt beeinflussen kann: saubere Energie (Ziel 7), nachhaltiges Wachstum und gute Arbeitsverhältnisse (Ziel 8), leistungsfähige Infrastruktur (Ziel 9) sowie Klimaschutz (Ziel 13).

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Gesellschafter

Land Baden-Württemberg 65 %
Landeshauptstadt Stuttgart 35 %

Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat gehörten im Geschäftsjahr 2023 folgende Mitglieder an:

Winfried Hermann

Minister für Verkehr Baden-Württemberg, Vorsitzender, Mitglied Vermittlungsausschuss und Beteiligungs- und Finanzausschuss, stellvertretender Vorsitzender Personalkommission

Martin Stadelmaier

Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, 1. stellvertretender Vorsitzender, Vorsitzender Personalkommission und stellvertretender Vorsitzender Vermittlungsausschuss

Dr. Frank Nopper

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, 2. stellvertretender Vorsitzender, Mitglied Personalkommission

Hanna Binder

ver.di, Arbeitnehmervertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH

Thomas Dörflinger, MdL

Mitglied des Landtags Baden-Württemberg, Mitglied Beteiligungs- und Finanzausschuss

Holger Düdten

Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, Mitglied Vermittlungsausschuss und Personalkommission

Frank Hoffmann

Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, Mitglied Beteiligungs- und Finanzausschuss

Dennis Huber

Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, Vorsitzender Beteiligungs- und Finanzausschuss

Jörg Krauss

Ministerialdirektor a. D. im Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg (bis 22.03.2023)

Anna Müller

Arbeitnehmersvertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH, Mitglied Personalkommission und Vergabeausschuss

Gabriele Nuber-Schöllhammer

Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, stellvertretende Vorsitzende Vergabeausschuss

Maria Samara

Arbeitnehmersvertreterin der SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Vorsitzende Vergabeausschuss

Andreas Schwarz, MdL

Mitglied des Landtags Baden-Württemberg, stellvertretender Vorsitzender Beteiligungs- und Finanzausschuss

Eckhard Schwill

komba gewerkschaft nrw, Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH

Edith Sitzmann

Ministerin a. D. im Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg (ab 22.03.2023)

Dr. Florian Stegmann

Staatsminister und Chef der Staatskanzlei im Staatsministerium Baden-Württemberg, Mitglied Vergabeausschuss

Dr. Carl-Christian Vetter

Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, Vorsitzender Vermittlungsausschuss

Geschäftsführung

Ulrich Heppe

Jurist, Sprecher der Geschäftsführung

Carsten Poralla

Dipl.-Ing., Geschäftsführer seit 01.02.2023

Walter Schoefer

Jurist, Sprecher der Geschäftsführung bis 31.01.2023

Dennis Huber

Jurist, Prokurist

Arne Kirchhoff

Prokurist

Ralf Laßau

Dipl.-Ing., Prokurist

Andreas Schweizer

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

Dirk Spengler

Dipl.-Betriebsw., Prokurist

CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Um jederzeit einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten zu können, sind klare Regeln unabdingbar. Darum fördert die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) mit ihrem fairport-Gedanken eine starke Compliance-Kultur. Diese steht für sorgfältiges Handeln, vertrauensvolles Miteinander und transparente Kommunikation. Dafür haben die Mitarbeitenden des Flughafenkonzerns gemeinsame Ziele (→ S. 98), Werte (→ S. 13) und Führungsgrundsätze (→ S. 41) entwickelt. Sie bilden das Fundament für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung, auch Corporate Governance genannt.

Gemeinsam Veränderungen anstoßen

In den Jahren 2022 und 2023 bot der Airport eine Reihe von Gelegenheiten an, in denen FSG-Beschäftigte aller Ebenen und Jobfelder Unternehmenswerte und die sechs strategischen Unternehmensziele erarbeiteten. Im Berichtsjahr entwickelten die Führungskräfte außerdem gemeinsame Leitsätze, nach denen sie ihre Mitarbeitenden führen wollen. Die Geschäftsführung lässt sich ab 2024 an der eigenen Leadership-Leistung messen und ihr Jahresbonus ist bereits an die Unternehmensziele gekoppelt.

Um das Bild abzurunden, wurde auch der fairport-Kodex überarbeitet: Die bereits bestehenden ethischen Verhaltensrichtlinien wurden um die Workshop-Ergebnisse erweitert. Der Kodex dient somit als Code of Conduct. Er verpflichtet alle Mitarbeitenden und alle Geschäftsführungen der FSG und ihrer mehrheitsbeteiligten Gesellschaften in Stuttgart, sich gewissenhaft zu verhalten. Die Umweltpolitik für den EMAS-Wirkungsbereich ist weiterhin enthalten.

Für öffentliche Unternehmen wie den Flughafen gilt der Public Corporate Governance Kodex Baden-Württembergs. Zu ihm und seinen Standards für die Steuerung, Leitung und Aufsicht von Firmen bekennt sich der Landesairport und verankert diese bei sich. Seine Entsprechenserklärung ist auf der Website des Flughafens veröffentlicht.

Komplexität meistern

In erster Linie basiert das Compliance-Management-System (CMS) auf regelkonformem Verhalten der Mitarbeitenden und Unternehmensorgane. Die verschiedenen Instrumente des CMS unterstützen sie dabei, Pflichtverstöße vorzubeugen. Dazu gehören klare Regelwerke, ein zentrales Richtlinienmanagement, gelebte Compliance-Prozesse und -Kultur sowie Kontrollgremien wie der Aufsichtsrat. Für ihn gilt paritätische Mitbestimmung. Das bedeutet, er besteht aus acht gleichberechtigten Vertretungen der Gesellschafter sowie weiteren acht von Seiten der Arbeitnehmenden. Davon sind 31 % weiblich und 69 % männlich. Vorsitzender ist Winfried Hermann, baden-württembergischer Verkehrsminister, der darüber hinaus keine weitere Position in der Muttergesellschaft hat. Fünf Aufsichtsratssitzungen fanden 2023 statt.

Komplexe Themengebiete haben eigene Teil-Managementsysteme, die das zentrale Core-CMS ergänzen. Dazu zählen unter anderem das Umweltmanagement, das Tax Compliance Management, das Security-Qualitätsmanagement, Datenschutz und Informationssicherheit sowie die Airport Standards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA). Diese zusätzlichen Systeme helfen bei der Vermeidung von Regelverstößen, indem sie Strukturen, Verfahren, Prozesse und technische Standards vorgeben. Verantwortlich für die Erfüllung aller rechtlichen und selbstauferlegten Verpflichtungen ist in letzter Instanz die Geschäftsführung – einzelne Beauftragte, interne Fachleute und Koordinationsstellen tragen jedoch zur Einhaltung der Compliance-Anforderungen bei.

Bewusstsein über gesetzliche Grenzen hinaus

Der Flughafen Stuttgart passt sich Neuerungen in seiner Umwelt an. Dabei legt er ein besonderes Augenmerk auf seine finanziellen und nichtfinanziellen Zukunftsrisiken: Strenge Regulierungen, Cyberkriminalität, Ressourcenknappheit oder Extremwetterereignisse infolge des Klimawandels sind nur einige der Faktoren, auf die sich der Airport bestmöglich vorbereitet. Auch über den gesetzlichen Maßstab hinaus hält er sich an seine bindenden Verpflichtungen. Das Compliance-Board, ein internes Gremium, das die Geschäftsführung in strategischen, operativen und organisatorischen Fragen rund um das Thema Compliance berät, erhält für die Kontrolle der ordnungsgemäßen Umsetzung von Gesetzen und Verpflichtungen erweiterte Befugnisse. Die einschlägige Geschäftsordnung wurde entsprechend angepasst. Bei der Durchführung von internen Revisionsprüfungen durch eine extern beauftragte Revision erstellt das Compliance-Board einen Vorschlag für das jährliche Prüfungsprogramm an die Geschäftsführung und agiert als eine zentrale Schnittstelle zur externen Revision.

Beschäftigte am STR müssen sich an eine Fülle von Vorschriften halten. Damit sie immer auf dem Laufenden sind, informieren sie sich in Seminaren, Vorträgen und E-Learnings über Änderungen in ihrem Aufgabengebiet. Die zentrale Compliance-Datenbank enthält gesetzliche Vorgaben, die für die Arbeit am Airport grundlegend sind. Zu diesen gehören zahlreiche Rechts- und Compliance-Pflichten aus dem deutschen und europäischen Luftrecht, Wettbewerbsrecht, Umweltrecht (→ S. 48), Anlagen- und Infrastrukturrecht, aber auch Bau- und Planungsrecht, Datenschutz, Arbeitsschutzrecht, Anforderungen an die Betreiberverantwortung, Safety und Security ebenso wie die Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Umweltrisiken und Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette.

Verstöße anonym melden

Fehler können passieren. Auch wenn die FSG Vorkehrungen dagegen trifft, lassen sie sich nie vollständig vermeiden. Der Flughafen setzt auf eine konstruktive Verbesserungskultur, in der durch frühzeitiges Eingreifen größere Schäden verhindert werden können. Mitarbeitende sollen keine Bedenken haben, auf Missstände aufmerksam zu machen. Ihre und externe Hinweise tragen dazu bei, Gesetzesverstöße oder weitere unethische Verhaltensweisen im Konzern aufzudecken. Sie werden untersucht und unterbunden. Ein digitales Hinweisgebersystem schützt – soweit es gesetzlich zulässig ist – die Identität aller Informantinnen und Informanten. Anmerkungen zu Themen wie Korruption, Verstoß gegen den Umweltschutz, unfairer Wettbewerb, Diebstahl, Missachtung des Datenschutzes und der Informationssicherheit, Nichteinhaltung von Safety (sicherer Flughafenbetrieb)

und Security (Luftsicherheit) oder sonstige Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz nimmt die FSG entgegen. Ein weiterer Meldekanal ist der interne Compliance-Beauftragte, der zugleich Vorsitzender des Compliance-Boards ist. Er kann direkt kontaktiert werden. Außerdem wurde eine neue Verfahrensordnung zur Meldung von Hinweisen implementiert.



Die Werte, die uns leiten: Die fünf Ideale des fairport stehen nicht nur auf Papier, sondern werden täglich in die Tat umgesetzt.

ZUSAMMENGEFASSTER LAGE- UND KONZERNLAGE- BERICHT

der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2023

Grundlagen des Konzerns

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



Der STR hat in den nächsten Jahren viel vor. Zu den Herausforderungen gehört auch das Großprojekt STRzero. Die Abflughallen und weitere Betriebsgebäude am Flughafen werden bis 2040 saniert.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtbranche:

hohe Nachfrage, steigende Passagierzahlen, Kriege und Krisen

Auch im zweiten Jahr nach der Pandemie lief die Erholung des Luftverkehrs vor dem Hintergrund zahlreicher Krisen. Angriffe auf die regelbasierte Friedensordnung in Europa und der Welt häufen sich: Der völkerrechtswidrige Krieg Russlands gegen die Ukraine dauert an, ein mögliches Ende ist nicht abzusehen. Der Überfall der islamistischen Palästinenserorganisation Hamas auf Israel am 07. Oktober 2023 erschütterte die Weltgemeinschaft und führte zu einer massiven Reaktion des israelischen Militärs.

Ungeachtet der vielen politischen Krisen erholte sich der weltweite Luftverkehr deutlich, wenn auch sehr unterschiedlich: Aufgrund einer hohen Nachfrage nach Interkontinentalflügen holten internationale Drehkreuze wie Frankfurt oder München schneller auf als Punkt-zu-Punkt-Flughäfen. Der Europaverkehr legte ebenfalls zu, in Deutschland hingte der Luftverkehr im Vergleich jedoch hinterher und stabilisierte sich auf niedrigerem Niveau. In der Branche wuchs die Kritik an nationalen und europäischen Sonderlasten, die den Wettbewerb verzerren.

Ein positives Bild, auch medial, bot der Sommerreiseverkehr, der am Landesairport organisatorisch weitgehend reibungslos verlief. Die Anstrengungen der Airlines und Flughäfen zeigten Wirkung, der Betrieb lief stabil und meist pünktlich. Besonders gefragt waren Destinationen rund um das Mittelmeer. Anhaltende Waldbrände auf der Insel Rhodos und an anderen Feriendestinationen schreckten die Reisenden nicht dauerhaft ab. Nach erneuten Hitzewellen im Mittelmeerraum wurden erste Stimmen laut, die Sommerurlaube in der Region als Auslaufmodell sehen.

Fachleute gehen unverändert davon aus, dass die Nachfrage nach Luftverkehr auch mittel- und langfristig weiter zunehmen wird. Zu den größten aktuellen Herausforderungen – nicht nur der Luftfahrtbranche – zählen dabei der demografische Wandel und der daraus



Der Flugverkehr erholt sich. Wieder mehr Menschen nutzen den STR als Start- und Zielort für ihre Reisen.

resultierende Mangel an Arbeits- und Fachkräften sowie die unsichere konjunkturelle Lage. Steigende Energiepreise und Inflation belasten die Budgets von Reisenden und Unternehmen. Bei allen wirtschaftlichen Hindernissen dürfen die Unternehmen der Luftfahrt aber ihre dringendste Aufgabe nicht aus dem Blick verlieren: das Fliegen in der Luft und am Boden schnellstmöglich klimaschonend zu gestalten und sich die für die Transformation erforderliche Investitionskraft zu sichern – nur so lässt sich die notwendige globale Vernetzung des Wirtschaftsstandorts Deutschland sicherstellen.

Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft und des Konzerns

Luftverkehr

Fluggäste: Erholungskurs setzt sich fort

Im Jahr 2023 nutzten insgesamt 8,4 Mio. Fluggäste den Stuttgart Airport. Gegenüber dem vergleichsweise passagierschwachen Vorjahr stieg die Nachfrage um 20,7 %. Der Flughafen erreichte damit eine Recovery-Rate von 66,4 % im Vergleich zum Vor-Pandemie-Niveau 2019. Das Passagieraufkommen fiel in jedem Monat höher aus als im gleichen Monat des Jahres 2022. Nur im August wurde die 1-Million-Marke überschritten.

Insgesamt 46 Airlines boten Flugreisen ab Stuttgart an. Das Airline-Ranking führte unverändert die Lufthansa-Tochter Eurowings an, die im vergangenen Geschäftsjahr bis zu 17 Flugzeuge am STR

stationierte. Sie hielt mit Abstand den größten Marktanteil von nahezu unveränderten 40,2 % der Reisenden. An zweiter und dritter Stelle standen erneut die beiden türkischen Fluggesellschaften SunExpress und Turkish Airlines, dicht gefolgt von TUIfly. Pegasus rückte mit einem Passagierplus von 43,1 % im Vorjahresvergleich von Platz 6 zur Gruppe der fünf größten Carrier am STR auf. Alle Fluglinien der Lufthansa Group deckten zusammengenommen 43,5 % des Marktes am Landesairport ab.

Im Flugplan standen 2023 insgesamt 116 Destinationen in 35 Ländern. Neu im Programm war Dubai mit Eurowings, und SAS Scandinavian Airlines flog Oslo an. Erstmals am STR vertreten waren im vergangenen Jahr die Fluggesellschaften Volotea mit Flügen nach Bordeaux und Nantes sowie Southwind Airlines mit Antalya. Nach dreijähriger Unterbrechung ließ Delta Air Lines im Sommer die Verbindung Stuttgart–Atlanta wieder aufleben. Neben vielen europäischen Nonstop-Zielen sicherten auch Umsteigeverbindungen über wichtige Hubflughäfen wie Amsterdam, Frankfurt, Istanbul, London, Paris, Warschau, Wien und Zürich die weltweite und ganzjährige Konnektivität des Landesairports.

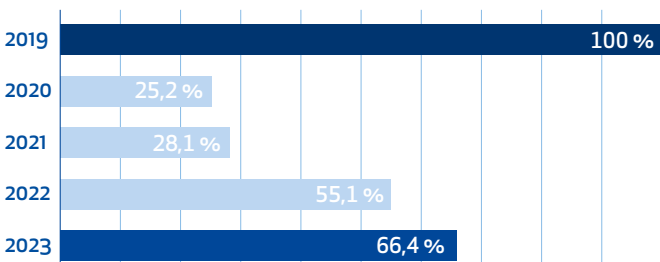
Die drei gefragtesten Länder waren die Türkei, gefolgt von Spanien und Griechenland. Die beliebtesten Reiseorte hießen Istanbul, Antalya und Palma de Mallorca. Einen Großteil des Reiseaufkommens ab Stuttgart machen Visiting Friends and Relatives (VFR) sowie touristische Verkehre aus.



Der Himmel über dem Flughafen Stuttgart füllt sich wieder: Allein Eurowings und SunExpress, zwei der Fluggesellschaften mit den meisten Passagieren am STR, machten 2023 45,3 % der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr aus.

Eine Aufwärtsentwicklung verzeichnete der Flughafen Stuttgart in allen Regionen. Das europäische Ausland – als größtes Marktsegment des STR – steuerten 6,9 Mio. der insgesamt 8,4 Mio. Fluggäste an. Das sind 18,1 % mehr als noch 2022. Der Verkehr ins übrige Ausland verzeichnete mehr als eine Verdopplung, unter anderem wegen der wiederaufgenommenen Transatlantik-Verbindung nach Atlanta. Hier lag die Zunahme bei 104,0 %. Innerdeutsch, insbesondere nach Hamburg oder Berlin, flogen 1.153.995 Passagiere. Das sind zwar 24,5 % mehr als im Vorjahr, jedoch –62,9 % im Vergleich zum Vorkrisenniveau. Pandemiebedingte Entwicklungen, ein reduziertes Angebot und ein steigendes Klimabewusstsein führen auch in Stuttgart dazu, dass der Inlandsverkehr im Verhältnis zu anderen Segmenten an Bedeutung verliert.

Entwicklung der Passagierzahlen im Vorkrisenvergleich



Flugbewegungen: Effizienz nimmt weiter zu

Die Zahl der Flugbewegungen lag in Stuttgart 2023 nach wie vor deutlich unter dem Vor-Pandemie-Niveau. Sie stieg 2023 um 7,3 % auf insgesamt 92.074 Starts und Landungen im zivilen Verkehr. Dabei verbesserte sich der Sitzladefaktor erneut: Jedes Passagierflugzeug war im Schnitt zu 78,3 % ausgelastet und beförderte 124 Personen. Im August waren es sogar durchschnittlich 137 Fluggäste pro Maschine – ein Rekord am Stuttgarter Airport. Um der erhöhten Nachfrage nach Tickets gerecht zu werden, setzten die Airlines größere Maschinen ein.

Luftfracht und Luftpost: wieder mehr Waren und Güter befördert

Im Jahr 2023 wurden insgesamt 33.086 t Fracht über den STR transportiert. Das entspricht einer Zunahme von 29,5 % im Vergleich zum Vorjahr, die sich vor allem auf eine im April gestartete neue Luftfrachtverbindung der Spedition Kühne+Nagel zurückführen lässt. Am Flughafen Stuttgart wird vorwiegend sogenannte Premiumfracht aus den Bereichen Maschinenbau und Automotive umgeschlagen. Bei der Luftpost war dagegen erneut ein Minus von 14,5 % zu verzeichnen. Ein Großteil der Postsendungen wurde 2023 von zwei Nachtluftpost-Maschinen transportiert, die Berlin und Hannover anfliegen.

Weitere Entwicklungen im Geschäftsverlauf

STRzero-Großprojekt gestartet

Mehr denn je war das Jahr 2023 am Stuttgart Airport durch das STRzero-Vorhaben geprägt. Nachdem seine Gesellschafter dem Flughafen die Teilfinanzierung der Umsetzung seines Plans zur Erreichung der Netto-Treibhausgasneutralität durch eine Zukunftsvereinbarung politisch in Aussicht gestellt haben, machte die FSG ihre Organisation für die Umsetzung des Langzeitprojekts bereit.

Mit einer Einstellungskampagne stockte die FSG dafür ihre personellen Ressourcen zunächst auf. Zum Jahreswechsel 2023/2024 begann der Ausschreibungsprozess für die Vergabe der Planungsleistungen. Im Anschluss daran steht die detaillierte Ausgestaltung der einzelnen Bauabschnitte an. Fest steht: Um die Klimaziele des Flughafens zu erreichen, müssen die Bauarbeiten bis 2040 abgeschlossen sein.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungen

Für die FSG bleiben Geschäftserfolg und Nachhaltigkeit untrennbar miteinander verbunden. Neben den wichtigen finanziellen Leistungsindikatoren Umsatz und EBITDA spielen daher auch nichtfinanzielle Steuerungsgrößen des fairports, der Nachhaltigkeitsstrategie des Landesairports, eine wesentliche Rolle. Der Flughafen Stuttgart hat die Vision, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Konkrete Schritte im veröffentlichten fairport-Programm zur Erreichung der intern gemeinsam erarbeiteten strategischen Unternehmensziele Wertschöpfung, Service, Verkehr, Umwelt, Airport City und Mitarbeitende sind dabei die Grundlage für das unternehmerische Handeln. Die vergangenen Jahre waren geprägt durch Polykrisen, die mit der Corona-Pandemie und den damit zusammenhängenden Engpässen bei Lieferketten begonnen haben und ihre Fortsetzung im Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine, verbunden mit Energieengpässen und steigender Inflation, fand. Zuletzt hat das erneute Aufflammen des Nahostkonflikts als Folge des Angriffs der Hamas auf Israel das weltpolitische Geschehen zusätzlich beeinflusst. Die dadurch entstehenden Belastungen für öffentliche Haushalte sowie inflationsbedingte Einschränkungen der Einkommen von Unternehmen und Privathaushalten belasten die Ertragspotenziale der FSG weiter. Dennoch hat die FSG ihre strategische Ausrichtung im Jahr 2023 neu justiert. Das Krisenmanagement im Rahmen der #STRong-Projektstruktur mit Fokus auf Liquidität, Arbeitsplatzsicherung und Kostensenkung wurde endgültig durch das „Back on Track“-Optimierungsprogramm abgelöst. Dabei bündelt die FSG Maßnahmen zur Umsatzsteigerung, Konsolidierung ihrer wirtschaftlichen Stärke sowie der Optimierung ihrer Organisation und schafft so die Voraus-

setzungen dafür, die finanziellen, organisatorischen und konzeptionellen Herausforderungen für STRzero zu meistern. Auch durch in diesem Zuge bereits umgesetzte Maßnahmen konnte die FSG ihr Planergebnis in Höhe von -46,5 Mio. € bereits für das Geschäftsjahr 2023 auf -13,6 Mio. € verbessern.

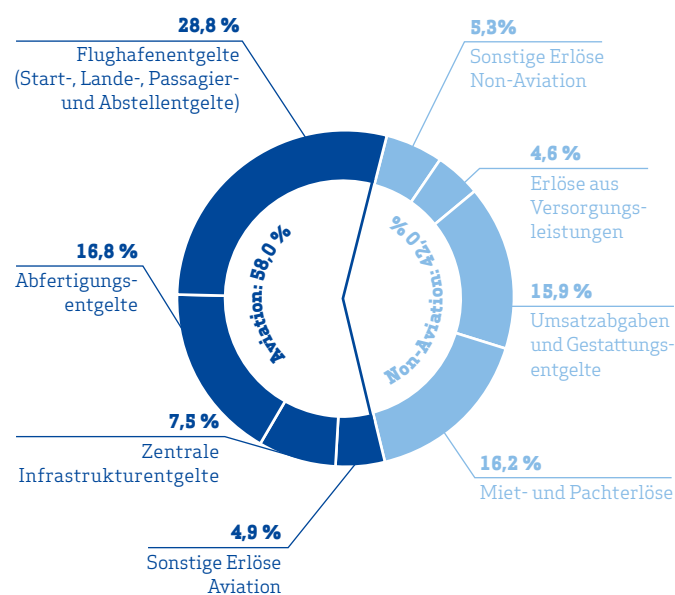
Aufbauend auf einem stabilen operativen Betrieb richtet die FSG somit ihren Fokus nunmehr wieder verstärkt auf die Zukunftsfähigkeit des Landesflughafens. Der Flughafenstandort Stuttgart soll als moderner, leistungsfähiger Airport und Verkehrsdrehscheibe zukünftigen Herausforderungen gerecht werden und dabei ab dem Jahr 2040 netto-treibhausgasneutral sein.

Ertragslage FSG-Konzern

Der Umsatz des FSG-Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2023 auf 282,0 Mio. € (Vorjahr: 224,4 Mio. €). Das Konzernergebnis betrug -12,0 Mio. € (Vorjahr: -17,1 Mio. €).

Ertragslage Flughafen Stuttgart GmbH

Die FSG erwirtschaftet den größeren Teil ihrer Erlöse passagierabhängig. Dazu zählen unter anderem Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG, Abfertigungsentgelte, Parkierungserlöse, Pachten und Umsatzabgaben aus Gastronomie und Retail. Die gegenüber dem Vorkrisenzeitraum weiterhin niedrige Passagierzahl von rund 8,4 Mio. führt im Jahr 2023 zu einem Umsatz der FSG von 249,5 Mio. € (Vorjahr: 203,8 Mio. €). Die tatsächliche Zahl der Passagiere fiel um 1,9 % höher aus als bei den ursprünglichen Planungen prognostiziert, sodass dadurch in Verbindung mit umgesetzten Preissteigerungen die Ist-Umsätze mit 24,0 Mio. € überproportional gewachsen sind und 10,6 % über den geplanten lagen. Die Umsätze verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Segmente:



Geschäftsbereich Aviation: Passagierzahlen und Umsatz erholen sich überproportional

Der Umsatz des Geschäftsbereichs Aviation ist mit 144,6 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr (113,6 Mio. €) um circa 27,4 % gestiegen, blieb aber weiterhin unter dem Vorkrisenniveau. Die Flughafenentgelte (Start-, Lande-, Passagier- und Abstellentgelte) trugen als nach wie vor größter Posten bei den Aviation-Erlösen mit 71,8 Mio. € zum Umsatz bei. Die größtenteils passagierabhängigen Erlöse waren um 7,1 % höher als die geplanten Umsätze von 135,0 Mio. €.

Geschäftsbereich Non-Aviation: Erlöse aus Verpachtung stabilisiert

Bei den Non-Aviation-Umsatzerlösen (Immobilien, Facility Management, Informations- und Kommunikationstechnologie) verzeichnete die FSG mit 104,8 Mio. € ein Plus von 16,1 % im Vergleich zum Vorjahr (90,3 Mio. €). Die von Passagieren abhängigen Umsätze, unter anderem aus Parkierung, sowie die Umsatzpacht der Gastronomen und Ladengeschäfte nahmen vor dem Hintergrund der Verkehrserholung sowie Preissteigerungen zu. Mieterlöse aus der Airport City (unter anderem SkyLoop, SkyOffice und SkyPort) konnten leicht gesteigert werden. Insgesamt lagen die im Non-Aviation-Bereich erzielten Umsätze mit 15,8 % deutlich über dem Planwert von 90,5 Mio. €.

Materialaufwand steigt mit Abfertigungsvolumen und Bezugspreisen

Der Materialaufwand fiel mit 84,0 Mio. € um 14,4 Mio. € (+21,0 %) höher aus als im Vorjahr. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf die gestiegenen sonstigen bezogenen Fremdleistungen und Personalleasingzahlungen an die Abfertigungstochter SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH aufgrund der Zunahme des Abfertigungsvolumens sowie Tarifsteigerungen. Zusätzliche Kostenbelastungen resultieren insbesondere aus höheren Bezugspreisen für Instandhaltungsmaterial.

Personalaufwand: steigender Personalbedarf und Inflationsausgleich

Die FSG hat das Jahr 2023 dazu genutzt die organisatorischen Weichen für die Zukunftsfähigkeit des Flughafens zu stellen. Nachdem im Zuge der Corona-Krise ein Einstellungsstopp umgesetzt wurde, hat im Jahr 2023 ein Personalaufbau um 98 Stellen (Stand Jahresende) stattgefunden. Damit wurde auch begonnen, das benötigte Personal für die Umsetzung von STRzero aufzubauen. Vor dem Hintergrund der hohen Inflation wurde im Jahr 2023 darüber hinaus ein neuer Tarifabschluss im öffentlichen Dienst abgeschlossen. Dieser sieht seit Juli 2023 monatliche tarifliche Inflationsausgleichszahlungen für die Beschäftigten von insgesamt 3.000 € pro Person bis März 2024 vor.

Anschließend erhöht sich der Tarif auf einem Sockelbetrag von mindestens 200 € um 5,5 %. Bereits von Januar bis März 2023 erhielten die Beschäftigten der FSG darüber hinaus einen freiwilligen Inflationsausgleich in Höhe von 300 €, welcher durch die FSG steuerfrei gestellt wurde. Der Personalaufwand 2023 nahm vor dem Hintergrund der beschriebenen Effekte gegenüber dem Vorjahr um 13,9 Mio. € (+22,1 %) auf 76,5 Mio. € zu und lag damit auf Planniveau.

Abschreibungen leicht gesunken

Das Abschreibungsvolumen 2023 lag mit 32,9 Mio. € leicht unter dem Vorjahr (33,3 Mio. €). Trotz der derzeit negativen Unternehmensergebnisse ist es für die FSG von essenzieller Bedeutung, weiterhin in den alternden Anlagenbestand zu investieren, um die Gebäude und Anlagen betriebsbereit zu halten.

Sonstige betriebliche Aufwendungen nehmen zu

Im Geschäftsjahr 2023 stieg das Gesamtvolumen der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 12,4 Mio. € gegenüber dem Vorjahr auf 66,0 Mio. €. Hintergrund sind unter anderem steigende Personalkosten im Bereich der Kontroll- und Überwachungskosten, Reinigungskosten sowie gestiegene Instandhaltungsaufwendungen und sonstige Aufwendungen, auch im Zusammenhang mit der hohen Inflation.

Finanzergebnis negativ

Die Liquiditätssituation der vergangenen Jahre war durch einen starken Anstieg der Fremdkapitalverschuldung geprägt. Trotz der weiterhin negativen Ergebnissituation hat die FSG jedoch ihre Fremdkapitalverbindlichkeiten von einem zwischenzeitlichen Höchststand in Höhe von rund 174 Mio. € im Sommer 2021 auf rund 126 Mio. € zum 31. Dezember 2023 reduziert.

Die FSG refinanziert sich weiterhin zu marktüblichen Konditionen am Kapitalmarkt. Die in der Eurozone getroffenen Maßnahmen der Europäischen Zentralbank (EZB) zur Bekämpfung der hohen Inflation – insbesondere die Erhöhung der Leitzinsen – haben in der Folge auch die Zinsen für die FSG stark erhöht, sodass trotz der rückläufigen Verschuldung daher der Zinsaufwand deutlich auf 4,7 Mio. € anstieg (Vorjahr: 1,8 Mio. €). Die Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungsverträgen von Tochtergesellschaften stiegen auf 4,5 Mio. € (Vorjahr: 2,9 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2023 wurden darüber hinaus erforderliche Wertberichtigungen unter anderem auf die atypisch stille Beteiligung sowie die Beteiligung an einer Tochtergesellschaft in Höhe von insgesamt 4,6 Mio. € vorgenommen. Die erheblich gestiegenen Zinsen wurden teilweise durch die höheren Beteiligungs- und Ergebnisabführungserträge und niedrigere Beteiligungsabschreibungen kompensiert. Das Finanzergebnis liegt insgesamt mit –5,5 Mio. € um –0,9 Mio. € unter dem Vorjahr.



Im Berichtsjahr konnte der STR sein Angebot im Bereich Gastronomie und Shops weiter ausbauen. Seit Mai 2023 können Passagiere beispielsweise bei Hochland Kaffee ein Stückchen Stuttgart mit auf ihre Reise nehmen.

Jahresergebnis

Die Auswirkungen der multiplen Krisen auf die Ertragssituation und in Form von Kostensteigerungen sowie die notwendigen Wertberichtigungen in der Bilanz belasten das Jahresergebnis der FSG weiter. Insgesamt ist das Jahresergebnis gegenüber dem Vorjahr (-16,1 Mio. €) mit -13,6 Mio. € somit um 2,5 Mio. € verbessert und liegt 32,9 Mio. € über dem geplanten Jahresergebnis. Das EBITDA als Indikator für die operative Performance ist deutlich positiv und lag für das Geschäftsjahr bei 24,7 Mio. € und damit über Vorjahr und Plan.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die notwendigen Investitionen in das Anlagevermögen des Geschäftsjahres konnten aus dem eigenen Cashflow sowie dem bestehenden Kreditrahmen finanziert werden. Zum 31. Dezember 2023 betrug das Eigenkapital 339,5 Mio. € (Vorjahr: 353,1 Mio. €). Die Eigenkapitalquote liegt mit 64,8 % (Vorjahr: 65,0 %) weiterhin deutlich über dem Branchendurchschnitt und ist einer der Gründe dafür, dass sich die FSG auch künftig am Kapitalmarkt refinanzieren kann.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind im Konzern gesunken und mit 90,5 Mio. € deutlich unterhalb des Vorjahresniveaus mit 108,8 Mio. €. Insgesamt zeigt die Entwicklung des Fremdkapitalbestandes, dass die getroffenen Managemententscheidungen wirksam sind und die Liquidität des Konzerns durch einen Rückgang der Verschuldung entlasten. Die vorhandenen Kreditlinien von 250 Mio. € bei Banken sind zur Sicherung der Liquidität ausreichend.

Investitionen in die Zukunft

Die Flughafengesellschaft benötigt insbesondere für den Bestands-erhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur Kapital. Im vergangenen Geschäftsjahr brachte die Flughafengesellschaft 17,5 Mio. € (Vorjahr: 15,3 Mio. €) für immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagevermögen auf.

Tochtergesellschaften

Baden-Airpark GmbH (65,8 %)

Mehrheitsgesellschafterin der Baden-Airpark GmbH (BAG) ist die FSG mit 65,8 %. Die übrigen 34,2 % der Anteile hält die Baden-Airpark Beteiligungsgesellschaft mbH, ein Zusammenschluss regionaler Gebietskörperschaften aus Städten, Landkreisen und Gemeinden.

Der Luftverkehr am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) hat sich im Jahr 2023 im bundesweiten Flughafen-Vergleich deutlich besser entwickelt. Mit einem um 33 % gestiegenen Verkehrsaufkommen von 1.743.808 Passagieren (Vorjahr: 1.315.525), 40.938 Flugbewegungen (Vorjahr: 37.464) und 1.830 t Luftfracht (Vorjahr: 1.783) konnten die Zahlen aus 2022 deutlich übertroffen werden. Im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 entsprechen die Passagierzahlen einer Zunahme von 29 %, das sind 1.346.750 Passagiere.

Das Geschäftsergebnis im Aviation-Bereich war stark beeinflusst von den oben genannten gesamtwirtschaftlichen Faktoren. Die im Vergleich zum Branchendurchschnitt bessere Erholung am Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden resultierte in dieser Sparte dennoch in steigenden Erlösen in Höhe von 13.166 T€ (Vorjahr: 10.473 T€) und lag damit auch um 34,0 % über Plan.

Der Bereich Immobilien entwickelte sich ebenfalls positiv. Die sogenannten Non-Aviation-Erlöse, unter anderem aus Gastronomie, Parkierung und Mietwagen, sind zum Großteil direkt von den Passagierzahlen abhängig. Insgesamt erwirtschaftete der Bereich Immobilien Umsatzerlöse in Höhe von 11.125 T€ (Vorjahr: 8.500 T€) und lag damit um 46,4 % über Plan.

Im Geschäftsjahr 2023 erreichte die Baden-Airpark GmbH ein Jahresergebnis von -2.832 T€ (Vorjahr: -5.233 T€). Es fiel damit um 62,3 % besser aus als geplant (-7.520 T€).



Die Flughafengesellschaft könnte den Airport nicht ohne ihre Töchter betreiben. Die 462 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stuttgart Airport Ground Handling GmbH sorgen jeden Tag dafür, dass Reisende pünktlich starten können.

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 2023 mit ihren Beratungen am Drittmarkt einen Umsatz von 165 T€ (Vorjahr: 172 T€) und ein Jahresergebnis von 37 T€ (Vorjahr: 35 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. Im Geschäftsjahr 2023 betrug das Ergebnis vor Ergebnisabführung 383 T€ (Vorjahr: 337 T€).

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

Die Konzerngesellschaft der FSG betreibt einen Teil der Einzelhandelsgeschäfte am Flughafen Stuttgart und Teile des gastronomischen Angebots in Terminal 1. Der Jahresumsatz betrug 2023 23.953 T€ (Vorjahr: 17.000 T€). Das Ergebnis vor Ergebnisabführung lag mit 3.013 T€ über dem Vorjahresniveau (1.169 T€).

SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (100 %)

Das Bodenabfertigungsunternehmen SAG ist eine hundertprozentige Tochter der FSG. Als Subunternehmer führt die SAG in einem sogenannten Cost-Plus-Modell sämtliche Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst für die Flughafengesellschaft durch. Das Geschäftsfeld umfasst die komplette Gepäcksortierung, den Passagier- und Gepäcktransport zwischen Flugzeug und Terminal sowie die Abfertigung und die Operations, zu denen 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 betrug im Geschäftsjahr 2023 36.696 T€ (Vorjahr: 31.621 T€). Das Ergebnis vor Ergebnisabführung lag mit 1.051 T€ über dem Vorjahr (918 T€).

S. Stuttgart Ground Services GmbH (74,9 %)

Die S. Stuttgart Ground Services GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (74,9 %) und der AHS Aviation Handling Services

GmbH (25,1 %), betreibt den Geschäftsbereich Passage (Check-in, Ticketing und Lost & Found) am Flughafen Stuttgart. Angesichts der Zunahme des Abfertigungsvolumens stieg der Umsatz auf 15.171 T€ (Vorjahr: 11.484 T€). Das Jahresergebnis ist mit 1.565 T€ über dem Vorjahr (645 T€).

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. Durch das weiterhin niedrige Abfertigungsvolumen an allen AHS-Standorten verbleibt die AHS mit einem Jahresfehlbetrag von -2.396 T€ (Vorjahr: -2.905 T€) in der Krise. Auch unter Berücksichtigung der bestehenden Risiken wird die positive Fortführungsprognose unter anderem durch die Ergebnisverbesserung gegenüber dem Vorjahr (+509 T€) bestätigt. Die AHS geht von einem weiterhin steigenden Abfertigungsvolumen und damit einer positiven Geschäftsentwicklung aus.

Flughafen Parken GmbH (20 %)

Die FSG hält neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 20 %-Beteiligung an der Flughafen Parken GmbH. Diese erzielte gemäß vorläufigem Geschäftsbericht einen Umsatz von 2.932 T€ und ein Ergebnis von 525 T€.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Prognose Geschäftsjahr 2024

Die prognostizierte weitere Geschäftsentwicklung bleibt herausfordernd. Generell konnte im Luftverkehr für das Jahr 2024 ein verhaltender Optimismus festgestellt werden. Reisebeschränkungen infolge der Corona-Pandemie spielen beim Reisen keine Rolle mehr und die hohe Nachfrage insbesondere im touristischen und Visiting-Friends-and-Relatives-Verkehr (VFR) haben im Jahr 2023 gezeigt, dass der Wunsch nach Reisen bei den Menschen ungebrochen hoch ist. Wenn gleich die wirtschaftlichen Aussichten in Deutschland in Richtung Rezession deuten, kann der rückläufige Trend bei der Inflation Grundlage für zunehmende Kaufkraft und damit eine steigende Nachfrage nach Flugreisen sein. Vor diesem Hintergrund rechnet die FSG im Jahr 2024 mit deutlich mehr Passagieren. Die Prognose wird durch die Ankündigung der Bundesregierung, die Luftverkehrssteuer im Kontext von Finanzierungslücken im Bundeshaushalt weiter zu erhöhen, gedämpft. Die Steuer belastet eine Branche, die sich gerade erst langsam von vergangenen Krisen erholt. Die regulativ bedingten Standortkosten in Deutschland gehören ohnehin zu den höchsten in Europa. Gemeinsam mit der Anhebung des Gebührendeckels in der Luftsicherheitskontrolle werden damit die Ticketpreise steigen.



Der Flughafen Stuttgart hat große Pläne: Er möchte ein Beispiel für eine optimal vernetzte und nachhaltige Mobilitätsdrehscheibe sein. Bereits heute ist der Standort essenziell für die Mobilität in Baden-Württemberg.

In der Folge wird die Nachfrage voraussichtlich insbesondere an dezentralen Flughafenstandorten wie Stuttgart belastet und den Airlines werden Anreize geschaffen, ihr Angebot zunehmend in Länder mit geringeren Standortkosten zu verlegen.

Für die weitere Entwicklung sind neben den standortspezifischen Belastungen weitere Einflussfaktoren auf die Weltwirtschaft maßgeblich. Der von Russland begonnene Krieg in der Ukraine dauert weiter an. Hinzu kommt, dass der infolge des Überfalls der Hamas auf Israel im Oktober 2023 begonnene Krieg im Nahen Osten die Region weiter destabilisiert. Das zeigt sich beispielsweise an Angriffen auf Frachtschiffe im Roten Meer durch jemenitische Huthi-Rebellen. Der Druck auf Energiemärkte und Lieferketten bleibt somit weiterhin hoch und kurzfristige Preisanstiege auf den Weltmärkten mit entsprechenden Auswirkungen auf die Kaufkraft von Unternehmen und privaten Haushalten können nicht ausgeschlossen werden.

Die beschriebenen Effekte könnten möglicherweise eine dämpfende Wirkung auf die Nachfrage nach Flugreisen und damit die Anzahl an Passagieren, die über den Landesairport reisen und maßgeblich für das Ergebnis der FSG sind, haben. Dennoch geht die FSG von einer deutlichen Zunahme aus und rechnet nach 8,4 Mio. Passagieren im Jahr 2023 für das laufende Geschäftsjahr 2024 mit 9,4 Mio. Passagieren. Die Recovery-Rate von rund 74 % im Vergleich zum Vorkrisenzeitraum wäre damit im deutschen und europäischen Vergleich noch immer unterdurchschnittlich. Gegenüber dem Vorjahr wäre dies jedoch gleichbedeutend mit einer Zunahme von 12 %.

Auf Grundlage der unterstellten Passagierzahl geht die FSG für das Jahr 2024 von einem Umsatz von 272,2 Mio. € aus. Das geplante EBITDA (23,7 Mio. €) sowie das geplante Jahresergebnis in Höhe von -13,6 Mio. € liegen dabei auf dem Niveau der Werte von 2023. Grund für die Seitwärtsbewegung trotz eines deutlich ansteigenden Umsatzes sind Kostensteigerungen unter anderem bei Personal, sonstigen betrieblichen Aufwendungen aus Projekten und Zinsen.

Mit Blick auf die weiteren Planungen verfolgt die FSG zwei verschiedene, sich ergänzende Ansätze. Zum einen bleibt die kurzfristige Entwicklung im Fokus. Strenge Kostendisziplin während der Kernkrise in den Jahren 2020–2022 im Rahmen des #STRong-Programmes wurde im Jahr 2023 durch das „Back on Track“-Optimierungsprogramm ergänzt. Darunter werden Maßnahmen zur Verbesserung der Einnahmensituation gebündelt, damit die FSG wieder möglichst schnell in die Profitabilität zurückkehrt und neben einem positiven EBITDA auch wieder einen positiven Jahresüberschuss ausweist. Zum anderen hat die FSG die langfristige Entwicklung mit rollierenden Szenarien bis ins Jahr 2040 im Blick, um das Finanzierungskonzept für STRzero abzubilden. Dieses Vorgehen stellt sicher, dass die FSG auf aktuelle Entwicklungen angemessen reagieren kann und gleichzeitig die langfristige Entwicklung nicht aus den Augen verliert. Oberste Priorität hat dabei weiterhin die Liquidität der FSG, welche über bestehende Kreditlinien abgesichert ist.

Das Jahr 2024 wird dabei von teilweise deutlichen Kostensteigerungen geprägt sein. Insbesondere beim Personalaufwand ist bedingt durch den notwendigen Stellenaufbau unter anderem für die Umsetzung von STRzero sowie erforderlichen Nachbesetzungen in Verbindung mit Tarifsteigerungen von durchschnittlich 11 % mit einer Zunahme von 11,5 Mio. € zu rechnen. Die Energiekosten steigen im laufenden Jahr trotz einer leichten Entspannung auf den Märkten weiterhin an und verbleiben auf einem im historischen Vergleich hohen Niveau. Ähnliches gilt für die Fremdkapitalzinsen, welche nach dem starken Anstieg der vergangenen Jahre auf einem hohen Niveau verbleiben werden.

Neben dem weiterhin entscheidenden Fokus auf einen effizienten Ressourceneinsatz und Kostendisziplin achtet die FSG auch im Jahr 2024 weiterhin darauf, ihre bestehenden Erlöspotenziale zu heben. Wichtiger Bestandteil ist dabei der Antrag bei der Genehmigungsbehörde auf eine neue Entgeltordnung für die Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG. Zusätzlich zur Erhöhung der bestehenden Entgelte enthält dieser auch eine Anpassung des Incentive-Programms. Dieses setzt Anreize für Airlines, ihr Angebot ab Stuttgart im Sinne einer bedarfsgerechten Verkehrsentwicklung zu verbessern. Vorbehaltlich der Genehmigung entfaltet die neue Entgeltordnung ihre Wirksamkeit zum 01. Juli 2024. Weitere Erlöspotenziale sowohl im Aviation- als auch im Non-Aviation-Bereich werden fortlaufend identifiziert und realisiert.

Im Konzern hat die Flughafengesellschaft das über ihre Tochtergesellschaft HSG betriebene gastronomische Angebot auf der Luftseite in Terminal 1 ausgebaut. Neben dem Automatengeschäft sowie der Bar „Manfred’s“ wurde im Mai 2023 zusätzlich das „barry’s“ eröffnet. Darüber hinaus wurden im Jahr 2023 mit den Restaurants „Muskat“, „Amò“ und „Ida & Frida“ seit der Pandemie drei landseitige Gastro-Outlets durch Pächter wieder eröffnet.

Die Attraktivität des Flughafen Stuttgart wird weiterhin gegeben sein, sodass künftig die Ertragskraft weiter zunehmen wird. Insbesondere in den Bereichen Tourismus und VFR sind zu Spitzenzeiten bereits wieder Auslastungen wie vor der Krise zu beobachten. Der Inlands- und Geschäftsreiseverkehr verbleibt aktuell auf einem weiterhin niedrigen Stand. Videokonferenzen sind seit Beginn der Corona-Pandemie fest im Arbeitsalltag etabliert, sodass die FSG weiterhin nicht von einer Rückkehr auf das Vorkrisenniveau ausgeht. Dennoch ist auch in diesem Segment mittel- bis langfristig von einer sich erholenden Nachfrage auszugehen. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen geht die FSG für das Geschäftsjahr 2024 sowohl in der Flughafengesellschaft als auch im Konzern von einem deutlich positiven operativen Ergebnis (EBITDA) mit zweistelligem Millionenbetrag aus.

Langfristprognose: Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Übergang zum „New Normal“

Für den Luftverkehr stellte die Pandemie eine Zäsur dar, sodass es bei der FSG eine Zeit vor und eine Zeit nach Corona gibt. Die langfristige Entwicklung und Rückkehr zu Passagierzahlen in Größenordnungen, wie sie vor der Pandemie in Stuttgart abgefertigt wurden, wird dabei durch geopolitische, volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen beeinflusst. Während der europäische und weltweite Luftverkehr in einzelnen Ländern bereits wieder ein Niveau wie vor der Krise erreicht hat, muss die Situation in Stuttgart differenziert betrachtet werden. Generelle Belastungen für die Nachfrage vor dem Hintergrund steigender Ticketpreise beziehungsweise sinkender Kaufkraft treffen dabei auf klimabewusste Reiseentscheidungen und geänderte Arbeitsweisen in Unternehmen. So erreichen in Spitzenzeiten das touristische und VFR-Segment bereits wieder Passagierzahlen wie vor Corona. Im durch Geschäftsreisende geprägten innerdeutschen Verkehr liegt die Zahl mit knapp 1,2 Mio. Passagieren im Jahr 2023 immer noch um rund 2,0 Mio. Passagiere unter dem Wert von 2019. In allen Segmenten geht die FSG jedoch von einem stabilen Wachstum aus und rechnet derzeit im Jahr 2028 mit einer Rückkehr zu ähnlichen Verkehrszahlen am Landesairport wie im Jahr 2019. Ein wesentlicher Indikator für die langfristige Entwicklung der Nachfrage nach Flugreisen bleibt dabei unverändert die Wirtschaftskraft beziehungsweise das Bruttoinlandsprodukt (BIP). Auch wenn das BIP in Deutschland im Jahr 2023 leicht gesunken ist und die Aussichten für das laufende Jahr 2024 verhalten sind, ist davon auszugehen, dass die Wirtschaftsregion Baden-Württemberg langfristig ein Wachstumsmarkt bleibt und die Nachfrage nach Flugreisen somit wieder nachhaltig ansteigen wird. Die strukturelle Verschiebung der Verkehrsegmente hin zu mehr touristischen und VFR-Verkehren und dafür weniger Geschäftsreiseverkehr wird dabei erhalten bleiben.

Die Klimaverträglichkeit des Fliegens steht weiterhin im Fokus der gesellschaftlichen und politischen Diskussion. Die national und international wieder zunehmende Nachfrage nach Flugreisen zeigt jedoch, dass das Mobilitätsbedürfnis der Menschen unverändert hoch ist. Die Notwendigkeit, klimaschonende Technologien im Luftverkehr zu entwickeln, muss auch vor diesem Hintergrund weiterverfolgt werden. Der Landesflughafen leistet dazu seinen Beitrag und bündelt die Maßnahmen in seiner STRzero-Strategie. Der Fokus der Anstrengungen liegt dabei in der energetischen Sanierung des Flughafen-campus, um den gesamten Flughafenbetrieb klimaneutral zu gestalten. Derzeit werden die notwendigen Planer für die Umsetzung der Terminalsanierung gesucht. Mit den ersten Baumaßnahmen soll im Jahr 2027 begonnen werden. Darüber hinaus möchte der STR für die Transformation hin zum klimaschonenderen Fliegen auch als Enabler und Vernetzer

relevanter Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik tätig bleiben. So fördert die FSG derzeit den Bau eines Wasserstoff-Exzellenzzentrums gemeinsam mit H2FLY am Landesairport und unterstützt damit das Land Baden-Württemberg in seiner Wasserstoffstrategie.*

Neben der Passagiernachfrage sind steigende Kosten wesentlich für die wirtschaftliche Entwicklung der FSG. Insbesondere für das in der Klimastrategie STRzero vorgesehene langjährige Terminalsanierungsprojekt sind Baukosten ein relevanter Faktor. Wenngleich sich die Baupreisentwicklung mit extremen Anstiegen in den vergangenen Jahren voraussichtlich nicht in gleicher Art und Weise fortsetzen wird, ist dennoch von weiterhin steigenden Kosten auszugehen.

Neben den Baukosten verbleiben aber auch Energie-, Personal- und Zinskosten auf einem hohen Niveau und belasten so das Ergebnis der FSG. Die langfristige Entwicklung bleibt abzuwarten, aber es ist nicht davon auszugehen, dass sich die Preise wieder auf ein vergleichbares Vorkrisenniveau reduzieren werden. Eine Herausforderung der kommenden Jahre wird es sein, ein ausgewogenes Verhältnis im Spannungsfeld zwischen der Weitergabe von Kosten, dem Erhalt der Zukunftsfähigkeit und Konnektivität des Landesairports sowie dem wirtschaftlichen Erfolg der FSG sicherzustellen.

Risikofrüherkennungssystem

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. Mitarbeitende/Personal
- d. Finanzwirtschaft

* Zum Zeitpunkt der Prüfung des Lageberichts war noch nicht bekannt, dass das Wasserstoff-Exzellenzzentrum nicht in der hier beschriebenen Form realisiert werden wird. [\[GRI 2-4\]](#)

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

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, gegebenenfalls Mahnläufe, begegnet. Ausfallrisiken von Forderungen können aber trotz systematischer Erfassung und aktiver Steuerung dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB

Die FSG unterliegt als mitbestimmtes Unternehmen dem Gesetz über die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen. In Anwendung der §§ 36 und 52 Abs. 2 GmbHG hat die Geschäftsführung für den Zeitraum 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025 für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung eine Zielgröße von 25 % festgelegt. Im Geschäftsjahr 2023 wurde die Zielgröße nicht erreicht, der Frauenanteil lag bei 20 %.

Der Aufsichtsrat hat für den Frauenanteil in der Geschäftsführung im Zeitraum 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025 eine Zielgröße von 50 % festgelegt. Im Geschäftsjahr 2023 war keine Frau an der Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH beteiligt. Die Neubestellung von Mitgliedern der Geschäftsführung erfolgt wie auch in allen anderen Bereichen der Gesellschaft im Rahmen objektiver Entscheidungskriterien anhand von Eignung, Befähigung und fachlicher Leistung. Dabei wird auf eine angemessene Berücksichtigung von Frauen geachtet.

Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat im Zeitraum 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025 hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße von 25 % festgelegt. Diese Zielgröße wurde 2023 erreicht.

Stuttgart, 04. März 2024

Flughafen Stuttgart GmbH
Geschäftsführung



Ulrich Hepp



Carsten Poralla



Wie viel Luftverkehr es zukünftig am STR und weltweit gibt, hängt von geopolitischen, volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen ab. Treffsichere Vorhersagen werden durch die zunehmend volatile Weltlage sowie die Auswirkungen der Klimakrise erschwert.

Was wir tun.



Respekt

the fairport steht für Vielfalt und Toleranz. Wir achten aufeinander und übernehmen Verantwortung für uns und unsere Umwelt. Das spiegelt sich in unseren acht Handlungsfeldern wider, in denen wir mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie aktiv sind.



HANDLUNGSFELDER

des fairport [GRI 3-2]

STANDORTENTWICKLUNG & VERKEHRSANBINDUNG

Die FSG entwickelt die Infrastruktur der Airport City kontinuierlich zum intermodalen Verkehrsknoten weiter. Die gesamte Region profitiert davon.

S. 34

KLIMASCHUTZ & ENERGIE

Mit seiner Klimastrategie STRzero will der Flughafen die Emissionen des Betriebs bis spätestens 2040 auf null bringen. Die Entwicklung für klimaschonendes Fliegen unterstützt die FSG nach Kräften.

S. 52

STRzero

Wesentliches im Blick

[GRI 3-1 und GRI 3-2] Der Flughafen Stuttgart ist ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor und großer Arbeitgeber der Region. Gleichzeitig hat sein Betrieb Auswirkungen auf Menschen in der Nachbarschaft und die Umwelt. Wo sie Einfluss nehmen kann, entwickelt die Flughafen Stuttgart GmbH (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 Fluggäste, Mitarbeitende, Anwohnende, Anteilseigner, geschäftliche Kontakte, die Politik sowie die allgemeine Öffentlichkeit. 2023 trugen 464

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

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

NACHBARSCHAFT & GESELLSCHAFT

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

S. 46

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 Anwohnerschaft ein.

S. 61

CORPORATE GOVERNANCE & COMPLIANCE

Verbindliche Regeln und Werte 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. 30

BESCHÄFTIGTE & ARBEITSUMFELD

Die FSG honoriert die Leistung ihrer Mitarbeitenden und bietet ihnen vielfältige Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie ein faires und sicheres Arbeitsumfeld.

S. 38

UMWELT & RESSOURCEN

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

S. 64

WIRTSCHAFT UND REGION






Der Flughafen Stuttgart ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor für das Land und seine Hauptstadt. An Spitzentagen starteten und landeten dort im Berichtsjahr bis zu 272 Maschinen, durchschnittlich 23.000 Passagiere wählten den STR jeden Tag und mehr als 33.000 t Luftfracht wurden verladen. Damit schlägt der Airport eine Brücke in die Welt, die internationale Unternehmen sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen für ihre Tätigkeiten brauchen.






Gleichzeitig ist der Flughafen Arbeitgeber. Studien gehen davon aus, dass pro eine Million Reisende 1.000 Arbeitsplätze am Standort und noch einmal doppelt so viele in der Region entstehen. Diese Menschen arbeiten etwa in Catering-Betrieben, im Taxigewerbe oder in Hotels. Die rund 300 verschiedenen Unternehmen und Behörden am Airport bieten etwa 10.000 Jobs. Damit ist der STR eine der größten Arbeitsstätten in Baden-Württemberg und trägt wesentlich zur Wertschöpfung bei.

Von Stuttgart in die Welt

Die Größe des Streckennetzes bewegte sich im Berichtsjahr in Richtung Vorkrisenniveau: 116 Ziele – und damit drei mehr als im Vorjahr – standen im Flugplan. Die Reiseorte lagen in 35 verschiedenen Ländern (2022: 32). An der Anbindung des Flughafens an wichtige europäische Hubs mit weltweiten Umsteigemöglichkeiten änderte sich nichts – Stuttgarter Passagiere können beispielsweise in Amsterdam, Frankfurt, Istanbul, London, Paris und Wien den Flieger wechseln. Als Airport-Betreiberin steht die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) in ständigem Kontakt mit den Airlines, damit Strecken wieder oder neu aufgenommen werden können. Denn ihr öffentlicher Auftrag bleibt es, den Verkehr entsprechend den Mobilitätsbedürfnissen in Baden-Württemberg zu entwickeln.

Wichtigste Destinationen 2023

Zielland	Fluggäste ¹	Veränderung zu 2022 in %
Türkei 	1.948.355	11,5
Spanien 	1.489.274	15,1
Deutschland 	1.156.702	24,2
Griechenland 	749.572	9,8
Italien 	504.123	20,6

Zielort	Fluggäste ¹	Veränderung zu 2022 in %
Istanbul 	770.404	14,7
Antalya 	658.876	20,0
Palma de Mallorca 	582.333	6,7
London 	353.185	43,5
Berlin 	348.861	28,2

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

Polykrise als New Normal?

Auch 2023 brachte Krisen mit sich. Anfang des Jahres kam es zu schweren Erdbeben in der Türkei und in Syrien, bei denen tausende Menschen starben, verletzt wurden oder ihr Zuhause verloren (→ S. 47). Kriege, wie der in der Ukraine oder jener in Nahost, führten bei der FSG zu Betroffenheit. Auch die Energiekrise und die damit einhergehende Inflation beherrschten die Schlagzeilen der Medien im Berichtsjahr und beeinflussen die Reisebudgets von Unternehmen und Passagieren. Eine andere große Herausforderung war und ist auch

weiterhin der demografische Wandel, der Engpässe bei Arbeits- und Fachkräften im Land verursacht. Das Fachkräftemonitoring der Industrie- und Handelskammer kam zu dem Schluss, dass zwischen 2022 und 2035 durchschnittlich 397.000 Spezialistinnen und Spezialisten pro Jahr fehlen werden.

Back on track

Die Erholung im Luftverkehr schreitet unterschiedlich schnell voran, deutschlandweit konnte sie sich 2023 auf einem niedrigen Niveau stabilisieren. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Passagierzahlen um 18,1 % auf 8,4 Mio. Menschen an, die 2023 über den Landesairport reisten. Eine hohe Nachfrage bei Visiting-Friends-and-Relatives (VFR) und touristischen Reisen hat gezeigt, dass die Menschen unabhängig von Krisen reisen wollen. Insgesamt lag der STR noch 33,6 % unter dem Vorkrisenjahr 2019. Die FSG rechnet für 2024 mit 9,4 Mio. Passagieren. Die Vorhersage für den deutschen Luftverkehr fällt verhalten optimistisch aus, wenngleich es herausfordernd bleibt, Prognosen zur kurzfristigen Geschäftsentwicklung zu treffen. Die FSG geht derzeit davon aus, dass die Verkehrsnachfrage erst 2028 wieder auf dem Level von vor vier Jahren sein wird.

Leistungsfähigkeit heißt Zuverlässigkeit

2023 lag die Pünktlichkeit laut eigenen Auswertungen bei 73,4 % (2022: 73,5 %). Die meisten Verspätungen kamen durch Flugzeuge zustande, die bereits unpünktlich in Stuttgart landeten. Der STR analysiert Verspätungen genau und arbeitet mit Airlines, Flugsicherung, Bundespolizei und anderen Airports zusammen, um sie möglichst zu vermeiden.

Damit auch an Spitzentagen alles nach Plan läuft, stocken die Flughafengesellschaft und ihre Töchter für die Hauptreisezeit im Sommer das Personal auf. Gleichzeitig stellte die FSG 2023 viele neue Mitarbeitende für die Umsetzung ihrer Klimastrategie STRzero ein (→ S. 39).

Ziel: erfolgreich und nachhaltig wirtschaften

Die FSG investierte im Berichtsjahr 17,5 Mio. € in immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagevermögen. Die Eigenkapitalquote lag zum 31. Dezember 2023 bei 64,8 % und damit erneut über dem Durchschnitt der Branche. Die Grundsteuer betrug 2022 0,6 Mio. €. Sie verteilte sich auf die Städte Leinfelden-Echterdingen (56 %), Filderstadt (35 %), Stuttgart (7 %) und Ostfildern (1 %) sowie die Gemeinde Neuhausen (1 %).

Der Flughafen achtet darauf, möglichst regionale Waren und Güter sowie Dienstleistungen lokaler Unternehmen einzukaufen. Das zahlt auf sein strategisches Ziel, erfolgreich und nachhaltig zu wirtschaften, ein. 2023 kamen 87 % der Lieferantinnen und Lieferanten aus der Region. Auch der Großteil der Mitarbeitenden wohnt nah am Airport. Dorthin wandern auch die meisten Löhne und Gehälter in Höhe von 61,6 Mio. €.

bis zu **130**
t FRACHT transportiert allein Kühne+Nagel
jede Woche ab STR



Seit 2023 gibt es am STR eine neue Luftfrachtverbindung: Die Spedition Kühne+Nagel fliegt mit einer Maschine des Typs Boeing 747-800F einmal in der Woche nach Birmingham in den USA.

Mit Blick in die Zukunft

Der Stuttgart Airport ist offen für Innovationen und sieht sich als deren Enabler. Mit seiner Infrastruktur will er für das Luft- und Raumfahrtcluster Baden-Württemberg und weit darüber hinaus eine ideale Erprobungsplattform für innovative Technologien sein und so seine Vorreiterrolle in Technik und Nachhaltigkeit weiterhin unter Beweis stellen. Für den STR sind diese Projekte eine Chance, die Zukunft mitzugestalten.

Im März 2024 hat Skytanking, einer der führenden Betankungsdienstleister in der Luftfahrt, den weltweit ersten vollelektrischen Tankwagen der 40-m³-Klasse in Betrieb genommen. Damit gelingt es am Landesflughafen erstmals, die Abfertigungsschritte eines Flugzeugs am Boden ausschließlich mit elektrischen Fahrzeugen durchzuführen. Der neue E-Tankwagen wiegt 52 t und fasst 40.000 l Kerosin. Entwickelt wurde er vom Aufbauhersteller Esterer gemeinsam mit Daimler Truck unter der Maßgabe, damit ein breites Spektrum an Flugzeugen mit Treibstoff versorgen zu können. Die Realisierung erfolgte im Forschungsprojekt finalize! (→ S. 58) des Airports zusammen mit der Universität Aachen und Skytanking. Das Vorhaben wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) gefördert.

Ein weiteres neues Projekt mit STR-Beteiligung ist das Digitale Testfeld Air Cargo (DTAC) – ein Vorhaben der Frankfurt University of Applied Sciences und des Fraunhofer IML, das vom Bundesministerium

für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert wird. Ziel ist es, die Lufttransportkette effizienter und leistungsfähiger zu machen, indem die Vernetzung verbessert und die Prozessabläufe digitalisiert werden. In dem Teilprojekt, an dem der Flughafen Stuttgart mitwirkt, werden 2024 auf dem Vorfeld Versuche zu automatisierten Transporten durchgeführt.

Auch die Forschung zum Thema Wasserstoff fördert die FSG bereits seit Jahren aktiv (→ S. 59). Der inhaltliche Fokus liegt derzeit auf der Erforschung und Erprobung des Zusammenspiels von Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie und Luftverkehrsinfrastruktur im Live-Betrieb, wie etwa im Projekt GOLIAT, an dem die FSG und das Unternehmen H2FLY ebenfalls beteiligt sind. Darin wird untersucht, wie wasserstoffbetriebene Flugzeuge in den Realbetrieb eines Verkehrsflughafens integriert werden können. H2FLY kam bereits in der Vergangenheit konkrete Unterstützung des Flughafens zu – das Tech-Unternehmen hat sich auf die Entwicklung von Wasserstoff-Brennstoffzellen-Systemen für Flugzeuge spezialisiert. In wenigen Jahren soll die erste größere Maschine des Pioniers in der Luft sein.

Der Flughafen will als *the fairport* die Transformation hin zum klimaschonenden Fliegen weiter vorantreiben. Mit seiner Klimastrategie STRzero (→ S. 52) und den Zielen, die er sich im fairport-Programm (→ S. 98) selbst auferlegt hat, arbeitet der Flughafen kontinuierlich daran.



Seit April 2024 können Passagiere einiger Airlines ihr Gepäck selbst aufgeben. Die wenigen Schritte, die Reisende durchführen müssen, sind selbsterklärend. Wenn es doch mal klemmt, helfen die Mitarbeitenden der SAG weiter.

First priority: unsere Passagiere

Elektronische Geräte und Flüssigkeiten vor der Sicherheitskontrolle bereithalten? Das ist am STR nicht mehr an jeder Kontrollspur notwendig. Bis Ende 2024 wird es an der Sicherheitskontrolle in Terminal 1 insgesamt fünf Computertomografie-Gepäckprüfanlagen geben. Diese können Flüssigkeiten, Aerosole und größeres elektrisch betriebenes Equipment durchleuchten und Verbotenes erkennen. Bis die Geräte flächendeckend zur Verfügung stehen, wird es noch etwas dauern.

Der Flughafen hat seit 2022 eine eigene Lounge, The Aviator Gallery, die im Laufe des Jahres erweitert wurde. Auf einer Fläche von insgesamt 280 m² gibt es in Terminal 3 auf der Galerieebene im Sicherheitsbereich 68 Sitzplätze. Ein Buffet bietet verschiedene Getränke sowie warme und kalte Speisen je nach Tageszeit. Neben Statuskunden verschiedener Airlines können alle Passagiere die Lounge gegen einen Aufpreis nutzen.

Damit Menschen mit Behinderung komfortabel reisen können, gibt es am STR den Boarding Support. Die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) kümmert sich als Tochtergesellschaft um alle Passagiere, die auf dem Weg zum Flugzeug Hilfe benötigen. Das Angebot gilt für Blinde, Gehörlose sowie für Personen mit anderen körperlichen und geistigen Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen. Für Reisende im Rollstuhl stehen außerdem PRM-Hublifter bereit, spezielle Fahrzeuge, mit denen sie einfach zu ihrem Sitzplatz im Flugzeug gelangen können. Auch in den Terminals spielt Barrierefreiheit eine Rolle: Alle Angebote wie beispielsweise Gastronomie und Shops sind ohne Stufen erreichbar. Mithilfe von Aufzügen können Passagiere die Ebene wechseln.

Die FSG arbeitet intensiv daran, bis 2025 auch digital barrierefreier zu werden. Dieses Ziel ist im fairport-Programm (→ S. 98) festgelegt. Der Flughafen gibt online auch Hilfestellungen, zum Beispiel indem er Informationen zur Reisezeit bereitstellt. Eines seiner Ziele ist es, mit seinem Service Kundinnen und Kunden zu begeistern.

Bestnoten für Sicherheit

Damit Fliegen sicher ist, braucht es strenge Leitlinien. Deutschlandweit und innerhalb der EU gelten Gesetze, die alle Bereiche eines Flughafens regeln. Behörden und Organisationen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene garantieren ein hohes Luftsicherheitsniveau, indem sie regelmäßig Kontrollen und Prüfungen veranlassen. Direkt am Stuttgart Airport gibt es an der Land-Luft-Grenze zwei Zuständigkeiten: die FSG, die Personal und Waren prüft, und die Bundespolizei, die Gepäck und Passagiere bei Eintritt in den sensiblen Bereich kontrolliert.

Sicherheit hat am Flughafen Stuttgart höchste Priorität: In der Bewertung der Vereinigung Cockpit e. V. hat der STR auch 2023 wieder überdurchschnittlich gut abgeschnitten. Beim jährlichen Flughafencheck erhielt er die Note 1,7 und landete damit auf einem Spitzenplatz. Pilotinnen und Piloten halten den Airport für einen der sichersten in Deutschland – die untersuchten Kriterien übertreffen zum Teil die gesetzlichen Pflichten. Untersucht wurden beispielsweise An- und Abflugverfahren, Runway, Parkpositionen und Rollbahnen. Der Flughafenbetreiberin obliegt die Sicherheit auf den Flächen des Flugbetriebs, weshalb sie regelmäßig in deren Instandhaltung investiert.

Für den übrigen Campus richtet sich die FSG nach den Regelungen der International Civil Aviation Organization (ICAO) und der European Aviation Safety Agency (EASA). Damit die Vorgaben eingehalten werden, ist das sogenannte Safety Management System Teil des integrierten Managementsystems und des Flugplatzhandbuchs. Verfahrensanweisungen und eindeutige Aufgabenzuweisungen sorgen für die ständige Einhaltung von sicherheitstechnischen Abläufen. Verantwortlich dafür sind der Bereichsleiter Aviation und der Beauftragte für das Sicherheitsmanagement. Das Safety Review Board trifft sich regelmäßig in bestimmten Abständen sowie anlassbezogen. Es besteht aus internen Beraterinnen und Beratern sowie der Aufsichtsbehörde des Airports.

Campus-Brandschutz aus einer Hand

2023 wurden die beiden Werkfeuerwehren der Landesmesse Stuttgart GmbH und der FSG zusammengeführt. Die Verantwortung für den Brandschutz auf dem gesamten Campus liegt seit dem 01. April bei der Flughafengesellschaft. Alle 135 Feuerwehrleute können auch Rettungsdienst leisten, wenn beispielsweise Mitarbeitende oder Reisende schnell medizinische Hilfe benötigen. Bis 2027 soll eine neue Feuerwache westlich der Terminals gebaut werden, die den erforderlichen Platz für das gewachsene Team bietet.

Kommt es am Flughafen Stuttgart zu einem sicherheitsrelevanten Vorfall, hält der Airport das fest. Im Berichtsjahr führten ein Zwischenfall mit Gefahrgütern (2022: 3) sowie 96 Beseitigungen von Öl und/oder Treibstoff (2022: 62) zu Feuerwehreinsätzen. Störungen auf der Start- und Landebahn gab es 10-mal (2022: 10), meldepflichtige Flugbetriebsstörungen, interne sowie sonstige Alarmer 19-mal (2022: 14). Die FSG nimmt diese Vorfälle sehr ernst und prüft sie gewissenhaft, damit sich Schadensfälle nicht wiederholen. Bestehende Sicherheitsvorkehrungen werden dahingehend ständig angepasst.

STANDORTENTWICKLUNG UND VERKEHRSANBINDUNG

Der Flughafen Stuttgart ist der Dreh- und Angelpunkt für Mobilität im Südwesten Deutschlands. Nirgendwo sonst in der Region sind die verschiedensten Verkehrsmittel vom Flugzeug bis zum Sharing-Bike so gut vernetzt und werden von so vielen Menschen genutzt. Die einmalige Anbindung macht den STR zu einem attraktiven Businessquartier. Aber auch aus Nachhaltigkeitsgründen befasst sich der Airport damit, wie Reisende den Standort erreichen. Im Jahr 2023 hat die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) einige Schritte unternommen, um Klimaschutz und Intermodalität weiter vorwärtszubringen. Ziel ist es, ein Beispiel für eine optimal vernetzte und nachhaltige Mobilitätsdrehscheibe zu sein.

Kundenorientiert und klimabewusst

Der Stuttgart Airport will für alle seine Passagiere und Besuchende eingut durchdachter Verkehrshub sein. Daran arbeitet bei der FSG die Stabstelle Mobilitätsmanagement. Sie hat alle bodengebundenen Verkehre im Blick, trägt zur Vernetzung der diversen Transportmittel bei und fördert insbesondere klimaschonende Optionen. Denn: Auch die An- und Abreise zum Flughafen muss sich wandeln, damit der Landesairport sein Klimaziel bis 2040 erreichen kann (→ S. 58). Abgesehen von den Starts und Landungen der Flugzeuge entstehen nirgendwo am STR so viele Emissionen wie beim landseitigen Verkehr. Dieser beinhaltet die Strecken, die Passagiere, pendelnde Mitarbeitende und Lieferfirmen zurücklegen. Die FSG steuert beispielsweise mit dem Ausbau ihres Elektro-Ladenetzes gegen, aber auch indem sie bestehende Fahrrad- und Carsharing-Angebote verbessert und bewirbt.

Viele Wege führen zum Ziel

Kurzstreckenflüge lassen sich vermeiden. Bestes Beispiel ist die Linie Stuttgart-Köln, die nicht mehr von Airlines bedient wird, seitdem es eine schnelle ICE-Verbindung gibt. Generell zeigt sich: Für Wegzeiten von bis zu drei Stunden halten Reisende die Zugfahrt für eine sinnvolle Alternative zum Flug. Ganz im Sinne seiner Klimastrategie STRzero unterstützt der Airport die Verlagerung solcher Angebote auf die Schiene.

Ist eine Region über viele verschiedene Transportmittel gut erreichbar, stärkt dies den Wirtschaftsraum. Es bietet außerdem die Möglichkeit, intermodal unterwegs zu sein – also mehrere Verkehrsmittel für einen Trip zu kombinieren. Die Auswahl für eine maßgeschneiderte An- und Abreise ist am Standort groß: Es gibt bereits U- und S-Bahn-Halte, Busverbindungen, Rad- und Fußwege genauso wie die Autobahn und weitere Straßen. Zur Infrastruktur gehören daneben Parkplätze, eine Radabstellanlage, Taxistände, eine Tankstelle für konventionelle Kraftstoffe und selbst für Wasserstoff, zahlreiche E-Ladestationen, diverse Carsharing- und Mietwagenservices sowie Bikesharing.

Monitore in den Terminals sind Fluggästen dabei behilflich, naht- und umstandslos umzusteigen. So sind direkt am Gepäckband und an Stelen in den Terminals Echtzeitdaten des ÖPNV und der Fernbusse sowie die aktuellen Verfügbarkeiten für Car- und Bikesharing eingeblendet. Um die bestehenden Mobilitätsalternativen noch weiter bekannt zu machen, kooperiert der Flughafen in Kampagnen auf Social Media und seinen Webeflächen mit der Landesinitiative bewegt. Deren Ziel ist es, die Nachfrage im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Baden-Württemberg zwischen 2010 und 2030 zu verdoppeln.



Am STR treffen bald noch mehr Hauptverkehrsachsen der Region Stuttgart aufeinander. Aus der Luft lassen sich die Fortschritte am Bau des Flughafenbahnhofs und der Gleise der Schnellstrecke Stuttgart-Ulm entlang der A 8 gut erkennen.

Mobilitätswende in vollem Gange

Am Airport hat sich zuletzt einiges getan, um die Verkehrsdrehscheibe zu vervollständigen. Folgende Entwicklungen verzeichnete der STR im Geschäftsjahr 2023:

→ **Meilenstein für Flughafenbahnhof:** Im September 2023 durchschlugen die Mineure des Bahnprojekts Stuttgart 21 den letzten der insgesamt rund 4.400 Tunnelmeter, die Landesairport und -messe an das Fernbahnnetz anbinden werden. Nicht nur am STR, sondern auch an allen anderen S21-Baustellen wurden damit die Bohrarbeiten fertiggestellt. Zur neuen Haltestelle sollen Fahrgäste vom Stuttgarter Tiefbahnhof in Zukunft nur noch acht Minuten brauchen. Zurzeit sind es mit Stadt- oder S-Bahn 27 Minuten. Als Finanzierungspartnerin steuerte die FSG insgesamt 359 Mio. € zu dem Projekt bei. Neben Reisenden aus aller Welt werden rund eine Viertelmillion Menschen auf den Fildern unmittelbar von der neuen Verkehrsinfrastruktur in ihrer Nachbarschaft profitieren. Die letzte Befragung ergab, dass etwa 29 % der Passagiere bereits den ÖPNV nutzen, um zum STR zu gelangen. Durch die neue Station sollen es 45 % werden.

→ **Nachfrage für Stromer gedeckt:** Ende 2023 umfasste die gesamte E-Infrastruktur am STR 332 Ladepunkte, die der Airport alle selbst betreibt. Ein Großteil steht für die Elektro-Flotte auf dem Vorfeld bereit. Im vergangenen Jahr stattete die FSG 22 weitere Parkplätze für Besuchende mit Stromanschlüssen aus. Zum Jahresende gab es am STR insgesamt 84 öffentliche Ladepunkte in Fußnähe zu den Terminals – so viele wie sonst an keinem anderen Flughafen in Deutschland. An sechs dieser Punkte ist Schnellladen möglich. Zu den Nachhaltigkeitstagen in Baden-Württemberg bot die FSG den Service aktionsweise gratis an, um die klimafreundliche Anreise per Elektroauto zu fördern. 75 weitere E-Stellplätze stehen Beschäftigten des Airports sowie anderer Firmen und Behörden zur Verfügung. Im laufenden Jahr ist eine Erweiterung vorgesehen. Außerdem ist geplant, für elektrische LKW der Speditionen und für Autovermietungen Schnellladestationen zu errichten.

→ **Noch flexibler mit mehr Auswahl:** Im März 2023 startete mit Miles Mobility ein dritter Carsharing-Dienst am Campus. Aktuell gibt es für die Flotten von Miles, Share Now und deer an zwei Standorten insgesamt 46 Parkplätze, die alle mit Ökostrom-Ladestationen versehen sind.

→ **Einstieg ins Carpooling:** Rund 7.800 Beschäftigte legen täglich den Weg an ihren Arbeitsplatz, den Flughafen, mit dem Auto zurück. Für alle Mitarbeitenden des FSG-Konzerns gibt es seit April 2024 die neue App von „Stuttgart fährt mit“. Die Idee: firmenübergreifende

Fahrgemeinschaften bilden, um Emissionen und Kosten zu reduzieren, neue soziale Kontakte zu knüpfen und den Verkehr zu entlasten. An der Initiative, die 2022 im Bündnis zur Luftreinhaltung des Landes Baden-Württemberg als Pilotprojekt ins Leben gerufen wurde, beteiligen sich neben dem Airport die Stadt Stuttgart sowie mehrere Kliniken und Universitäten. Die FSG hält Benefits, wie beispielsweise exklusive Parkflächen, für die Nutzerinnen und Nutzer bereit.

→ **Radverkehr mitgedacht:** Im Frühjahr 2023 wurde eine Bike-and-Park-Anlage mit Garagenplätzen und DIY-Reparaturstation für Radlerinnen und Radler eingeweiht. Sie befindet sich zentral am Stuttgart Airport Busterminal (SAB). Zweiräder lassen sich dort sicher und witterungsgeschützt abstellen, Batterien können kostenlos aufgeladen und platte Reifen wieder aufgepumpt werden. Das soll das Umsatteln auf das umweltfreundliche Fortbewegungsmittel fördern. Darüber hinaus gibt es auf dem Flughafengelände bereits zwölf ausgewiesene Stellflächen für die Velos der Mitarbeitenden und der Fluggäste. Bikes können auch spontan an einer der beiden Sharing-Stationen von RegioRadStuttgart ausgeliehen werden. Zum betrieblichen Mobilitätsmanagement der FSG gehören außerdem weitere Dienst- und Lastenfahrräder (→ S. 45).

rund **250.000**

MENSCHEN AUS DEM UMFELD profitieren vom Fernbahnhof

Buchstäbliche Senkrechtstarter

Sie sind längst keine Science-Fiction mehr und es wäre auch nicht das erste Mal, dass der Landesflughafen als Plattform zur Erprobung von Mobilitätsinnovationen dient: Vertikal startende und landende Luftfahrzeuge (eVTOL) werden als einer der Zukunftsmärkte im Luftverkehr gesehen. Noch in diesem Jahr werden in Europa die ersten kommerziellen Einsätze in größerem Umfang erwartet. Die Zulassung für die elektrischen Jets steht in Deutschland noch aus. Für urbane und überregionale Transporte könnten eVTOLs künftig auch die Mobilitätsdrehscheibe STR ergänzen, weshalb sich die Flughafengesellschaft konzeptionell darauf vorbereitet.

Gastronomie im Aufwind

Gleich vier neue Restaurants erweiterten im vergangenen Geschäftsjahr das kulinarische Angebot in den Terminals. Auf der Landseite startete Autogrill – mit 6 Einheiten der aktuell größte Betreiber am Standort – zunächst das italienische Konzept Amò. Darauf folgten die

Eröffnungen der SSP-Gruppe von Ida & Frida mit gesundem Fast Food und des inhabergeführten türkischen Restaurants Muskat. Innerhalb des Sicherheitsbereichs kam das von der Konzerntochter HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH bewirtschaftete Barry's hinzu. Ab diesem Sommer bringt ein neuer Foodtruck vor den Terminals noch mehr Auswahl für Reisende. Ab 2026 sollen neue gastronomische Konzepte folgen. Der Ausschreibungsbeginn ist für Mitte 2024 geplant.

Airport City – eine Stadt mit Runway

Der Flughafen Stuttgart selbst ist rund um die Uhr geöffnet und belebt. Seit Sommer 2023 trifft das auch auf Edeka in Terminal 3 zu. Der Supermarkt ist nun nachts ein Self-Service-Store, sodass sich Einkäufe jederzeit erledigen lassen. Davon profitieren neben denjenigen, die früh abfliegen oder spät landen, insbesondere Schichtarbeitende. Mit Hochland Kaffee und MyFamily ergänzen auch zwei neue Shops seit vergangenem Jahr das Sortiment für Fluggäste.

Vor und nach der Sicherheitskontrolle vermietet die FSG insgesamt rund 9.000 m² an Handel, Gastronomie und Servicepunkte. Etwa 30 % davon betreibt die HSG. Um seinen Passagieren und Besuchenden ein attraktives und abwechslungsreiches Angebot bieten zu können,

arbeitet der STR mit seinen Partnern stetig an der Entwicklung seiner Erlebniswelt.

Die Erlöse aus dem Non-Aviation-Business – also aus der Vermietung und Verpachtung von Retail- und Gewerbefläche sowie flughafenspezifischen Einrichtungen, aus dem Parkraummanagement und der Werbung – machten im Geschäftsjahr 42 % der Gesamtumsätze aus. Sie stiegen mit dem sich nach der Krise weiter erholenden Verkehr. In der Gastronomie-Sparte verzeichnete die FSG ein Plus von 28,9 %, im Handel von 26,3 %, in Travel Value/Duty Free von 41,9 % und beim Parken von 38,3 %. Ihre Werbeplätze vermarktet die Flughafengesellschaft selbst. Daraus ergaben sich 40,8 % mehr Einnahmen als im Jahr zuvor.

Die Miet- und Pächterlöse der FSG aus Flugbetriebsflächen und Gebäuden der Airport City inklusive der jeweiligen Umsatzabgaben und Gestattungsentgelte betragen 80,1 Mio. € (2022: 69,4 Mio. €). Am STR gibt es immer weniger Leerstand. 2023 waren 94,6 % der verfügbaren Räumlichkeiten belegt. Neben den Immobilien entlang der Flughafenstraße entwickelt die FSG auch die Stuttgart Airport City Süd weiter. Sie umfasst den circa 15 ha großen Cargo-Bereich mit Büro-, Lager- und Logistikflächen sowie Grundstücke des Flughafens innerhalb des Gewerbegebiets Filder-Airport-Areal.



Voll in Fahrt: Eine neue App vernetzt Pendlerinnen und Pendler, die auf dem Weg zur Arbeit die gleiche Strecke zurücklegen, schont die Umwelt und die Geldbeutel. Der Landesairport ist Partner der Mitfahrplattform, die 2023 an den Start ging.

BESCHÄFTIGTE UND ARBEITSUMFELD

Mission exzellenter Arbeitgeber: Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) will ihren Mitarbeitenden ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld bieten. Gemeinsame Unternehmensziele und -werte sind dafür die Basis und ein wichtiger Erfolgsfaktor. Auch seine Zukunft hat der Airport im Blick, denn er kümmert sich um seine Nachwuchskräfte. Gleichzeitig sucht er innovative Lösungen, um das bereits vorhandene Wissen im Unternehmen zu halten. Für die kommenden Jahre wird dies enorm wichtig sein, denn der Flughafen hat viel vor. Er will mit seiner Klimastrategie STRzero die von ihm verursachten Emissionen bis 2040 auf null bringen.

Stärkster Airport aller Zeiten

1.151 Beschäftigte inklusive Auszubildenden waren im Berichtsjahr bei der FSG tätig. Für 95,5 % gilt der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD-F). 98,8 % der 1.084 Personen starken Stammelegschaft sind mit unbefristeten Arbeitsverträgen ausgestattet. Die FSG-Mitarbeitenden profitieren von vermögenswirksamen Leistungen und von einer zweiten Rente durch die betriebliche Altersvorsorge bei der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder. Die Feuerwehr, die Rettungsdienste und die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) haben zudem einen ergänzenden Haustarifvertrag. Die obere Führungsebene wird außertariflich entlohnt.

Im Jahr 2023 kamen so viele neue Kolleginnen und Kollegen wie noch nie ins Team: 192 Eintritte verzeichnete die FSG bis zum 31. Dezember. Diesen stehen 94 Austritte gegenüber. Die durchschnittliche Fluktuationsquote stieg auf 8,0 % an (2022: 7,4 %).

Flexibilität ist am Flughafen an vielen Orten gefragt. Im Bodenverkehrsdienst spielt diese Eigenschaft eine besonders große Rolle. Die SAG hat ihre Betriebsvereinbarungen darauf ausgelegt, den Personalbedarf kurzfristig an saisonale Schwankungen anpassen zu können und dennoch eine hohe Arbeitsplatzsicherheit zu ermöglichen. Das Tochterunternehmen arbeitet mit variablen Schichten und Jahresarbeitszeitkonten. Ist das Fluggastaufkommen in der Hauptreisezeit hoch, helfen Zeitarbeitskräfte aus. Sie liegen mit ihrem Verdienst deutlich über dem Mindestlohn.

Antwort auf die Inflation

Während der Corona-Pandemie einigten sich die deutschen Flughäfen und die Gewerkschaften auf einen Notlagentarifvertrag, um die Arbeitsplätze zu sichern. Dessen Laufzeit war vom 01. September 2020 bis 31. Dezember 2023 vorgesehen. Die Geschäftsführung und der Betriebsrat setzten sich auch aufgrund der vielen Rückmeldungen aus der Mitarbeitendenbefragung (MAB) beim Aufsichtsrat dafür ein, die ursprünglich vereinbarte Dauer zu verkürzen. Mit Erfolg: Zum 01. Mai 2023 stieg der Flughafen Stuttgart vorzeitig aus dem Übereinkommen aus. Konkret bedeutete das, dass der Beschäftigten-Beitrag zur betrieblichen Altersvorsorge sank, während der Arbeitgeber-Anteil um den gleichen Prozentsatz stieg. Zudem wurden die letzten verschobenen Tarifierhöhungen in Höhe von 1,8 % im April nachgeholt. Dadurch befand sich die FSG wieder auf dem regulären Tarif- und Vergütungsniveau des TVöD.

Der Angriffskrieg Russlands sorgte für steigende Preise in ganz Deutschland. Die FSG entschied sich deshalb, ihre Mitarbeitenden mit einer übertariflichen steuer- und sozialabgabenfreien Inflations-

ausgleichsprämie in Höhe von 300 € zu unterstützen. Sie wurde in den ersten drei Monaten des Berichtsjahres ausgezahlt. Auch in den Tarifverhandlungen einigten sich Arbeitgeber und Gewerkschaften auf weitere Unterstützungen für die Beschäftigten:

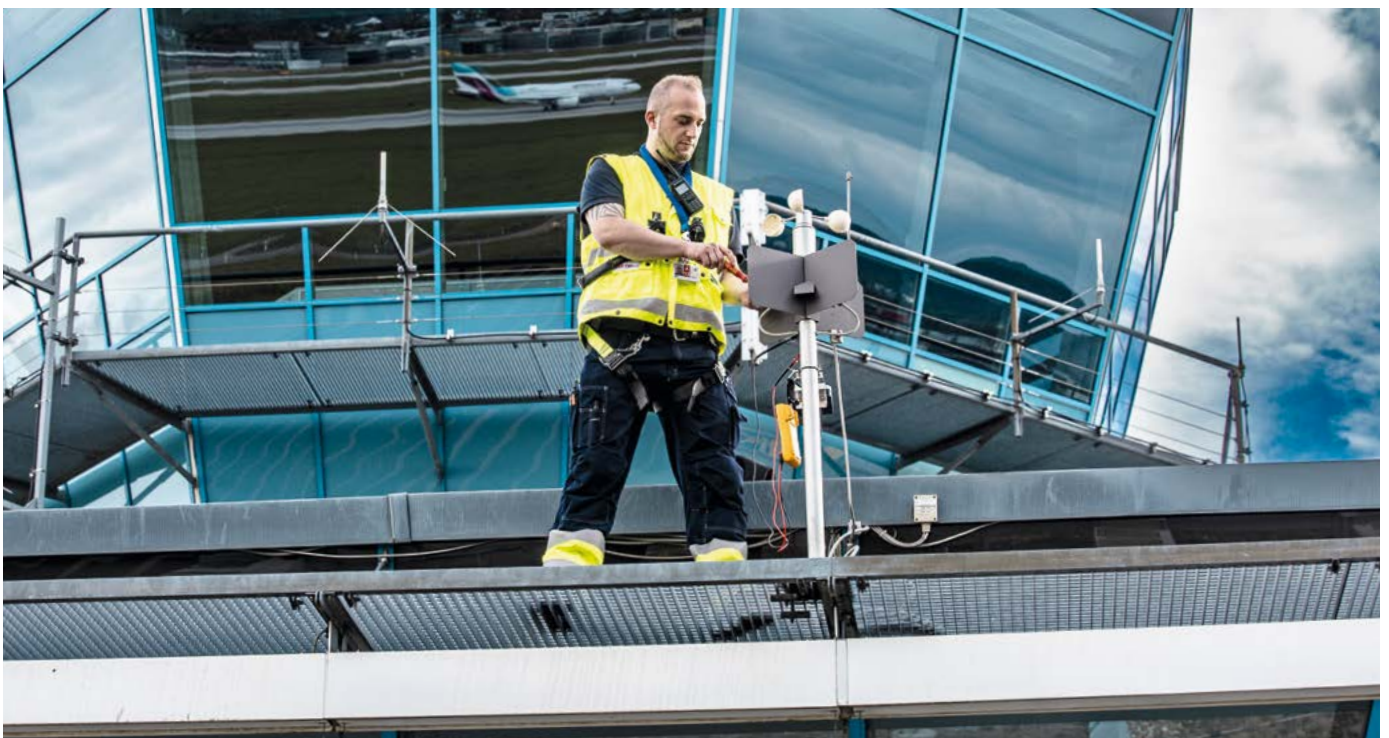
- Eine Einmalzahlung in Höhe von 1.240 € im Juni 2023 als Inflationsausgleich, Auszubildende erhielten 620 €.
- Monatliche Zahlungen in Höhe von 220 € von Juli 2023 bis Februar 2024.
- Erhöhung des Tabellenentgeltes um einen Sockelbeitrag von 200 € und anschließend um 5,5 % ab März 2024.

Durch die Beendigung des Notlagentarifvertrags setzte die leistungsorientierte Bezahlung (LOB) wieder ein. Die Flughafengesellschaft entschied sich, die LOB einmalig in anderer Form anzuwenden: als Treuebonus, der im Juni 2024 ausbezahlt wird. Die dazu abgeschlossene Betriebsvereinbarung galt für alle Beschäftigten der FSG, die an mindestens einem Tag im Kalenderjahr 2023 Anspruch auf Entgelt hatten und am 31. Dezember 2023 in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis standen. Dabei wurden auch Mitarbeitende berücksichtigt, die im Laufe des Jahres eingestellt wurden.

Wissenstransfer für die Zukunft

Viele neue Kolleginnen und Kollegen stellte die FSG im Berichtsjahr ein. Das hängt vor allem mit einem enorm wichtigen Großprojekt zusammen: Mit seiner Klimastrategie STRzero will der Airport bis 2040 in Scope 1 und 2 treibhausgasneutral werden. Dafür braucht er die unterschiedlichsten Fachkräfte, denn in den nächsten 16 Jahren stehen umfangreiche Aufgaben an. Der Flughafen will unter anderem neue Fotovoltaikanlagen installieren, seine E-Flotte und die dazu notwendige Ladeinfrastruktur ausbauen und seine Bestandsgebäude sanieren. Für die Koordination hat er ein Team aus den unterschiedlichsten Abteilungen auf die Beine gestellt. Obwohl viele Mitarbeitende das Projekt schon länger vorantreiben, wurde im August 2023 der offizielle Beginn bekannt gegeben.

Eine weitere Herausforderung, mit welcher der Flughafen in Zukunft konfrontiert wird, ist das Wissensmanagement. 44 % der Belegschaft waren 2023 älter als 50 Jahre und werden in absehbarer Zeit in Rente gehen – der Airport könnte ihr Know-how verlieren. Die Abteilung Human Resources arbeitet an Lösungen, um Erkenntnisse und Erfahrungen im Unternehmen zu bewahren. Zudem ermöglicht die FSG ihren Mitarbeitenden bei betrieblichem Bedarf auch über das gesetzliche Rentenalter hinaus eine Weiterbeschäftigung.



Ob auf dem Vorfeld oder hoch oben auf den Dächern der Gebäude, neben vielfältigen Aufgaben gibt es am Flughafen auch die besten Aussichten im Job.

Gemeinsame Ziele und Ambitionen

Die Wünsche und Bedürfnisse ihrer Belegschaft sind der Flughafengesellschaft wichtig. Darum lädt sie in regelmäßigen Abständen zu einer MAB ein. Die letzte fand im Sommer 2022 statt. Die FSG identifizierte die größten Handlungsschwerpunkte bei den Themen Führungsverhalten, Feedback- und Verbesserungskultur sowie Vergütung. Seitdem führte der Flughafen eine Reihe von Maßnahmen durch. Dazu gehören beispielsweise die Bezuschussung des Deutschlandtickets und eine grundlegende Optimierung des Onboardingprozesses. So will der STR im Wettbewerb um Fachkräfte konkurrenzfähig bleiben.

Der Konzern entwickelte Werte, Ziele und Führungsgrundsätze, die Beschäftigte und Geschäftsführung mit Leben füllen. So viele Mitarbeitende wie möglich wurden einbezogen, um die maximale Bandbreite des Feedbacks zu berücksichtigen. Erarbeitet wurden fünf zentrale Werte (→ S. 13) und sechs strategische Unternehmensziele (→ S. 98). Letztere zeigen auf, in welchen Punkten die FSG und ihre Töchter eine nachhaltige Entwicklung erreichen wollen: Airport City, Mitarbeitende, Service, Umwelt, Verkehr und Wertschöpfung.

Die Werte veranschaulichen, wofür *the fairport* steht: Fairness, Flexibilität, Glaubwürdigkeit, Respekt und Teamgeist. In den Jahresgesprächen zwischen Mitarbeitenden und ihren Vorgesetzten sollen sie künftig stärker einbezogen werden. In diesem Austausch wird über berufliche Entwicklungsmöglichkeiten gesprochen, neue Zielvereinbarungen gesetzt und geprüft, inwiefern die aus dem vorangegangenen Jahr erreicht wurden.

Vorbild, Kommunikation, Wertschätzung, Zusammenarbeit, Vertrauen, Lernkultur und Leistung – das sind die neuen Führungsgrundsätze (→ S. 41), welche die FSG im Berichtsjahr finalisiert hat. Sie sind verbindliche Prinzipien, die täglich von den Leitungsebenen eingehalten werden sollen. Die Geschäftsführung geht mit gutem Beispiel voran: Sie bietet eine monatliche Sprechstunde an, in der alle Mitarbeitenden ihre Anliegen direkt bei ihnen vortragen können.

Die FSG erweiterte zudem das Weiterbildungsprogramm. So entstand eine interdisziplinäre Gruppe, die Digital Pioneers. Das Team besteht aus Kolleginnen und Kollegen verschiedener Abteilungen und soll Projekte in der Digitalisierung, Automatisierung und digitaler Transformation konkret angehen. Dazu besuchen die Teilnehmenden verschiedene Workshops und Lernreisen. Anschließend wird das erlernte Wissen am Flughafen angewandt.

Vielfalt als Erfolgsfaktor

Die wichtigsten Zukunftsprojekte lassen sich nur gut meistern, wenn die Blickwinkel vieler unterschiedlicher Menschen darin einfließen. Das macht Diversität am Arbeitsplatz umso wichtiger. Als *the fairport* setzt sich der Flughafen dafür ein, dass alle die gleichen Chancen erhalten – unabhängig von Geschlecht, Alter, Weltanschauung, Behinderung, sexueller Identität, sozialer, ethnischer oder nationaler Herkunft. Insgesamt 28 Nationen arbeiten bei der FSG zusammen.

Der Anteil der Angestellten mit einer Schwerbehinderung lag 2023 bei 6,3 und damit über der gesetzlichen Vorgabe von 5,0 %. Für eine gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern legt der Aufsichtsrat Zielgrößen und Fristen für den Frauenanteil in Geschäftsführung, Aufsichtsrat sowie den oberen beiden Führungsebenen fest. Insgesamt liegt der Anteil an Frauen bei 29,7 % am STR. Sie sind damit noch unterrepräsentiert.

Der Stuttgart Airport toleriert keine Diskriminierung. Eine geschlechtsunabhängige Entlohnung ist für ihn selbstverständlich. 2023 wurden keine Verstöße gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) gemeldet. Mitarbeitenden, die von Benachteiligung betroffen sind, stehen verschiedene Meldekanäle zur Verfügung (→ S. 13). Auch der Betriebsrat, die gewählte Schwerbehindertenvertretung oder die Jugend- und Auszubildendenvertretung sind Anlaufstellen. Wer Diskriminierung am Arbeitsplatz anzeigt, muss keine Angst haben, dass der Fall öffentlich wird. Die Person, die meldet, wird geschützt.

1.151

MITARBEITENDE bei der FSG im Jahr 2023

Führungsgrundsätze



Vorbild

Ich bin Vorbild und Botschafter der Werte und Ziele des Unternehmens. Ich lebe vor, was ich von Mitarbeitenden verlange. Durch meine Haltung und Einstellung schaffe ich eine motivierende Arbeitsumgebung.



Kommunikation

Ich kommuniziere transparent, kläre Erwartungen und Ziele, erläutere Entscheidungen und schaffe eine aktive Feedback- und Lernkultur.



Wertschätzung

Ich nehme mir Zeit für das Team. Ich begegne meinem Gegenüber mit Interesse und Respekt und höre aufmerksam zu. Für Leistung und Einsatz bringe ich Anerkennung zum Ausdruck.



Zusammenarbeit

Ich denke und handle im Sinne des ganzen Flughafens. Konflikte spreche ich offen an und wir lösen sie gemeinsam.



Vertrauen

Ich schenke Vertrauen. Ich gewinne Vertrauen, indem ich authentisch und verlässlich bin. Ich vertraue den Entscheidungen der Mitarbeitenden.



Lernkultur

Ich gehe offen mit Fehlern um, fördere das Lernen aus Fehlern und unterstütze den Verbesserungsprozess.



Leistung

Ich schaffe Chancengleichheit. Ich schaffe Rahmenbedingungen, in denen Mitarbeitende ihr Bestmögliches erbringen. Ich stärke Eigenverantwortung durch bewusste Delegation von Aufgaben und Entscheidungskompetenz. Ich bin in Verbindung mit den Mitarbeitenden, erkenne Potenziale und fördere sie individuell.

Nachwuchstalente gesucht

Junge Menschen sind die Fachkräfte von morgen, darum unterbrach der STR selbst in finanziell angespannten Zeiten seine Ausbildungsprogramme nicht. Mit seinem zielgruppenorientierten Claim „Bei dir läuft’s? Bei uns fliegt’s!“ stellt er auf Social Media oder Ausbildungsmessen seine Berufsmöglichkeiten vor. Spannende Informationen aus erster Hand bekamen alle Besucherinnen und Besucher des ersten Karrieretags am Flughafen Stuttgart. Über 20 Unternehmen aus ganz unterschiedlichen Bereichen gaben einen Einblick, wie vielseitig und interessant die Airport-Jobs sein können.

2023 begannen 22 junge Frauen und Männer ihre Ausbildung in den Fachrichtungen Elektronik für Betriebstechnik, Fachinformatik für Systemintegration, Kfz-Mechatronik, Mechatronik, als Kaufleute für Büromanagement und bei der Werkfeuerwehr. Gemeinsam mit ihnen starteten fünf dual Studierende in den Studiengängen Aviation Management, Wirtschaftsinformatik und Elektrotechnik. Die Flughafenfeuerwehr garantiert nach dem Abschluss eine unbefristete Übernahme. In den anderen Abteilungen besteht die Sicherheit, mindestens zwölf weitere Monate bei der FSG bleiben zu können.

	2023	2022	Veränderung in %
Flughafen Stuttgart GmbH	1.084	980	10,6
Baden-Airpark GmbH	268	226	18,6
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH	462	432	6,9
S. Stuttgart Ground Service GmbH	285	266	7,1
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH	122	98	24,5
Anzahl Mitarbeitende gesamt	2.221	2.002	14,3

Der Flughafen Stuttgart bietet passende Formate zur beruflichen Weiterbildung für alle. Seminare mit unterschiedlichen Schwerpunkten wie Arbeits- und Tarifrecht, Stressreduktion/-vermeidung, Rhetorik oder Train-the-Trainer finden je nach Bedarf statt und stehen jedem offen, egal ob sich jemand in der Ausbildung, am Berufsanfang oder in Führungsverantwortung befindet. Fachspezifische oder sicherheitsrelevante Schulungen machen den größten Teil der jährlich absolvierten Fortbildungsstunden aus. Zusätzlich können Teams oder auch Einzelpersonen interne oder externe Unterstützung bei herausfordernden Situationen in Anspruch nehmen. Hierunter fallen Mediationen oder Moderationen von und für Gruppen sowie Einzel- oder Gruppencoachings.

Im Sinne der Beschäftigten

Ende März 2022 wählten die FSG-Beschäftigten per Listenwahl 15 Kolleginnen und Kollegen in den Betriebsrat (BR). Bei wesentlichen Entscheidungen oder Veränderungen bezieht die Geschäftsführung das Gremium frühzeitig und unter Einhaltung der gesetzlichen Pflichten mit ein. Darüber hinaus prüft der BR, ob Tarifverträge, Regelungen und Bestimmungen sowie geltende Betriebsvereinbarungen eingehalten werden. Er organisiert außerdem Betriebsversammlungen für die Belegschaft – im Berichtsjahr fand diese im Dezember 2023 statt. Digital können sich die Mitarbeitenden jederzeit über eine Dialogbox im Intranet an die Interessensvertretung wenden.

Der Aufsichtsrat (AR) der FSG setzt sich aus 16 Personen zusammen. Acht davon vertreten die Seite der öffentlichen Anteilseigner, die andere Hälfte die der Belegschaft. Das Gremium überwacht die Geschäftsführung der FSG und die ihrer Töchter und muss bei weitreichenden Entscheidungen und großen Investitionssummen seine Zustimmung geben. Darüber hinaus gibt es am Landesairport eine Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) und eine Schwerbehindertenvertretung (SBV). Sie setzen sich für bestimmte Gruppen innerhalb des Unternehmens ein. Das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit sowie die Rechte aus dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) können Mitarbeitende jederzeit und ungehindert ausüben.

Austausch im Arbeitsalltag

Kommunikationskanäle gibt es am STR einige – sei es über Microsoft Teams, das Intranet oder das Flugblatt-Magazin. Ein weiteres Format, das sich über die Corona-Pandemie entwickelt hatte, ist der Geschäftsführungs-Talk. Wurde er in der Krisenzeit noch virtuell durchgeführt, wechselte er zu Beginn des Berichtsjahres in eine hybride Variante. Die Flughafen-Doppelspitze besucht dabei verschiedene Abteilungen, informiert über neuste Entwicklungen und beantwortet Fragen. Wer nicht in Präsenz dabei sein kann, hat die Möglichkeit, sich in den Livestream einzuschalten.

Wertschätzung ist einer der Grundsätze, die bei der Flughafengesellschaft gelebt werden. So laden Ulrich Heppe und Carsten Poralla monatlich 15 Kolleginnen und Kollegen zum Geburtstagsfrühstück ein. Sie werden aus allen Beschäftigten, die im Vormonat Geburtstag hatten, ausgelost. Eine weitere Veranstaltung, die schon 2022 ein Erfolg war, wurde auch 2023 wieder ein Highlight: das konzernweite Mitarbeitenden-Event STR Summer Night. Als Dankeschön für die tatkräftige Arbeit, den Einsatz und das Engagement das gesamte Jahr über lud der Landesairport die gesamte FSG und die Tochtergesellschaften am Standort zum Beisammensein auf die Besucherterrasse ein.

Weniger Stress im Alltag

Berufstätige müssen ihren Job und Privates unter einen Hut bringen. Um dabei zu helfen, ermöglicht der Airport örtlich flexibles Arbeiten. Der Vorteil: wegfallende Anfahrtswege und dadurch mehr Zeit für Familie, Ehrenamt und Erholung. Bereits seit April 2022 können Mitarbeitende, deren Tätigkeiten dafür geeignet sind, bis zu 80 % ihres Pensums anderswo als am STR erledigen. Daneben gibt es die Option, in Teilzeit zu arbeiten. 2023 waren 196 Personen in dieser Form tätig.

Für sein Konzept wurde dem STR 2018 von der Initiative familyNET der baden-württembergischen Wirtschaft die Auszeichnung „Familienbewusstes Unternehmen“ verliehen. Zudem ist die Flughafengesellschaft Teil von „Erfolgsfaktor Familie“ – einem Unternehmensnetzwerk des Bundesfamilienministeriums und der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK).

2

WOCHEN Ferienbetreuung für FSG-Kinder

Die FSG unterstützt ihre Mitarbeitenden außerdem mit folgenden Leistungen:

→ **Kinderbetreuung:** Im Sommer bietet der Airport zwei Wochen lang in Kooperation mit der Bildungstiftung element-i eine Ferienfreizeit für Kinder zwischen sechs und zwölf sowie deren Geschwister an. Außerhalb dieser Zeit können Eltern auf die Kids-Box zurückgreifen. Kommen die Kleinen in Ausnahmefällen mit zur Arbeit, finden sie in der mobilen Kiste eine Wickelaufgabe, Spielsachen, Stifte und Bücher.

→ **Hilfe bei einem Pflegefall in der Familie:** Wird ein Familienmitglied pflegebedürftig, trifft das die Angehörigen häufig unerwartet. Vier Pflgelotsinnen und Pflgelosten beantworten als erste Anlaufstelle Fragen zu den gesetzlichen Rahmenbedingungen. Sie haben zusätzlich einen Überblick, an welche Stellen sich die Betroffenen für ausführlichere Informationen wenden können.

→ **Hilfe bei Suchterkrankungen:** Erkrankt jemand aus dem Unternehmen an einer Sucht, bieten drei betriebliche Suchthelferinnen und Suchthelfer ihre Hilfe bei der Suche nach Therapie-Einrichtungen, Selbsthilfegruppen oder bei der Wiedereingliederung an. Sie beraten Vorgesetzte und Kolleginnen und Kollegen und klären über den Umgang mit Betroffenen auf. In jedem persönlichen Gespräch gilt für sie die Schweigepflicht.

→ **Weitere Angebote:** Die Personalabteilung, die Vertretungen der Arbeitnehmenden, der Betriebsarzt und der pme-Familienervice stehen allen Beschäftigten mit Infomaterial, Coachings oder Beratung zu weiteren Themen zur Seite. Über den Dienstleister Better-Doc gibt es die Möglichkeit, sich bei Beschwerden Hilfe zu holen. Er unterstützt bei der Suche nach einer Fachpraxis, Behandlungsstrategien oder der Terminfindung bei Spezialistinnen und Spezialisten. In ausgewählten Fitnessstudios und Sportzentren können Mitarbeitende durch eine Kooperation zu vergünstigten Tarifen trainieren.

Prävention hat Priorität

Als Arbeitgeberin nimmt die FSG ihre Fürsorgepflichten gegenüber ihrem Team sehr ernst. Die Managementsysteme für Gesundheit und Arbeitsschutz sorgen dafür, dass gesundheitliche und sicherheitstechnische Risiken vermieden werden. Anliegen rund um das Thema Arbeitssicherheit beantwortet eine eigene Stabstelle. Sie prüft vor Ort die Arbeitsstätten der Flughafengesellschaft. Unterstützung erhält sie vom BR, der Schwerbehindertenvertretung und den Betriebsärzten. Letztere sind im Airport Medical Center für die arbeitsmedizinische Betreuung zuständig. Ihre Aufgabe ist es unter anderem, Beschäftigte bei Bedarf zu den Wechselwirkungen zwischen Job und Gesundheit aufzuklären und zu beraten.

Darüber hinaus gibt es beispielsweise Eignungsuntersuchungen wie den Check-up für das Führen von Fahrzeugen aus der STR-Flotte oder die Impfung zum Schutz gegen Influenza. Geregelt ist dies in der Arbeitsmedizinischen Vorsorgeverordnung, die durch die arbeitsmedizinischen Regeln konkretisiert wird. Die Untersuchungen folgen den Grundsätzen des Verbands Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV).

Der Airport setzt auf präventive Maßnahmen, um sein Personal vor arbeitsbedingten Gefahren wie Unfällen zu schützen. Schulungen und

Beiträge im Intranet sensibilisieren die Beschäftigten. Die Trainings haben unterschiedliche Themenschwerpunkte: allgemeiner Gesundheits- und Arbeitsschutz, Bildschirmarbeitsplätze, Fahren auf dem Vorfeld, der Umgang mit Gefahrstoffen oder Winterdienstfahrzeugen und die Nutzung der persönlichen Schutzausrüstung.

Ehrenamtliche Sicherheitsbeauftragte sind eine Anlaufstelle für Angestellte, die eine potenzielle Gefährdung erkannt haben. Sie tragen dazu bei, Maßnahmen zur Verhütung von Betriebsunfällen, Berufskrankheiten und Gesundheitsgefahren umzusetzen. Kommt es dennoch zu einem Unglück, werden die Erste-Hilfe-Leistungen dokumentiert und gemeldet. Damit es zu keiner Wiederholung kommt, wird jeder Vorfall gründlich nachverfolgt.

Im Ernstfall können sich die Flughafenfeuerwehr und der Rettungsdienst auf weitere Mitarbeitende verlassen. Brandschutzhelferinnen und -helfer unterstützen bei der Gebäuderäumung und sorgen dafür, dass alle sicher ins Freie gelangen. Die Erstversorgung von Verletzten übernehmen geschulte Kolleginnen und Kollegen, bis der Sanitätsdienst eintrifft. Bei einem Großschadensereignis bekommt die Feuerwehr Support durch Freiwillige, die ICAO-Ersthelferinnen und -Ersthelfer. In regelmäßigen Übungen erlernen sie das Zusammenspiel der verschiedenen Einheiten und können so bei Krisen mit anpacken.



Gemeinsam aktiv auf dem Sportplatz der Feuerwache sein und mit Spaß etwas für die Gesundheit tun – Bewegung ist für unsere Mitarbeitenden sowohl bei der Arbeit als auch im Alltag wichtig und fördert Stressabbau und Produktivität.

Fit für den Job

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) der FSG verfolgt das Ziel, eine gute körperliche und geistige Verfassung zu erhalten und zu fördern. Der Arbeitskreis Gesundheit, der Gesundheitszirkel, der Gesundheitsbeauftragte, der Arbeitsausschuss sowie der Expert BGM und Physiotherapie sind dafür zuständig. Sie sorgen dafür, dass physisches und psychisches Wohlbefinden als wichtige Faktoren in die Strukturen und Prozesse am Flughafen miteinbezogen werden.

Das BGM besteht aus acht Handlungsfeldern: Zusammenarbeit mit der technischen und medizinischen Arbeitssicherheit, Präventionsmanagement, Gesundheitsförderung, Personalentwicklung, Suchtprävention, Betriebliches Eingliederungsmanagement, Beteiligung der Mitarbeitenden, Notfall- und Krisenmanagement. Die FSG-Belegschaft kann aus einem breiten Sport-, Präventions- und Reha-Angebot wählen:

- Wechselnde Kurse zur psychischen und physischen Leistungsfähigkeit
- Webinare zu unterschiedlichen Gesundheitsthemen
- Personal Training
- Internes Fitnessstudio
- Ernährungsberatung
- Betriebssport

Vorträge zu Neurofitness oder gesundem Essen sowie ein individueller Krafttest oder eine EKG-basierte Messung der Herzfähigkeit: Die Gesundheitstage sind seit 2023 zurück am STR. Sie fanden an vier aktionsreichen Tagen im April statt. Zusätzlich wird am Airport mindestens einmal im Jahr der StressRadar angeboten. Hierbei handelt es sich um ein Seminar, das kurzfristig dabei hilft, die eigene Belastung zu reduzieren.

Klimabewusstsein fördern

Der Flughafen Stuttgart unterstützt umweltfreundliche Möglichkeiten für die Arbeitswege seiner Angestellten. Damit er die Bedarfe noch besser einschätzen kann, führte er im Berichtsjahr erstmals eine Mobilitätsbefragung durch. Sie soll zukünftig regelmäßig wiederholt werden, damit der Airport als Arbeitgeber auf bestehende Bedürfnisse eingehen kann.

Derzeit finanziert die FSG das Deutschlandticket zu 90 % für ihre Mitarbeitenden. Außerdem bietet sie konzernweit eine Plattform für Mitfahrgelegenheiten an (→ S. 36). Für Fahrten innerhalb des Flughafencampus können über ein digitales Buchungssystem jederzeit Autos und E-Bikes ausgeliehen werden. Mit der Initiative JobRad lässt sich auch ein Velo für die private Nutzung leasen. Außerdem nimmt die FSG jährlich an der bundesweiten Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil, die die Krankenkasse AOK und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club ADFC e. V. organisieren. Passend dazu strebt der STR aktuell eine Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber an.

NACHBARSCHAFT UND GESELLSCHAFT

Der Flughafen Stuttgart hilft jedes Jahr zahlreichen Passagieren aus aller Welt dabei, an ihr Reiseziel zu gelangen. Doch auch die Nachbarinnen und Nachbarn in der direkten Umgebung hat der Airport immer im Blick – schließlich liegt ihm ein gutes Miteinander am Herzen. Deshalb engagiert sich der STR vor Ort für gemeinnützige Vereine sowie lokale Projekte, lädt zu öffentlichen Veranstaltungen ein und versorgt Anwohnende regelmäßig und transparent mit Informationen.

Flughafen-Seelsorge feiert Jubiläum

Für die Diakonin, den Diakon und die 30 Ehrenamtlichen, die am Flughafen arbeiten, war 2023 ein besonderes Jahr: Die ökumenische Einrichtung der Diözese Rottenburg-Stuttgart und der Evangelischen Landeskirche Württemberg feierte im November ihr 25-jähriges Bestehen. Sie ist eine Anlaufstelle für Mitarbeitende, Besucherinnen und Besucher sowie Reisende jeder Glaubensrichtung. Seit 1998 begleiten die Ehrenamtlichen bei Bedarf Reisende und Beschäftigte im Alltag und in schwierigen Grenzsituationen. Neben dem Gesprächsangebot steht ein Raum für Gebete in Terminal 3 bereit. Der „Raum der Stille“ dient auch als Rückzugsmöglichkeit.

Zukunft mitgestalten

Im Berichtsjahr spendete die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) erneut an karitative Organisationen und nachhaltige Projekte. Insgesamt kam dabei eine Summe von 83.000 € zusammen. Knapp die Hälfte des Geldes ging an die Diözese Rottenburg-Stuttgart. Die Flughafen-gesellschaft sponserte darüber hinaus eine Veranstaltung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Universität Stuttgart – das DLR E2Flight Symposium. In den Fachrunden der Konferenz für emissionsfreies und elektrisches Fliegen standen die Themen Powertrain und Komponenten, Flugzeug-Demonstratoren und Start-ups im Vordergrund.

Mit insgesamt 9.530 € unterstützte der STR 2023 Sportvereine in der Nähe. Davon konnten beispielsweise Trikots, Pokale und Trainingsanzüge für Kinder- und Jugendmannschaften gekauft werden. In einer verbindlichen Richtlinie ist festgelegt, wer wie von der Flughafen-gesellschaft gefördert werden kann. Eine zentrale Anforderung an das Sponsoring ist ein lokaler Bezug der Vereine.



Zu den Christopher Street Day-Kulturwochen von Stuttgart PRIDE im Juli 2023 beleuchtete der Flughafen Stuttgart seine Terminals in Regenbogenfarben. Menschen aus allen Kulturen und Ländern weltweit sind am Flughafen willkommen, unabhängig von Alter, Nationalität, Geschlecht und sexueller Orientierung.

Schnelle Hilfe für Betroffene

Die Erdbeben in der Türkei und in Syrien am 06. Februar 2023 lösten auch am STR große Anteilnahme aus. Die FSG spendete 10.000 € an die Stuttgarter Hilfsorganisation STELP. Der ehrenamtliche Verein lindert akute Not durch schnellen Zugang zu Lebensmitteln, Sanitärprodukten und medizinischer Versorgung.

Der Airport stellte außerdem kurzfristig einen Hangar für das türkische Generalkonsulat bereit. Am Flughafen wurde daraufhin nicht nur technisches Equipment für Flüge in die Türkei umgeschlagen, sondern auch alle dringend benötigten Hilfsgüter, die mit hoher Priorität im Katastrophengebiet gebraucht wurden – beispielsweise Stromaggregate, Feldbetten, Decken und Babynahrung.

Pfandspenden sichern Arbeitsplätze

Zehn Jahre Projekterfolg feierte der STR im Berichtsjahr zusammen mit dem gemeinnützigen Verein Trott-war e. V. und dem Grünen Punkt: Die Initiative Spende Dein Pfand, die 2013 als eine Idee von Studierenden der Universität Hohenheim startete, konnte in den vergangenen zehn Jahren rund 4,5 Mio. Pfandspenden entgegennehmen. Sie werden von gesellschaftlich benachteiligten Menschen in die Wertekreisläufe zurückgeführt. So konnten am Flughafen fünf sozialversicherungspflichtige Jobs geschaffen werden. Andere Flughäfen folgten dem Beispiel Stuttgarts. 2023 gaben Passagiere insgesamt 404.354 Flaschen und Dosen in die Sammelbehälter. Das sind deutlich mehr als im Vorjahr.

284

PERSONEN profitierten von Gratis-E-Ladeaktion

Der Flughafen Stuttgart nahm im Berichtsjahr an den Nachhaltigkeitstagen in Baden-Württemberg teil – das Laden privater E-Autos auf seinen öffentlichen Parkplätzen war im Aktionszeitraum im September für vier Tage kostenlos. Das Vorhaben stand unter dem Motto „Jede Tat zählt“. Der Landesairport wollte damit einen Anreiz für eine klimafreundliche Anreise schaffen.

Flugzeuge zum Anfassen im SkyLand

Ein beliebtes Ausflugsziel für Flughafeninteressierte und für Familien mit Kindern ist das Besucherzentrum auf der Galerie in Terminal 3 mit direktem Blick auf das Vorfeld. Reisende und Gäste des Airports können dort die Größe eines Flugzeugtriebwerks einer Boeing 777

bestaunen, als Marshaller virtuelle Maschinen in ihre Parkposition lotsen und in einem nachgebauten Cockpit selbst zum Piloten oder zur Pilotin werden.

Vom SkyLand aus starten auch die begehrten Flughafenführungen durch die Terminals und über das Vorfeld. Neben der klassischen flySTR-Tour fokussiert sich die *the fairport*-Führung mehr auf die Nachhaltigkeitsthemen am Airport. Besucherinnen und Besucher aus der Nachbarschaft können vergünstigt teilnehmen.

Ihr SkyLand nutzt die FSG regelmäßig als Eventlocation. Im April waren die Räumlichkeiten der Austragungsort für die 108. Social Media Night, zu der Digitalexpertinnen und -experten in regelmäßigen Abständen zusammenkommen, um sich über Trends und Entwicklungen der Szene auszutauschen. Ebenfalls ein Highlight war ein Event unmittelbar vor dem Christopher Street Day im Juli: Der Völklinger Kreis e. V. lud seine Mitglieder zu einem Netzwerktreffen am STR ein, um sich zu Queerness in Unternehmen auszutauschen.

Klare Kante gegen Ausgrenzung

Eines wird am STR nicht toleriert: Intoleranz. Die Flughafengesellschaft positioniert sich gegen Rechtsextreme und jegliche Form von Extremismus. Internationalität und Vielfalt sind untrennbar mit dem Business eines Flughafens verbunden. Es zeichnet den Stuttgart Airport aus, dass er für die Region ein Tor zur Welt ist. Er ist für alle da – für Touristinnen und Touristen, für Geschäftsreisende von hier und anderswo und für Menschen, die Grenzen überschreiten müssen, um Verwandte oder Freunde zu besuchen.

Wissen to go

Das flughafeneigene Magazin Flugblatt sorgt dafür, dass Veränderungen an der richtigen Stelle ankommen. Es erscheint viermal im Jahr und berichtet zu aktuellen Ereignissen. Neben den kostenlosen Ausgaben im Terminal und in den Briefkästen der Anwohnenden in unmittelbarer Umgebung können auch Interessierte ein Abonnement abschließen. Unter flugblatt-magazin.de erscheinen tagesaktuell Artikel, Fotos und Infografiken.

UMWELTMANAGEMENT

Das Ziel ist klar: verantwortungsvoll den Flughafen der Zukunft gestalten. Der STR hat sich dem Umweltschutz verschrieben und steckt sich ambitionierte Unterziele. Ob interne Vorgaben wie die eigene Klimastrategie oder externe Vorschriften wie das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, nur gemeinsam lassen sich die anstehenden Aufgaben für den Schutz der Erde bewältigen. Die Geschäftsführung und alle Beschäftigten setzen sich dafür ein, den Airport jeden Tag ein bisschen besser zu machen.

Performance auf dem Prüfstand

Bereits seit 2012 betreibt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ein Umweltmanagementsystem. In diesem analysiert sie sämtliche Leistungsindikatoren wie CO_{2eq}-Emissionen, Strom- und Wasserverbrauch oder Abfallmengen. Diese und weitere Kennzahlen sowie Ziele und Aktivitäten fließen in den jährlichen integrierten Bericht, der auch die konsolidierte Umwelterklärung des Airports enthält. Sie gilt für die FSG und ihre Töchter Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG). Alle drei Unternehmen haben für sich Handlungsfelder mit Umweltschwerpunkten identifiziert: Klimaschutz und Energie (→ S. 52), Fluglärm und Schallschutz (→ S. 61) sowie Umwelt und Ressourcen (→ S. 64).

Umwelt- und Klimaschutz hat für den Landesairport eine hohe Priorität. Deshalb verpflichtet er sich, nach den strengen Kriterien der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) und des weltweit anerkannten Standards ISO 14001 zu agieren. Diese geben vor, wie der Flughafen seine Umweltbilanz erstellen, die Daten kontrollieren lassen und offenlegen soll. Seit 2013 prüft ein unabhängiges Team von Gutachterinnen und Gutachtern die FSG und ihre beiden Tochterunternehmen FSEG und SAG. Sie beurteilen, ob der Airport alle Anforderungen aus der Norm sowie alle geltenden rechtlichen Verpflichtungen einhält und seine Umweltleistung jährlich verbessert. Wird die Wirksamkeit des Umweltmanagementsystems bestätigt, erhält der STR ein EMAS-Zertifikat.

Ambitionierte Ziele lassen sich nur umsetzen, wenn alle an einem Strang ziehen. Darum führt der Flughafen nach einem festgelegten Zeitplan interne Umweltbetriebsprüfungen durch. Diese stellen sicher, dass die Abteilungen ihre Verantwortung beim Umweltschutz kennen und im Sinne des fairport-Gedankens handeln. Der STR hinterfragt so regelmäßig, wo noch mehr geht. Die Empfehlungen zu potenziellen Verbesserungen dokumentiert die FSG in internen Berichten. Diese enthalten zum Beispiel Ideen zur Optimierung der Raumklimatisierung in den Sommermonaten, die die Fachleute auch direkt umsetzen.

Ihre rechtlichen Verpflichtungen behalten die Mitarbeitenden mit Hilfe einer Compliance-Datenbank (→ S. 13) im Blick. Dort sind aktuelle Umweltgesetze, beispielweise zum Energierecht oder zum Gewässer- oder Immissionsschutz hinterlegt. Der fairport-Kodex weist alle im Unternehmen an, die gesetzlichen Pflichten einzuhalten. Im Berichtszeitraum sind keine umweltrechtlichen Verstöße bekannt, weder Bußgelder noch andere Sanktionen wurden verhängt.

Verantwortung im Konzern

Auf dem Flughafencampus befinden sich die FSG, die FSEG und die SAG im EMAS-Wirkungsbereich. Alle drei Unternehmen haben verschiedene Geschäftsfelder, daher unterscheidet sich auch ihr Einfluss auf die Umwelt. Die SAG kümmert sich um eine effiziente Flugzeugabfertigung, die FSEG versorgt den Standort mit Energie. Sie wirkt außerdem am Energiemanagementsystem mit, welches nach der international gültigen ISO-Norm 50001 zertifiziert ist.

Wo immer möglich, versucht der Landesairport seine Umweltauswirkungen auf ein Minimum zu begrenzen. Nicht nur in seinem eigenen Wirkungsbereich ist er tätig, er ergreift auch Schutzmaßnahmen gemeinsam mit Dritten wie Mietparteien oder Airlines. Die Landespolizei, die Cargo-Firmen, die Hubschrauberstaffel oder die U.S. Army Garrison Stuttgart sind nicht auf flughafeneigenen Flächen angesiedelt. Auf ihre Umweltauswirkungen hat die FSG daher kaum Einfluss.



Alles im Blick: Damit der Flughafen sämtliche Verbesserungspotenziale ausschöpfen kann, prüft er regelmäßig seine Umweltkennzahlen und steuert, falls erforderlich, nach.

Unternehmensziel Umweltschutz

Klimaschutz am STR ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Die Geschäftsführung arbeitet zusammen mit den Mitarbeitenden daran, Verbesserungspotenziale auszuschöpfen und negative ökologische Auswirkungen zu vermeiden. Die Umweltverträglichkeit wurde 2023 zu einem von sechs neuen strategischen Unternehmenszielen des Konzerns (→ S. 98). Doch die FSG folgt nicht nur eigenen internen Vorgaben, auch externe Entwicklungen bestimmen ihr Vorgehen. Zu Beginn des Berichtsjahres setzte der Flughafen weiterhin die Energieeinsparverordnung der Bundesregierung um. Im Vergleich zum Vorjahr senkte er seine Wärmeverbräuche um rund 20 % und den Strombedarf um etwa 145 MWh. Letzteres ist besonders auf die Abschaltung der Dampfbefeuchter zurückzuführen. Diese Geräte werden genutzt, um die Luftfeuchtigkeit in Gebäuden zu regulieren, was früher besonders in der zweiten Jahreshälfte wegen der kalten, trockenen Luft gebraucht wurde. Da die Winter durch den Klimawandel tendenziell wärmer werden, ist es viel seltener nötig, technisch einzugreifen. Ein Gremium aus Mitarbeitenden verschiedener Abteilungen kümmert sich weiterhin darum, Effizienzpotenziale zu identifizieren. Sie haben unter anderem entschieden, dass die Dampfbefeuchter auch zukünftig nicht weiter betrieben werden sollen.

Neben Energieeinsparungen gelang es der FSG, an anderen Stellen ihre Umweltbilanz zu verbessern. So reduzierte sie ihren Wasserverbrauch um 2,6 % und ihre direkten Treibhausgasemissionen um 8,5 %. Nicht überall zeichnet sich eine Verringerung ab, manche Werte nahmen mit der Erholung des Luftverkehrs zu: Der Kraftstoffbezug der eigenen Fahrzeuge erhöhte sich um 10 %, was auf den Anstieg der Abfertigungen auf dem Vorfeld zurückzuführen ist. Um Umwelt und Mitarbeitende

so wenig wie möglich mit Abgasen zu belasten, setzt der Airport vermehrt auf den Einsatz von HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) statt herkömmlichem Diesel. Dieser stammt nicht aus fossilen Quellen, sondern besteht aus Pflanzenölen, Abfällen und Fetten aus Reststoffen. Der HVO-Anteil am Gesamtkraftstoffverbrauch betrug 77 %. Auch mehr Abfall fiel 2023 an, das Aufkommen stieg um 1,6 %. Da im Berichtsjahr mehr Schnee fiel als im Vorjahr, wurden 1,4 % mehr Enteisungsmittel genutzt und dessen Rückstände entsorgt.

Pflichtbewusstsein im gesamten Prozess

In allen Abschnitten seiner Wertschöpfungskette ist der Flughafen auf Nachhaltigkeit bedacht. Bei ihren Lieferantinnen und Lieferanten sowie bei der Auswahl von Produkten achtet die FSG auf Kriterien wie hohe Energieeffizienz, regionale Erzeugung oder mögliche Zuführung in den Wertstoffkreislauf. Dies soll den ökologischen und sozialen Fußabdruck klein halten. Bei einer Auftragsvergabe bevorzugt die Flughafengesellschaft Dienstleisterinnen und Dienstleister, die Umwelt- und Energiezertifizierungen nachweisen können. Der fairport-Kodex (→ S. 12) ist auch von ihnen zu respektieren.

Vorausschauendes Handeln hat am STR einen hohen Stellenwert. Er will weder seine Umgebung durch Umwelteinflüsse bedrohen noch sich selbst vermeidbaren Risiken aussetzen. Deswegen hat die Einhaltung von Vorsorge- und Sorgfaltspflichten absolute Priorität. Um die gesetzten Ziele zu erreichen, sind im unternehmensweiten fairport-Programm (→ S. 98) die entsprechenden Maßnahmen hinterlegt. Über das Monitoring der Kennzahlen im Umweltinformationssystem stellt der Flughafen fest, wo er sich noch verbessern kann und wo er bereits auf dem richtigen Weg ist.

Gemeinsam viel erreichen

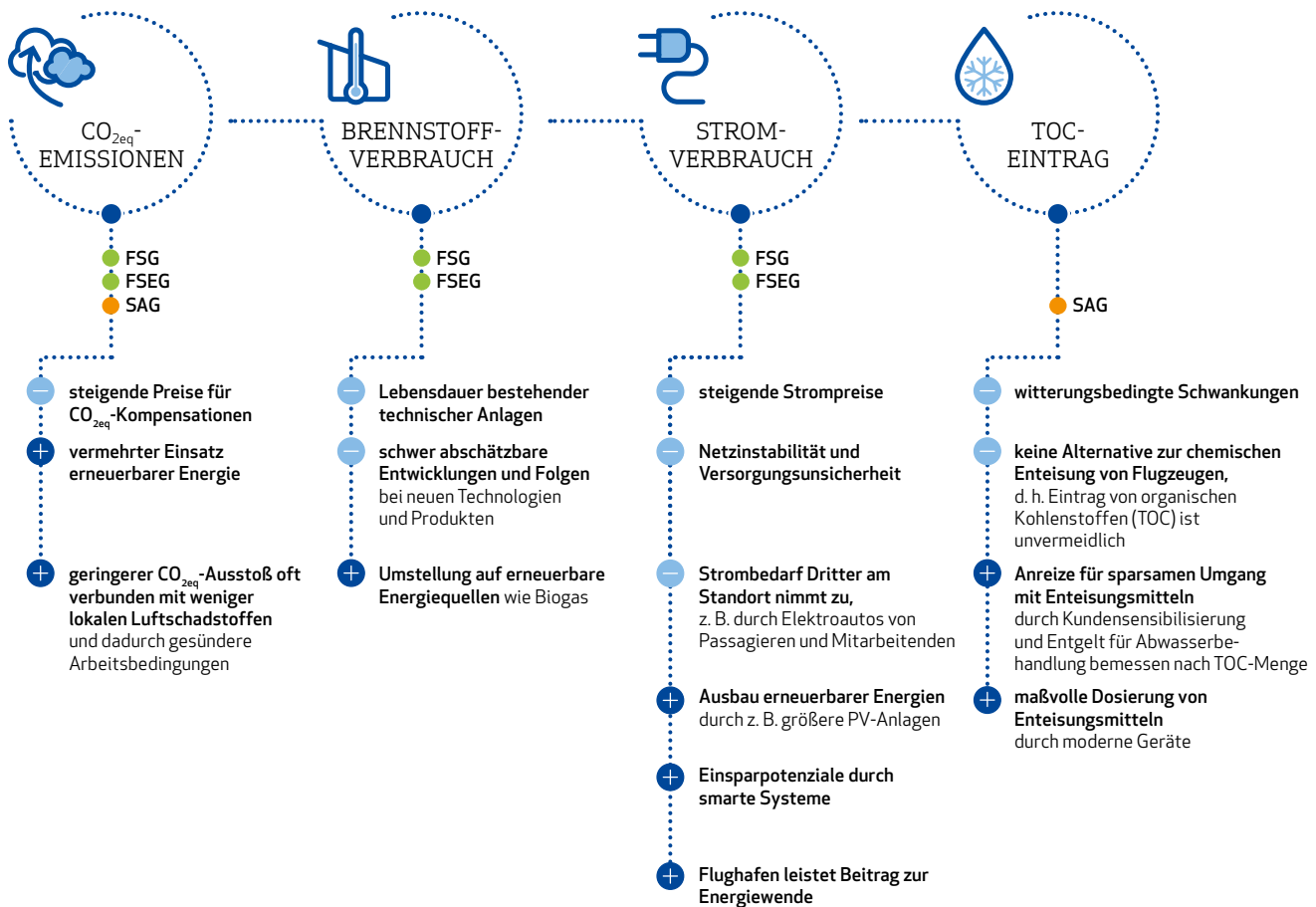
Umwelt- und Klimaschutz sind am STR auf viele Schultern verteilt. So setzt der Flughafen das gesamte Know-how seiner Belegschaft gewinnbringend ein. Es gibt klare Zuständigkeiten, die Einzelnen und verschiedenen Teams zugeordnet sind:

→ **Abteilung Umwelt und Versorgung:** Das Team kümmert sich federführend um das Umweltmanagementsystem und – in enger Zusammenarbeit mit der FSEG – auch um das Energiemanagement. Dazu gehören die Umweltmanagementbeauftragte des Airports und mehrere Expertinnen und Experten für Fluglärm, Energie, Abfall, Gewässerschutz sowie Luft- und Bodenschadstoffe. Sie planen, steuern und kontrollieren alle Umweltaktivitäten der FSG, SAG und FSEG. Die Abteilung sorgt gemeinsam mit dem Facility Management für den effizienten Betrieb technischer Anlagen.

→ **Umweltteam:** Neun Umweltkoordinatorinnen und -koordinatoren verschiedener Fachbereiche bilden zusammen mit der Umweltmanagementbeauftragten das Umweltteam. Sie sind das Bindeglied zu den anderen Beschäftigten. Interne Vorschläge fließen über die Teammitglieder in das Umweltmanagement ein. In diesem Kreis werden in regelmäßigen Abständen Informationen ausgetauscht und einmal jährlich die Umweltaspekte analysiert.

→ **Lenkungskreis Umwelt:** Die Beteiligten dieses Lenkungskreises befassen sich mit der strategischen Ausrichtung. Einmal pro Jahr verabschieden sie das neue Maßnahmenprogramm auf Basis der wesentlichen ökologischen Auswirkungen des Airport-Betriebs. Im Gremium sind die Geschäftsführungen der FSG, FSEG und SAG sowie die Leitungen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements und der Abteilung Umwelt und Versorgung. Sie handeln auch als Kontrollinstanz des Umweltmanagements.

Flughafenbetrieb

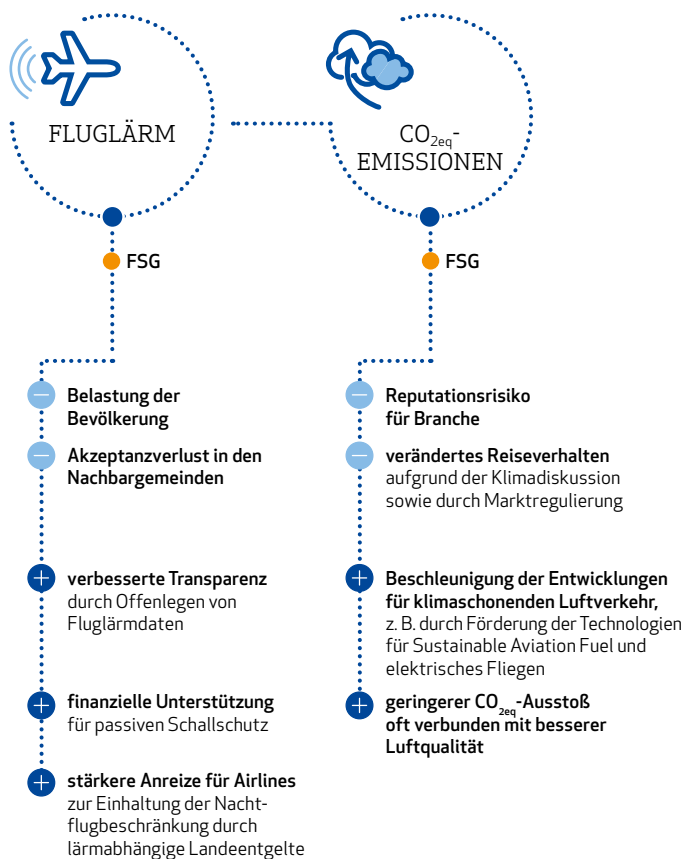


● indirekt
● direkt

→ **Beauftragte:** Für Fachthemen wie Abfallentsorgung, Gefahrgutmanagement und Strahlen- oder Gewässerschutz hat der STR eigene Spezialistinnen und Spezialisten. Innerhalb ihres Ressorts sorgen sie dafür, dass alle Anforderungen des betrieblichen Umweltschutzes erfüllt werden. Darüber hinaus sind sie beratend tätig.

Alle Mitarbeitenden sind dazu angehalten, in ihrem Verantwortungsbereich umweltbewusst zu handeln. Deswegen sensibilisieren und schulen die FSG und ihre Töchter die Belegschaften über das Intranet, das interne Flughafenmagazin, Workshops und Trainings. Die Rahmenbedingungen wie Prozessbeschreibungen und Arbeitsanweisungen gibt das Umwelthandbuch vor. Weil sich gemeinsam noch mehr erreichen lässt, möchte der Airport auch die eigene Kundschaft, Geschäftspartnerinnen und -partner sowie Mietparteien für umweltschonendes Handeln gewinnen. Wo er kann, bietet der STR ihnen seine Expertise und Hilfe an.

Luftverkehr



Umweltaspekte

Externe Einflüsse aus seiner Umgebung können für den Flughafen sowohl neue Möglichkeiten eröffnen als auch Gefahren mit sich bringen. Sein Umweltmanagement hat die Aufgabe, Risiken frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden sowie Chancen im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes zu nutzen. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG), Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) identifizieren ihre Umweltaspekte nach den Kriterien der EMAS-Verordnung. Jährlich führen sie eine risikobasierte Analyse durch. Diese bildet die Grundlage für das Umweltmanagement. Die Ziele und Maßnahmen der drei Unternehmen sind im fairport-Programm (→ S. 98) festgehalten.

Die Grafik stellt die Aspekte mit den größten Umweltauswirkungen des Flughafens und die damit verbundenen Chancen und Risiken dar. Die Überprüfung ergab, dass der Aspekt „Brennstoffverbrauch“ ab dem Jahr 2024 nicht mehr zu den wesentlichen Punkten gehört. Der Bedarf an fossilen Energieträgern wie Erdgas wird in den kommenden Jahren abnehmen, da die FSG vermehrt auf erneuerbare Energien, wie Biogas und den Ausbau von Fotovoltaikanlagen, setzt. Nicht auf alle Aspekte kann der Flughafen unmittelbar einwirken, auf manche hat er nur einen indirekten Einfluss. Das ist zum Beispiel beim Fluglärm der Fall. Die FSG setzt sich aber aktiv dafür ein, Lärmbelästigung zu verringern und Transparenz in der Berichterstattung zu schaffen (→ S. 63).

KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Klimaschutz ist für den STR ein ganzheitliches Thema. Mit seiner Klimastrategie STRzero geht der Landesairport entschlossene Schritte und bezieht auch Dritte wie die Fluggesellschaften, seine Passagiere und Lieferanten ein. Er begleitet die technologische Entwicklung für klimaschonendes Fliegen und treibt gleichzeitig sein eigenes Net-Zero-Ziel voran. Die notwendigen Maßnahmen sind in seinem Masterplan Energie und Klima 2040 dokumentiert. Damit er weiterhin auf Kurs bleibt, prüft der Airport sein Vorgehen regelmäßig.

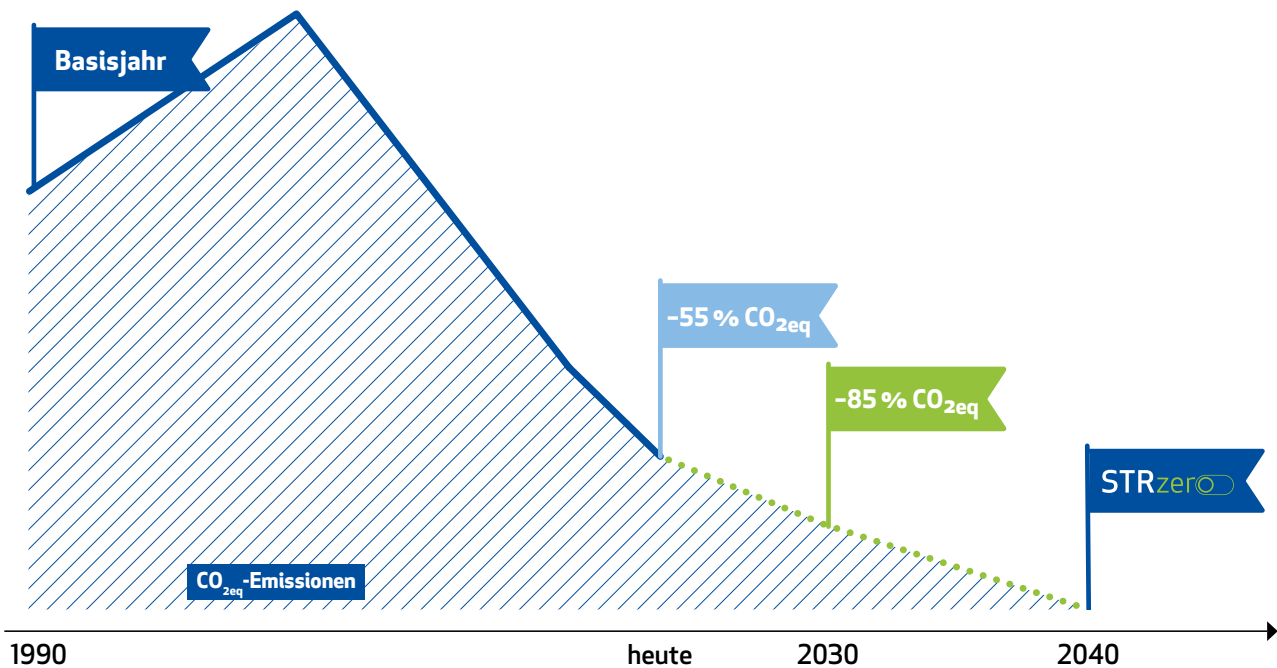
Detailplanung für nachhaltige Veränderung

Wer viel bewegen will, braucht ein starkes Team. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) hat sich vorgenommen, bis 2040 Net-Zero zu werden. Das bedeutet, dass sie alle von ihr direkt beeinflussbaren Emissionen (Scope 1 und Scope 2 nach Greenhouse Gas Protocol) auf ein Minimum bringen will. Dabei berücksichtigt die FSG alle Treibhausgase, die durch ihren Betrieb entstehen, und gibt ihren Fußabdruck in CO₂-Äquivalenten (CO_{2eq}) aus. Das wird ein Kraftakt für den Airport, darum setzt er auf interne und externe Spezialistinnen und Spezialisten, die sich der Aufgabe annehmen.

Aktivitäten zur Verkleinerung seines Fußabdrucks sind für den Landesairport nichts Neues. Schon seit Jahren bezieht er Strom aus Wasserkraft oder stellt seine Beleuchtung auf energiesparende LEDs um. Kleine Schritte allein reichen jedoch nicht aus, denn der Handlungsdruck im Kampf gegen die Erderwärmung steigt. Den Abbaupfad für die Emissionen seines eigenen Betriebs hat der Flughafen Stuttgart an das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg angepasst: Bis 2040 soll die Netto-Treibhausgasneutralität, auch Net-Zero genannt, erreicht werden. Dem STR ist auf seinem Weg besonders wichtig, dass er dies aus eigener Kraft durch eine Vielzahl an Maßnahmen am Standort schafft und seine Handlungen nachhaltige Veränderungen bewirken. Daher setzt er keine Klimaschutzzertifikate für sein Vorhaben ein.

Dem Flughafenkonzern bleiben noch 16 Jahre, um seinen Masterplan umzusetzen. In 5-Jahres-Zeitscheiben sind alle erforderlichen Investitionen dokumentiert. Eine mehrjährige Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme (ISE) war für die detaillierte Ausarbeitung nötig. Im kommenden Jahr unterzieht der Airport die nächste Zeitscheibe einer ausführlichen Überprüfung. So stellt er sicher, dass er sich noch auf dem richtigen Weg befindet.

Abbaupfad der direkten Treibhausgas-Emissionen des Flughafen Stuttgart



Insgesamt umfasst die Planung vier Schwerpunkte:

1. Energieeffizienz und Gebäudesektor
2. Erzeugung und Speicherung erneuerbarer Energien
3. Smart Grids und Sektorkopplung
4. Mobilität

Für das Vorhaben sind nicht nur Personal und Expertise, sondern auch finanzielle Mittel notwendig. Auch wenn der STR bereits in der Vergangenheit mehrere Millionen investiert hat, sind laut der aktuellen Finanzplanung zukünftig weitere 2 Mrd. € erforderlich, um die Maßnahmen umzusetzen. Auch der Umgang mit Restemissionen muss beachtet werden. Nach derzeitigem Stand sollen sie durch CO_{2eq}-Neutralisation aus der Atmosphäre entzogen werden. Dazu kann beispielsweise ein Carbon-Capture-and-Storage-Verfahren eingesetzt werden.

7.975

t CO_{2eq} in Scope 1 und 2 seit 1990 reduziert

Sanierung als entscheidender Baustein

Mit ihrem Projekt STRzero Terminal will sich die FSG zu einem Vorbild für die Branche entwickeln. Die Sanierung der Fluggasthallen ist der mit Abstand größte Hebel, um das Klimaziel zu erreichen, denn die teils über 30 Jahre alten Terminals benötigen die meiste Energie. Um den Verbrauch zukünftig zu senken, sind unter anderem eine neue Wärmedämmung, smartes Temperaturmanagement, adaptives Sonnenschutzglas und die Verbesserung des Raumklimas durch Bepflanzung vorgesehen. Mit Fotovoltaikanlagen auf den Dächern und an den Fassaden soll ein Teil des Strombedarfs selbst gedeckt werden.

Im Berichtsjahr erstellte der Flughafen die Ausschreibungen für das Projekt. Es ist vorgesehen, dass die Leistungen im letzten Quartal 2024 vergeben werden sollen. Die FSG hält die Öffentlichkeit über das Projekt weiterhin auf dem Laufenden. Bei der Entwicklung der Airport City folgt sie den Prinzipien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen DGNB e. V. und will sich außerdem nach einem eigens entwickelten Leitfaden richten. Darin wird beispielsweise definiert, welche Baustoffe zu bevorzugen sind. Deren Umweltbilanz wird ebenso betrachtet wie der Lebenszyklus von Gebäuden.

Teamarbeit für den Klimaschutz

Das Ziel der Treibhausgasneutralität verfolgt der STR gemeinsam mit Flughäfen in ganz Europa. Der Zertifizierungsstandard Airport Carbon Accreditation (ACA) besteht aus verschiedenen Stufen: Mapping (1), Reduktion (2), Optimierung (3), Neutralität (3+), Transformation (4), Transition (4+) und Level 5. Jede setzt voraus, dass sich die CO_{2eq}-Bilanzen der teilnehmenden Airports kontinuierlich verbessern. Konkret bedeutet das, dass die Emissionen mindestens geringer als der Durchschnitt der vergangenen drei Jahre sein müssen. Die FSG erreichte diese Vorgabe mit einer Verringerung um 17,8 %. Derzeit befindet sie sich in Level 3, überprüft aber, wie sie die Anforderungen der höheren Stufen umsetzen kann.

Auch in anderen Koalitionen bringt der Landesairport sich mit ein. Im Jahr 2020 war er eines der ersten Mitglieder des Klimabündnisses Baden-Württemberg. Das Land und die Flughafengesellschaft vereinbarten darin gegenseitige Unterstützung auf dem Weg zu Net-Zero. Dem Umweltministerium berichtet der STR kontinuierlich über seine Fortschritte.

Umfassendes CO_{2eq}-Tracking

Nur wer seine Emissionen misst, weiß, welche Hebel er bei der Vermeidung nutzen kann. Die FSG erstellt zu diesem Zweck einen CO_{2eq}-Fußabdruck. So kann sie genau erkennen, dass ihr eigener Brennstoffverbrauch etwa 5 % und ihre Kraftstoffe nur noch 0,3 % des gesamten Treibhausgasausstoßes verursachen. Das sind Quellen, die sie direkt beeinflussen kann – Ziel ist es, sie bis 2040 auf null zubringen. Bei anderen Urhebern wie dem Luftverkehr oder dem Anreiseverkehr der Passagiere kann der STR nur eingeschränkt tätig werden. Er unterstützt jedoch die Entwicklung neuer Flugzeugtechnologien oder setzt Anreize zur umweltfreundlichen Anreise.

Wo immer möglich, nutzt der Flughafen Stuttgart klimaschonende Technologien und Materialien. In seiner Flotte setzt er auf Elektrofahrzeuge und HVO. Dieser besteht aus Pflanzenölen, Abfällen sowie Ölen und Fetten aus Reststoffen. Seine CO_{2eq}-Emissionen in

Scope 1 und 2 senkte der Airport somit um 8,5 %. Das ist besonders erfreulich, denn der Flugverkehr erholte sich im selben Zeitraum, was typischerweise zu einem höheren Ausstoß führt. Die Erhöhung führte wiederum zu einem Anstieg um 13,6 % in Scope 3, denn der Airport erfasst den Anreiseverkehr seiner Fluggäste (+24,9 %) sowie den Start- und Landezyklus der Fluggesellschaften (+10,5 %) in seiner Bilanz. Das Passagieraufkommen nahm um 28,7 % im gleichen Zeitraum zu.

So wie sich der Landesairport weiterentwickelt, so wird es auch seine Klimabilanz tun. Wenn sich die Datenlage zukünftig verbessert, passt die FSG ihre Zahlen entsprechend an. Sie prüft kontinuierlich, ob weitere Emissionsquellen miteingerechnet werden müssen. Der Fußabdruck zeigt nicht nur, wie hoch der CO_{2eq}-Ausstoß des Flughafens ist. Er macht auch transparent, an welchen Stellen Kompensation genutzt wird. Der STR kauft hochwertige Zertifikate aus verlässlichen Klimaschutzprojekten, die dem Gold Standard entsprechen. Diese Option setzt er nur dort ein, wo es momentan noch keine Alternativen gibt.

Auch wenn seit der Pandemie vieles digital abläuft, kehren Messen, persönliche Meetings und Seminare wieder zurück in den Arbeitsalltag. Die FSG-Mitarbeitenden sind deshalb wieder häufiger unterwegs: 332.116 km (2022: 167.030 km) legten sie mit dem Flugzeug zurück. Das verursacht 89 t CO_{2eq}. Bei der Kompensation aller Dienstflüge vertraut der Flughafen auf die Non-Profit-Organisation atmosfair. Ihre Klimaschutzprojekte entsprechen den höchsten Qualitätsstandards.

Ein Zwischenschritt auf dem Weg zum Klimaziel ist die Reduktion der Treibhausgase in Scope 1 und Scope 2 um 85 % bis 2030 verglichen mit 1990. 55 % hat der STR bereits geschafft. Einige Prozesse, die heute schon lokal emissionsfrei sind, tragen zur erreichten Senkung bei. Dazu gehören der Passagier- und Gepäckschlepperverkehr, der Fracht- und Posttransport auf dem Vorfeld des Luftfrachtzentrums und die Stromversorgung der Flugzeuge auf vielen Parkpositionen. Als Nächstes hat der Flughafen bereits geplant: Ausbau von PV-Anlagen auf dem eigenen Gelände, Erweiterung der E-Flotte, Gebäudesanierungen auf dem gesamten Campus und Investitionen in die Energie- und Wärmewende.



Von klein bis groß: Die Elektro-Flotte am STR wächst um immer mehr verschiedene Fahrzeugtypen. Insgesamt sind über 110 batteriebetriebene Fahrzeuge auf dem Vorfeld unterwegs.

Alternativen für fossile Ressourcen gesucht

Bis 2040 sollen 90 % des Wärmebedarfs mit erneuerbaren Energien gedeckt werden. Ein kleiner Anteil davon stammt heute schon aus Bioerdgas. Lieferengpässe und steigende Preise erschweren die Beschaffung für das Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG), die für die Energieversorgung am Standort zuständig ist. In seinem Masterplan sieht der Landesairport vor, schrittweise die bislang zu 100 % aus fossilen Brennstoffen bestehende Wärmeerzeugung so umzustellen, dass sie regenerativ und nahezu CO_{2eq}-frei sein wird. Durch ein Vorprojekt, das etwa 800 t CO_{2eq} pro Jahr reduzieren soll, werden mögliche Varianten einer solchen Bedarfsdeckung untersucht. Erste Ergebnisse sollen 2024 vorliegen.

12 GWh Strom hat die FSEG im Berichtsjahr in ihrem Blockheizkraftwerk (BHKW) und den Fotovoltaikanlagen erzeugt. Das sind 9,2 % weniger als im Vorjahr, was besonders auf die verregnete zweite Jahreshälfte zurückzuführen ist. Die gewonnene Energie setzt das

Tochterunternehmen für sich selbst, für den gesamten Konzern und für seine Kundinnen und Kunden in der Stuttgart Airport City ein. Nebenprodukte aus den Vorgängen im BHKW weiß die FSEG zu nutzen: Die Abwärme des BHKWs verwendet sie zum Heizen oder Kühlen. Letzteres ist durch den Prozess der thermischen Verdichtung möglich. Die entstandene Kälte lagert unterirdisch in einem Speicher ein und wird für die Klimatisierung der Terminals bereitgehalten.

Dass ihre STR-Flotte in Zukunft gänzlich batteriebetrieben sein wird, davon ist die FSEG überzeugt. Es sind immer mehr elektrische Fahrzeuge auf dem Vorfeld und dem gesamten Campus unterwegs. Dafür baut der Flughafen seine Ladeinfrastruktur auf der Land- und der Luftseite weiter aus. Umso wichtiger ist es für den Airport, die Quelle des von ihm angebotenen Stromes zu kennen – für sich und seine Töchter setzt er auf ein Produkt, das vollständig aus Wasserkraft stammt. Rund 46 % beträgt der Anteil an regenerativen Energien am Gesamtenergiebezug, also Mietparteien eingeschlossen. Es ist vorgesehen, den Bedarf künftig nahezu komplett durch Erneuerbare abzudecken.

Zwischen Auflagen und Effizienzzielen

Auch äußere Einflüsse bestimmen das Handeln am STR. Durch den anhaltenden Angriffskrieg Russlands und die damit verbundenen Preiserhöhungen bei Gas und Strom suchte der Airport weiter nach Möglichkeiten, seinen Energieverbrauch zu reduzieren. Die interne Taskforce, die seit September 2022 stets neue Lösungen zum Ausschöpfen dieser Potenziale sucht, setzt ihre Arbeit auch im Berichtsjahr weiter fort. Wie auch im Vorjahr kann sie dabei auf Erfolge zurückblicken: Der Brennstoffverbrauch sank um etwa 20 %. Die größte Einsparung konnte durch das Abschalten der Dampfbefeuchter erzielt werden (→ S. 49). Außerdem half es, die Raumtemperatur abzusenken, die Wärmerückgewinnung auszuschöpfen und einzelne Anlagen zur Warmwasseraufbereitung außer Betrieb zu nehmen.

Für den STR ist Strom eine enorm wichtige Ressource, denn er benötigt ihn an vielen Stellen. Darum möchte er seine Effizienz am Standort steigern und die Energiewende in Deutschland mitgestalten. Der Einsatz der Flughafengesellschaft spiegelt sich in seinen Kennzahlen wider. Der Gesamtenergiebezug sank um 3,3 %. In ihm sind der Verbrauch von Erdgas, Heizöl und Pellets abgebildet. Die oben genannten Sparmaßnahmen trugen entscheidend zur Senkung bei. Die Zunahme des Gesamtkraftstoffverbrauchs um 10 % ist auf die Erholung des Flugverkehrs zurückzuführen. Dennoch benötigt der Airport im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie nur etwa die Hälfte an Treibstoffen. Das liegt an der Umstellung auf Elektro-Fahrzeuge, die der Landesflughafen seit 2013 vorantreibt. In die Prozessenergie fließen der Verbrauch von Propangas, welches die Feuerwehr zum Üben verwendet, und die Verluste der Kältemittel in den Anlagen. Im Berichtsjahr gab es an zwei Maschinen Leckagen, daher musste mehr Kältemittel nachgefüllt werden als üblich, was zu einem leichten Anstieg um 7,7 % führt.

Schon in der Vergangenheit schonte der Flughafen Stuttgart die von ihm genutzten Ressourcen, so gut es ging. Das kam ihm besonders während der Energiekrise zugute. Seine Runway beleuchtet der STR komplett mit LED – damit ist er einer der ersten Airports weltweit. Werden die Feuer nicht benötigt, werden sie, soweit es die Sicherheit erlaubt, gedimmt. Auch andere Leuchtmittel auf dem Vorfeld werden umgerüstet: Die einzelnen Lichtmasten verbrauchen nach der Umstellung rund 40 % weniger Energie. Die neuen Standards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) schreiben weitere Scheinwerfer für eine bessere Ausleuchtungsstärke vor – für den Airport bedeutet das, dass sein Strombedarf hierfür steigen wird. Auch in den Terminals setzt die FSG auf LED. Im Berichtsjahr wurden die Lichtquellen in der Gepäckausgabe im Terminal 3 ausgetauscht, dadurch ergibt sich eine Ersparnis von etwa 100 MWh pro Jahr. Insgesamt wird der Effizienzgewinn etwa 1.300 MWh pro Jahr betragen, wenn alle Pläne umgesetzt sind.

1.300

MWH EINSPARUNG durch LED



Der STR befindet sich auf dem Weg zum Solarflughafen. Bis 2040 sollen rund 30 Anlagen auf den Freiflächen und Dächern der Gebäude am Campus installiert werden.

Mission Solarflughafen

Der Stromverbrauch am STR wird steigen. Grund ist die fortschreitende Elektrifizierung. Der Airport will seine Energiezukunft nachhaltig gestalten, darum sieht er in seiner Klimastrategie vor, auf allen geeigneten oder aufrüstbaren Dächern Fotovoltaik zu installieren. Im Jahr 2023 betrieb die FSEG sechs Anlagen auf dem Flughafencampus, 2040 sollen es etwa 30 sein. Neu dazu kam im Jahr 2023 eine auf dem Parkhaus P11 – sie besteht aus etwa 1.205 Solarpanels, die rund 2.300 m² bedecken.

Auch Freiflächen will der Airport verstärkt nutzen, denn der Bau müsste nicht auf die Sanierungsarbeiten an Gebäuden abgestimmt werden. Gemeinsam mit dem Bauamt Leinfelden, dem Landratsamt Esslingen und dem Bauamt Filderstadt hat der Flughafen eine Taskforce gebildet. Durch den engen Austausch sollen die Schritte bis zur Installation einer Anlage möglichst effizient gestaltet werden. Für eine Böschung am westlichen Ende der Start- und Landebahn erhielt die FSG noch im Berichtsjahr die Genehmigung für ihre erste Freiflächenanlage. Sie wurde in der ersten Jahreshälfte 2024 montiert und in Betrieb genommen. Weitere Potenzialflächen – unter anderem für eine Großanlage – werden schon von einem internen Team aus Spezialistinnen und Spezialisten ausgelotet. Der Flughafen sieht vor, seine Erzeugung auf rund 20 GWh bis 2040 und 30 GWh bis 2050 zu steigern.

Optimierung durch Simulation und Smart Grids

Sind alle Punkte aus dem Masterplan umgesetzt, wird die installierte Leistung der Solarenergie den prognostizierten Bedarf zu Spitzenzeiten um das 1,7-Fache übersteigen. Dafür benötigt die FSG batterieelektrische und thermische Speicherkapazitäten sowie ein intelligentes Netz (Smart Grids). Dadurch versetzt sich der Flughafen in die Lage, die Energie per Demand-Side-Management dann nachzufragen, wenn die eigenen Fotovoltaikanlagen produktiv und viel Erneuerbare am Markt verfügbar sind. Da die Nachfrage nach Strom am STR von den unterschiedlichsten Faktoren abhängig ist, kommt die aktive Lastensteuerung zum Einsatz: Sie sorgt dann für ein stabiles Netz, wenn die Erträge aus Sonne, Wind und Wasser naturgemäß schwanken.

Energieplanung am STR ist eine verantwortungsvolle Aufgabe. Eine aufwendig programmierte Software unterstützt die Fachleute der Flughafengesellschaft. Der sogenannte digitale Zwilling bildet das Energiesystem am Campus ab und simuliert mittels Echtzeitdaten unterschiedliche Szenarien. Durch die Kombination der Software mit der intelligenten Vernetzung und Steuerung der Anlagen wird der Flughafen seinen Eigenversorgungsanteil steigern können: im Sektor Strom auf etwa 35 % und bei der Wärme auf rund 22 %. Mithilfe solcher Simulationen entwickelte die FSG ihren Masterplan, der die Grundlage der Klimastrategie STRzero bildet. Das Programm kann sowohl den heutigen als auch den Flughafen im Jahr 2040 virtuell abbilden.

Der Landesairport hat ein starkes Interesse daran, die Stromversorgung in der Region nachhaltig zu gestalten. Er bringt seine Expertise aktiv ein, um die Energiewende zusammen mit Politik, Forschung und Industrie voranzutreiben. Die FSEG hat sich dem Projekt DARE angeschlossen. Es handelt sich um ein Folgeprojekt aus einer Kollaboration mit den Betreibern NetzeBW und TransnetBW, das Stromnetz zu stabilisieren und Ausfälle zu vermeiden. Die zu diesem Zweck entwickelte IT-Plattform hat daher die Erlaubnis, kurzzeitig die Steuerung des BHKWs und der Fotovoltaik-Anlagen am STR zu übernehmen.

E-Mobilität trifft Innovation

Der Vorfeldverkehr am Airport soll bis 2030 emissionsfrei sein. 94 % seines ursprünglichen Ausstoßes vermeidet er bereits. Das liegt daran, dass der Großteil seiner Abfertigungsflotte sowie alle Passagierbusse und Gepäckschlepper bereits batteriebetrieben sind. Doch die letzten Meter sind bekanntlich die schwierigsten. In den verbleibenden Jahren müssen vor allem schwere Nutzfahrzeuge und Tankwagen elektrifiziert werden. Damit dies gelingt, hat der Flughafen gemeinsam mit seinen Partnern Skytanking und dem Institut für Stromrichtertechnik und Elektrische Antriebe (ISEA) der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen im Jahr 2022 das Projekt finalize! gestartet. Mit Erfolg: Anfang 2024 wurde der erste vollelektrische Tankwagen am Airport vorgestellt.

2023 waren 46 % des Abfertigungsfuhrparks batteriebetrieben. Bis 2026 soll durch das Projekt weiteres schweres Gerät elektrifiziert werden. Für andere Airports und Betriebe wie Tankdienstleister und Logistikbetriebe dient der STR als Live-Demonstrator. Insgesamt betragen die Kosten des Vorhabens 5,9 Mio. €. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz fördert das Projekt mit etwa 2,8 Mio. €.

110

FAHRZEUGE des Abfertigungsfuhrparks sind elektrisch

Einige Flughafen-Spezialfahrzeuge gibt es noch nicht in einer elektrischen Variante. Die FSG beobachtet den Markt jedoch sehr genau und schafft wo immer möglich klimaschonende Alternativen an. In der Wintersaison 2023/2024 wurden zwei der weltweit ersten Hybrid-Flugzeug-Enteiser eingesetzt.

Geräte werden nicht immer eins zu eins ersetzt. Im früheren Betrieb wurden mobile, dieselbetriebene Generatoren (Ground Power Units, GPU) genutzt, heute gibt es stationäre Lösungen. Durch ihre Kabel fließt Strom, der aus Wasserkraft produziert wird. Die in den Boden eingelassenen Anlagen versorgen die stehenden Flugzeuge mit

Energie, sodass die Pilotinnen und Piloten die Hilfstriebwerke zeitweise ausschalten können. Mittlerweile sind 38 von 50 Parkpositionen auf dem Vorfeld umgerüstet und mit 400-Hz-Anlagen ausgestattet.

Die Verbrenner, die derzeit noch nicht in der Elektro-Variante beschafft werden können, tanken synthetischen Diesel. Dieser hat viele Vorteile: Es entstehen deutlich weniger Luftschadstoffe, Ruß, Feinstaub und CO_{2eq} als bei herkömmlichem Kraftstoff. Das kommt den Mitarbeitenden auf dem Vorfeld zugute. Auch der Wartungsaufwand für die Fahrzeuge ist deutlich geringer. Der Landesairport bietet das HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) aus erneuerbaren Rohstoffen über seine Betriebstankstelle auch anderen Firmen an und beeinflusst so deren Umweltbilanzen positiv.

Umweltverträglicher Reisestart

Der Urlaub beginnt mit der Anfahrt an den STR. Es gibt viele klimafreundliche Wege, um an den Flughafen zu kommen: mit der S- oder U-Bahn, dem Bus, einem eigenen Elektro- oder Wasserstoff-Auto, dem Fahrrad oder via Car- oder Bikesharing. Die meisten Reisenden kommen dennoch mit dem eigenen Kfz. Die Emissionen der An- und Abreise machen einen großen Teil des CO_{2eq}-Fußabdrucks aus – sie übersteigen den Anteil des Flughafenbetriebs um ein Vielfaches. Nur die Flugbewegungen haben einen noch größeren Part. Die FSG unterstützt die umweltbewusste Anreise auf unterschiedliche Weise. Sie fördert die ÖPNV- und Schienenanbindung, investiert in eine wachsende E-Ladeinfrastruktur und arbeitet mit verschiedenen Sharing-Diensten zusammen. Bis 2025 sollen rund 120 Ladepunkte auf bestehenden Parkplätzen installiert werden (→ S. 36).

Schon heute kann sich jeder Fluggast dafür entscheiden, den eigenen Flug zu kompensieren. Der Airport sensibilisiert seine Passagiere für diese Option. Seriöse Kompensationsangebote wie z. B. von atmosphäre berücksichtigen nicht nur das ausgestoßene CO_{2eq} pro Flug, sondern weitere Effekte wie die Bildung von Kondensstreifen und Ozon. Die letzten beiden Faktoren sind abhängig vom Wetter, der Tageszeit und der Flughöhe. Auch wenn sie sich schneller aus der Atmosphäre abbauen, so tragen sie dennoch zur globalen Erwärmung bei.

Innovationen für nachhaltige Mobilität

Als Flughafenbetreiberin führt die FSG keine Flüge aus, sie betreibt lediglich die Infrastruktur. Dennoch bilanziert sie die CO_{2eq}-Emissionen jedes Start- und Landezyklus (LTO-Zyklus) in ihrem Scope 3. In seiner Klimastrategie STRzero setzt der Airport auf einen ganzheitlichen Ansatz – trotz begrenzter Einflussmöglichkeiten auf Dritte.

Die Welt wird immer vernetzter. Menschen, die heute noch keinen Zugang zu allen Verkehrsmitteln haben, werden ihn in Zukunft bekommen – und auch nutzen wollen. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) prognostiziert bis zu 9,4 Mrd. Passagiere im Jahr 2040. Damit die Wende zum klimaschonenden Fliegen gelingt, müssen globale Ansätze vorangetrieben werden. Dazu gehören neue Technologien wie das Sustainable Aviation Fuel (SAF) und innovative Antriebe wie die Wasserstoff-Brennzelle. Unter SAF ist Treibstoff ohne Erdöl zu verstehen. Es ist in sehr geringen Mengen schon heute auf einigen Flügen im Einsatz.

Gemeinsam haben sich Flugzeughersteller, Airlines und Flughäfen auf den Weg gemacht, den Luftverkehr nachhaltig zu verändern. Sie treiben die Dekarbonisierung des Luftverkehrs voran und fördern den technologischen Fortschritt. Dazu haben sie eine Strategie entwickelt, die mittelfristig die Aviation-Branche nachhaltiger gestalten soll:

- Steigerung der Effizienz durch innovative Technik
- Verlagerung und Vermeidung von Flügen, beispielsweise durch bessere Bahnverbindungen und virtuelle Meetings
- Wettbewerbsneutrale CO_{2eq}-Bepreisung, beispielsweise durch das Emissionshandelssystem der EU
- Defossilisierung des Luftverkehrs durch SAF und neue Antriebe
- Verminderung von weiteren Klimaeffekten wie Kondensstreifen, zum Beispiel durch SAF

Die Politik muss die nötigen Rahmenbedingungen für die Dekarbonisierung schaffen. So ist es enorm wichtig, dass eine ausreichende Menge an grünem Wasserstoff (H₂) produziert und der Luftfahrtbranche zur Verfügung gestellt wird. Das Element wird durch spezielle Verfahren gewonnen und kann direkt als Treibstoff eingesetzt oder in synthetisches Kerosin weiterverarbeitet werden. Ohne solche Maßnahmen ist die Wende im Klimaschutz nicht umsetzbar, denn H₂ ist ein wichtiger Baustein für Flugzeuge mit Brennstoffzelle und für die SAF-Herstellung.

Am Flughafen Stuttgart betrachtet ein Wasserstoff-Projektteam auf Basis der Studienlage verschiedene Szenarien des Hochlaufs einer H₂-Nutzung im Flugbetrieb. Auch mit relevanten Stakeholdern befindet es sich im engen Austausch. Ziel ist es, rechtzeitig die notwendigen Schritte für eine bedarfsgerechte Wasserstoffversorgung einzuleiten. Generell herrscht aber noch große Ungewissheit in diesem Feld – im Sinne seiner Rolle als zuverlässiger Partner will der Airport auf alle Szenarien vorbereitet sein.



Der Flughafen will seine Emissionen in Scope 1 und 2 bis 2040 auf null bringen. Doch auch auf seinen Scope 3 nimmt er Einfluss. Er begleitet mit seiner ganzheitlichen Strategie technologische Entwicklungen und Innovationen in der Luftfahrt.

Die Nutzung von nachhaltigen Treibstoffen ist ein Eckpfeiler für die Transformation der Aviation-Branche. Die EU gab im Berichtsjahr die kontinuierlich ansteigenden Beimischungsquoten des SAF (2025: 2 %, 2030: 6 %, 2035: 20 %, 2045: 42 %, 2050: 70 %) über seine ReFuel-Aviation-Verordnung bekannt. Sie gehören zum Klimapaket Fit for 55 der Europäischen Union.

Der STR bezuschusst den Einsatz von Sustainable Aviation Fuel mit insgesamt 500.000 €. Durch die in seiner Entgeltordnung verankerte Innovationsförderung unterstützt er die Nutzung von nichtfossilen Kraftstoffen. Die FSG befürwortet auch die regionale Herstellung von SAF, denn kurze Transportwege stehen ganz im Sinne der Nachhaltigkeit. Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und Partnern aus der Industrie führt sie ein Projekt durch, in dem Möglichkeiten zu Herstellungsverfahren, Aufbau einer Infrastruktur und Maßnahmen zur Steigerung lokaler SAF-Nutzung betrachtet werden.

Neue Lösungen für aktuelle Herausforderungen

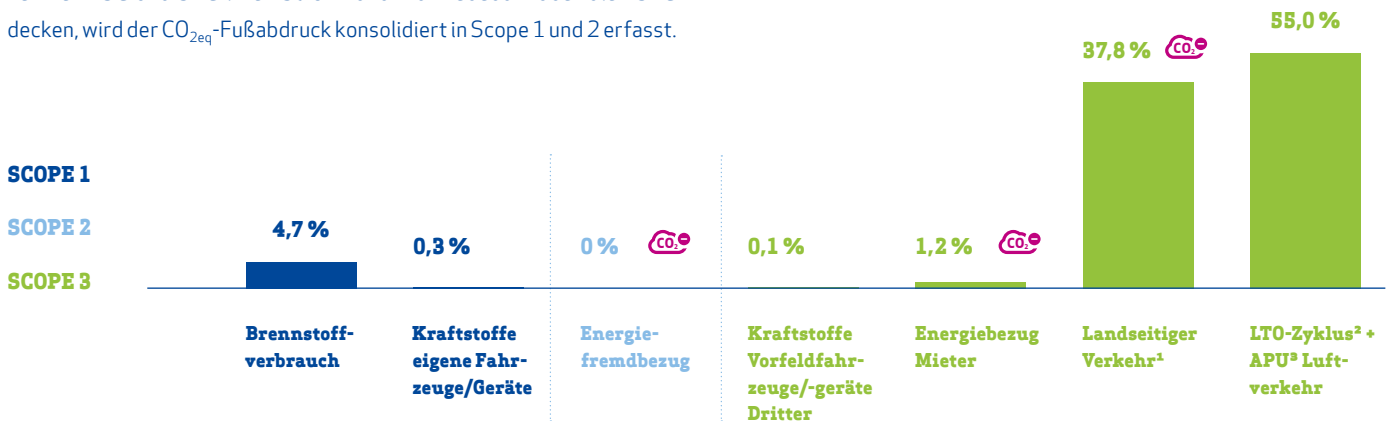
Veränderungen steht der Flughafen Stuttgart grundsätzlich positiv gegenüber, darum unterstützt er auch die Entwicklung nachhaltiger Treibstoffe. Anfang 2023 startete er mit der H2FLY GmbH, einem Unternehmen aus Stuttgart, die Planungsarbeiten für eine Forschungs- und Entwicklungsinfrastruktur auf dem Airportgelände. Bei neuen Technologien sind permanente Überprüfungen und Anpassungen des Vorgehens an Änderungen und Gegebenheiten erforderlich. So gewann die FSG neue Erkenntnisse im Bereich der Infrastrukturentwicklung für die Brennstoffzellentechnologie. Daraus ergab sich, dass das Gesamtprojekt anders umgesetzt werden muss als geplant. Das Hydrogen Aviation Center in Form eines permanenten

Hangars im Sicherheitsbereich des nördlichen Teils des Flughafen Stuttgart wird deshalb nicht in der ursprünglich vorgesehenen Form realisiert.

Dies bedeutet jedoch keinen Stillstand. Der inhaltliche Fokus liegt derzeit in der Erforschung und Erprobung des Zusammenspiels von Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie und Luftverkehrsinfrastruktur im Livebetrieb, etwa im aktuell laufenden EU-Projekt GOLIAT, an dem H2FLY und FSG ebenfalls beteiligt sind. Darin wird untersucht, wie wasserstoffbetriebene Flugzeuge in den Realbetrieb eines Verkehrsflughafens integriert werden können. Das Ziel ist, schon in naher Zukunft substanzielle Fortschritte beim klimaschonenden Fliegen mit Wasserstoff zu verzeichnen.

CO_{2eq}-Footprint

Der CO_{2eq}-Fußabdruck des Flughafen Stuttgart basiert auf dem internationalen Standard des Greenhouse Gas Protocol. Dieser unterscheidet drei Geltungsbereiche (Scopes): Scope 1 und 2 beziehen sich auf selbsterzeugte beziehungsweise durch Energiezukauf entstandene Emissionen, Scope 3 beinhaltet Emissionen durch Dritte. Da die Unternehmen FSG und SAG ihren Strom- und Wärmebedarf über die FSEG decken, wird der CO_{2eq}-Fußabdruck konsolidiert in Scope 1 und 2 erfasst.



¹ An- und Abreiseverkehr von Fluggästen, Angestellten und Lieferanten sowie Dienstreisen Flughafenbeschäftigter.

² Lande- und Start-Zyklus eines Flugzeugs.

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

CO_{2eq} Teilweise CO_{2eq}-Kompensation bzw. Kauf von Herkunftsnachweisen für Ökostrom

FLUGLÄRM UND SCHALLSCHUTZ

Der Stuttgart Airport testet eine neue Abflugroute und verzeichnet wieder deutlich mehr Flugbewegungen als vor der Corona-Krise – einige Nachbarinnen und Nachbarn fühlen sich nach den eher ruhigen Pandemie Jahren nun häufiger gestört. Der Flughafen legt daher weiterhin großen Wert auf die Verringerung des von ihm verursachten Lärms. Ein neues Gesetz kommt den Anwohnenden zugute: Durch die Streichung der Nachtpostflüge der Deutschen Post am Standort Stuttgart ist es seit Ende März 2024 nachts künftig ruhiger.

Alternative Route für weniger CO_{2eq}

Das Berichtsjahr stand im Zeichen eines Probetriebs. Im Zeitraum zwischen Februar 2023 und Februar 2024 testete die Deutsche Flugsicherung (DFS) gemeinsam mit den Airlines Änderungen an einer Flugstrecke. Die startenden Flugzeuge drehen während des Steigflugs früher in Richtung Süden ab. Der Überflugpunkt ist bei der DFS unter dem Namen TEDGO registriert, sodass von der neuen TEDGO-Route gesprochen wird. Durch die Verschiebung sollen weniger Emissionen entstehen und von Fluglärm betroffene Gemeinden entlastet werden. Meist bedeutet eine Erleichterung für die einen eine Mehrbelastung für die anderen. Insgesamt erreichten die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) vermehrt Beschwerden zu Fluglärm, davon 72 speziell zur neuen Abflugroute.

Klimaschutz ist dem Landesairport ein großes Anliegen, darum hat sich der Flughafen für den Probetrieb ausgesprochen. Die Auswertung dazu, wie hoch die Kerosineinsparungen ausfallen, wird von den Airlines durchgeführt. Erste Berechnungen zeigen, dass pro Flug etwa 30 kg Treibstoff vermieden werden. Die FLK gibt es für alle deutschen Flughäfen mit einem Lärmschutzbereich – so auch für den Flughafen Stuttgart. Eine Empfehlung zur Nutzung von TEDGO neu darf nur von diesem Gremium ausgesprochen werden. Die Kommission berät auch die DFS bei der Festlegung von Flugverfahren und -routen. Ob TEDGO neu aufgenommen wird, entscheidet die DFS gemeinsam mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) – der STR hat hierauf keinen Einfluss. DFS und BAF müssen sich nicht an die Empfehlung der FLK halten.

Die Fluglärmkommission setzt sich aus den Kommunen Filderstadt, Leinfelden-Echterdingen, Esslingen, Ostfildern, Stuttgart, Denkendorf, Steinenbronn, Neuhausen, Schönaich, Deizisau und Altbach, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, dem Flughafen Stuttgart, den Airlines, der Industrie- und Handelskammer (IHK), den US-Streitkräften und dem Ministerium für Verkehr zusammen. Die DFS, die Genehmigungsbehörde und der Lärmschutzbeauftragte nehmen regelmäßig an den halbjährlichen Sitzungen teil, sie besitzen allerdings kein Stimmrecht.

110

t weniger CO_{2eq} durch neue Abflugroute



Ein elektrischer Tankwagen ist beim Fahren und Befüllen von Flugzeugen viel leiser. Damit es auf dem Vorfeld ruhiger wird, haben sich der Flughafen, Skytanking und das Institut für Stromrichter-technik und Elektrische Antriebe (ISEA) der RWTH Aachen in einem Forschungsprojekt zusammengetan. Darin befassen sie sich mit schweren E-Nutzfahrzeugen wie diesem 52-Tonner.

Tag und Nacht dem Lärmschutz verschrieben

Im Planfeststellungsbeschluss steht, dass es in der Flughafenumgebung nicht lauter sein darf, als dies 1978 der Fall war. Um das zu kontrollieren, ermittelt der STR jährlich Lärmfestschreibungskonturen und meldet diese anschließend dem Verkehrsministerium. Grundlage dafür sind die sechs verkehrsreichsten Monate im Jahr. Alle Flugzeugtypen mit 5,7 t und mehr, die in diesem Zeitraum geflogen sind, werden berücksichtigt. Im Berichtsjahr waren das 48.159 Starts und Landungen und somit etwas mehr als im Vorjahr (+11 %). Für den Tag- bzw. Nachtzeitraum gelten unterschiedliche Grenzwerte. Innerhalb einer Fläche von 18,86 km² liegt der Maximalpegel zwischen 6 und 22 Uhr bei 67 dB(A). 2023 lag die Fläche mit 2,54 km² deutlich unter diesem Wert (→ S. 91). Zwischen 1978 und dem Berichtsjahr hat sich das von Fluglärm betroffene Gebiet somit um 86,5 % verringert.

Da laute Geräusche besonders nachts als störend empfunden werden, gilt in diesem Zeitraum ein streng geregelter Wert. Er darf bei maximal 57 dB(A) liegen. Zusätzlich gibt es am Landesairport eine Nachtflugbeschränkung zwischen 23 und 6 Uhr. Ausnahmen gibt es für Maschinen, die laut Flugplan bis 23:30 Uhr angekommen wären und bis spätestens 24 Uhr landen dürfen. Für Starts oder Landungen nach diesen Uhrzeiten benötigen Crews eine Ausnahmegenehmigung von der zuständigen Luftfahrtbehörde, dem Regierungspräsidium Stuttgart. Außerdem erlaubt sind Einsätze für den Katastrophenschutz, medizinische Hilfeleistungen sowie Militär- und Vermessungsflüge der DFS. Propellermaschinen dürfen nachts nur unter Auflage starten. Im Jahr 2023 fanden insgesamt 8.017 Flugbewegungen zwischen 22 und 6 Uhr statt, das waren 11,9 % mehr als im Vorjahr (→ S. 91).

Als erster deutscher Flughafen misst die FSG seit 1969 die Schallimmissionen konstant an acht unterschiedlichen Standorten in den umliegenden Gemeinden. Die Lage der Außenmessstellen ist durch unabhängige Lärmsachverständige nach fachlichen Kriterien festgelegt worden. Die Stationen messen Flugzeug- und Umgebungsgereusche, die anschließend nach festgelegten Merkmalen analysiert werden. Im Berichtsjahr lag der gemittelte Dauerschallpegel tagsüber bei 52,0 dB(A) und nachts bei 43,9 dB(A). Im Vorjahr waren es 51,5 dB(A) und 43,8 dB(A) (→ S. 91).

Transparenz bei der Berichterstattung

Seit 1996 erstellt und veröffentlicht der Airport monatlich Berichte zur Fluglärmentwicklung. Unter stuttgart-airport/fluglaermbericht können diese eingesehen werden. Zusätzlich publiziert der Flughafen zwischen März 2023 und März 2024 Reporte zur neuen Abflugstrecke. Die dazugehörigen Messungen finden monatlich in den betroffenen Gemeinden statt. Zudem haben Anwohnende und Interessierte die Möglichkeit, sich online auf stuttgart-airport.com/travis mit einer Übersichtskarte in Echtzeit über die Lärmpegel der startenden und landenden Flugzeuge zu informieren.

Der Lärmschutzbeauftragte des Regierungspräsidiums Stuttgart ist der Ansprechpartner für Fragen und Beschwerden zum Thema Lärmschutz. In seiner Funktion ist er neutral und unabhängig. Gemeinsam mit der DFS sucht er Lösungen, um vermeidbaren Fluglärm zu reduzieren. Stellt sich heraus, dass Pilotinnen und Piloten vom vorgegebenen Kurs abgewichen sind, werden ihnen Sanktionen auferlegt. Insgesamt gingen zur neuen Route 17.337 Beschwerden im Probezeitraum beim Lärmschutzbeauftragten ein. Zu anderen Themen gab es 589 Kontaktaufnahmen (Vorjahr: 1.068) beim Regierungspräsidium.

Geräuschreduktion in allen Situationen

Nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden unternimmt die FSG Anstrengungen, um Geräuschimmissionen zu reduzieren. In der Vergangenheit hat sie Fahrzeuge und anderes Abfertigungsgerät auf dem Vorfeld elektrifiziert, um sowohl Mitarbeitende als auch Anwohnende gleichermaßen zu schützen. Besonders schwierig ist das bei größeren Fahrzeugen wie zum Beispiel Betankungswagen. Der Airport möchte hier einen Fortschritt erzielen (→ S. 58).

Um die Nachbarinnen und Nachbarn möglichst zu schützen, werden um Flughäfen herum Schutzzonen errichtet. Innerhalb dieser haben Anwohnende Ansprüche auf bauliche Anpassungen. Unter schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de können Immobilieneigentümer und -eigentümerinnen prüfen, ob ihr Haus oder ihre Wohnung in der Lärmschutzzone des Landesflughafens liegt. Seit 1996 hat der Airport mehr als 60 Mio. € für den passiven Schallschutz ausgegeben.

Durch ihre Entgeltordnung schafft die FSG Anreize für Fluggesellschaften, möglichst emissionsarme Maschinen einzusetzen. Im Jahr 2019 hat der STR seine lärmabhängigen Entgelte angepasst. Seitdem wird immer öfter leiseres Fluggerät wie der A320neo, A321neo und B737Max eingesetzt. Für die Airlines bedeutet dies ein niedrigeres Entgelt.

UMWELT UND RESSOURCEN

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) bewirtschaftet ein Gelände mit vielfältiger Flora und Fauna, die sie nach Kräften schützt – denn der Erhalt einer lebenswerten Umgebung hat hohe Priorität für den STR. Schon seit Jahren behält er seine ökologischen Auswirkungen genau im Blick. Dafür hat der Airport Expertinnen und Experten in den Aufgabengebieten Abfallmanagement, Gewässerschutz und Biodiversität in seinen Reihen. Sie setzen auf moderne Technologien und einen nachhaltigen Umgang mit Rohstoffen, um die anspruchsvollen gesetzlichen Vorgaben zum Naturschutz nicht nur zu erfüllen, sondern zu übertreffen.

Entsorgungsmanagement auf höchstem Niveau

Rohstoffe sind heute ein wertvolles Gut. Die FSG war sich dessen schon 1997 bewusst und gründete in jenem Jahr ihr eigenes Abfallwirtschaftszentrum (AWZ). Der zertifizierte Entsorgungsfachbetrieb trennt den Müll nach mehr als 60 verschiedenen Kategorien und gibt ihn anschließend sortenrein – und damit besonders hochwertig – an externe Entsorgungsfirmen weiter. Der Aufwand lohnt sich: Die Verwertungsquote lag im Berichtsjahr erneut bei 98 %. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 4.871 t Abfallstoffe im AWZ gesammelt. Auf dem Flughafengelände entsorgen nicht alle ansässigen Mieteinheiten ihre Reststoffe darüber. Deren Mengen sind für den Airport nicht exakt bezifferbar und werden daher nicht in der Abfallbilanz des Flughafens aufgeführt.

Das Abfallaufkommen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,6 %. Das hängt auch mit der Witterung zusammen: Enteisungsmittel und Flotatschlamm, der daraus entnommen wird, gehören zusammen mit Grasschnitt zu den am meisten anfallenden Sorten. Sie lassen sich kaum beeinflussen. Auch ohne diese Müllarten ist ein Anstieg um rund 400 t in der Bilanz zu verzeichnen, die auf die Erholung des Flugverkehrs zurückzuführen ist. Denn wo mehr Passagiere unterwegs sind, wird auch mehr weggeworfen. Besonders Lebensmittel mussten in den vergangenen Jahren öfter entsorgt werden – der Airport steht mit seinen Gastronomie- und Shop-Betreibenden in engem Kontakt, um dies zukünftig zu reduzieren.

Mehrfach- statt Einfachnutzung

Die Fachkräfte im Entsorgungsmanagement suchen stets nach innovativen Wegen, Fluggäste für das Thema Müllvermeidung zu sensibilisieren. Sie möchten zum Beispiel die „Gum Walls“ in den Terminals wieder aufleben lassen. Reisende können ihre Kaugummis an die mit einer Weltkarte bedruckten Wände kleben und so ihr Reiseziel markieren. Der Landesairport bemüht sich kontinuierlich, Lösungen zu finden, um das Abfallaufkommen so weit wie möglich zu reduzieren. Für einige Sorten hat er umweltfreundliche und wirtschaftliche Wiederverwertungsmöglichkeiten gefunden:

→ **Grasschnitt:** Insgesamt 506 t des natürlichen Rohstoffs mähten die Gärtner 2023 (2022: 793 t). Um Aussagen zur Schadstoffbelastung treffen zu können, nimmt die Universität Hohenheim auf den Flughafen-Wiesen Proben. Anschließend wird das Gras zu einer nahe gelegenen Biogasanlage gebracht, um daraus Energie zu erzeugen.

→ **Gummiabrieb und Fahrzeugreifen:** Die schwarzen Streifen auf der Start- und Landebahn lassen sich nicht vermeiden: Bei jedem Touchdown entsteht Abrieb, der regelmäßig mit Hochdruckreinigern entfernt wird, damit die Flugzeuge sicher landen können. Im Jahr 2023 wurde die Runway zweimal gereinigt, dabei kamen etwa 1,4 t Gummi zusammen. Er wird der thermischen Verwertung zugeführt. Auch die Reifen der Vorfeldfahrzeuge sind von der Abnutzung betroffen, sie hinterlassen ebenfalls Spuren bei ihrer Arbeit. Um Rohstoffe wie Erdöl, Kautschuk oder Stahl zu schonen, lässt der Airport die Laufflächen seiner Fahrzeuge zwei- bis dreimal pro Jahr runderneuern, statt sie sofort zu ersetzen.

→ **Enteisungsmittel und Flotatschlamm:** Je kälter es ist, desto mehr Enteisungsmittel wird am STR eingesetzt. Um die Umwelt zu schonen, werden biologisch abbaubare Flüssigkeiten verwendet. Zudem werden Fahrzeuge mit modernen Mischsystemen benutzt, die je nach Wetterbedingungen eine bestimmte Menge an Wasser beimischen. Unterirdische Tanks fangen die Überreste unter den De-Icing-Positionen auf. Im Berichtsjahr wurden 2.070 t Flugzeugenteisungsmittel (2022: 2.040 t) an die umliegenden Kläranlagen

geliefert. Diese nutzen den in hoher Konzentration darin enthaltenen gesamtorganischen Kohlenstoff, auch Total Organic Carbon (TOC) genannt, um biologische Vorgänge in der Abwasserreinigung zu beschleunigen. TOC kann sogar zur Stromerzeugung verwendet werden. Auch Flotatschlamm ist ein beliebter Wertstoff. Dieser wird bei einem Reinigungsvorgang gewonnen.

→ **IT-Altgeräte:** Metalle und seltene Erden sorgen für Effizienz in den unterschiedlichsten Technologien, wie zum Beispiel in Smartphones, Tablets, Laptops und anderer Hardware. Sie in den Stoffkreislauf zurückzuführen ist ein wichtiger Schritt im Klimaschutz. Der Airport geht sorgsam mit diesen Rohstoffen um und verwendet seine technische Ausstattung so lange wie möglich. Wenn sie auch für Ausbildungszwecke in der Elektrotechnik nicht mehr gebraucht werden, spendet die Flughafengesellschaft die Geräte an das gemeinnützige Integrationsunternehmen AfB (Arbeit für Menschen mit Behinderung). Deren Beschäftigte schenken den Geräten ein neues Leben, indem sie diese in ihren Secondhand-Shops vertreiben oder sie zerlegen und recyceln.

→ **Verbotene Gegenstände aus dem Handgepäck:** An den Sicherheitskontrollen werden jährlich tausende Artikel von Reisenden zurückgelassen, weil sie nicht mitgeführt werden dürfen. Dazu gehören Kosmetika, Getränke und andere Flüssigkeiten in größeren Mengen oder spitze Gegenstände wie Scheren. Zum Wegwerfen sind diese Produkte zu schade, darum spendet der STR sie an die karitativen Einrichtungen Fildertafel e. V. in Filderstadt und an die Diakonie Karlshöhe in Ludwigsburg. Dort werden sie vergünstigt an Bedürftige

verkauft. Leere Getränkeflaschen und Dosen können die Passagiere vor den Kontrollstellen in spezielle Behälter geben. Sie unterstützen damit die Initiative *Spende Dein Pfand*, die mit dem Erlös fünf Arbeitsplätze finanziert (→ S. 47).

→ **Papier:** Bis 2026 will die FSG ihren Papierverbrauch um 50 % gegenüber 2021 senken. Sie befindet sich auf einem guten Weg, denn immer weniger Prozesse benötigen Ausdrucke. Auch die Tochtergesellschaft Stuttgart Ground Handling GmbH (SAG) arbeitet daran, mehr Dokumente zu digitalisieren. Unterlagen, die zum jetzigen Stand noch in Papierform vorhanden sein müssen, werden auf Recyclingpapier gedruckt. Schon seit einigen Jahren beträgt dessen Quote bei der SAG 100 %. Die FSG hat in diesem Punkt noch Verbesserungspotenzial. Derzeit befinden sich noch Geräte auf dem Campus, die nur reinweißes Papier nutzen können. Sie sollen ausgetauscht werden.

→ **Einwegartikel:** Seit 2021 gibt es keine Einweg-Plastikgegenstände mehr am Flughafen. Die Gastronomie bietet stattdessen die Möglichkeit, Mehrwegsysteme wie „ReCup“ zu nutzen. Für die eigenen Mitarbeitenden schafft der Landesairport Anreize, Einweg-Kaffeetassen an den Automaten der Feuerwehr, der Werkstätten und beim Bodenverkehrsdienst zu reduzieren. Wer seine eigene Tasse statt der kompostierbaren Pappbecher nutzt, spart 30 Cent pro Heißgetränk. FSG und SAG spenden das eingenommene Geld für einen guten Zweck. Die Beschäftigten können per Abstimmung entscheiden, an welche Einrichtung der Betrag übergeben wird.



Ob Grasschnitt, Enteisungsmittel oder Fahrzeugreifen, der Flughafen sucht immer nach Möglichkeiten, Ressourcen zu schonen. Durch die jährlichen Runderneuerungen der Laufflächen seiner Fahrzeuge spart er Rohstoffe wie Kautschuk ein.

Virtuelle Übungsplätze im Einsatz

Moderne Technik hilft, Ressourcen am STR einzusparen. Die Feuerwehr ging bereits 2019 mit gutem Beispiel voran und beschaffte einen Simulator, mit dem ein Großteil der Trainingsfahrten ersetzt werden kann. Im nachgebauten Cockpit üben die Feuerwehrleute das Löschen, ohne dafür Kraftstoff, Wasser oder Schaum nutzen zu müssen. Das Training ist so realitätsnah wie möglich: Die Kabine ist mit sämtlichen Bedienelementen eines Einsatzfahrzeuges ausgestattet.

Die SAG macht sich den Vorteil des digitalen Trainings ebenfalls zunutze: Im Dezember 2023 kaufte das Tochterunternehmen einen Simulator, mit dem das fachgerechte Enteisen eines Flugzeuges erlernt werden kann – auch hier werden Rohstoffe wie Energie, Wasser und Enteisungsmittel geschont. Die Handhabung funktioniert exakt gleich wie in einem der De-Icing-Fahrzeuge. Besonders praktisch: Bei dieser virtuellen Übungsmöglichkeit können die Wetterverhältnisse je nach Bedarf angepasst werden.

Teilen statt kaufen – gerade bei wenig genutzten Gegenständen ist das eine gute Devise. Eine mobile Brandübungsanlage nutzt die Feuerwehr gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen aus Hannover und Bremen. Die Anlage befindet sich immer eine gewisse Zeit an einem der drei Flughäfen, bevor sie weitergegeben wird. Das 100 t schwere Stahlgerüst wird so möglichst effizient genutzt.

Achtsamkeit bei gefährlichem Abfall

Der richtige Umgang mit Gefahrstoffen will gelernt sein. Darum schult der Airport seine Mitarbeitenden in der Handhabung und fachgerechten Entsorgung solcher Materialien. Er führt ein Gefahrstoffkataster, in dem alle Stoffe, die auf dem Gelände zum Einsatz kommen, aufgelistet sind. Das Verzeichnis gefährlicher Substanzen soll möglichst nicht länger werden. Darum prüft ein Freigabeteam – bestehend aus Fachleuten der Sicherheit und Arbeitsmedizin, der Entsorgung, des Gewässer- und Umweltschutzes, der Arbeitssicherheit und der Feuerwehr – jede beantragte Neuaufnahme in die Datenbank.

Nur 1,6 % des Gesamtaufkommens am STR zählen zu den gefährlichen Abfällen. Für sie gelten besondere Regeln zur Lagerung und Entsorgung. Die unterschiedlichen Sorten werden im AWZ zwischengelagert, bis sie von darauf spezialisierten Unternehmen abgeholt werden. Zu diesen Kategorien gehören unter anderem Elektroschrott, Altöl, Bleibatterien und quecksilberhaltige Leuchtstofflampen. Letztere werden seit geraumer Zeit durch energiesparende LEDs ohne giftige Schwermetalle ersetzt. Die Restbestände des als gefährlich geltenden Materials werden dadurch weiter reduziert.

Wassernutzung nachhaltig gestalten

Mit Blick auf den Klimawandel könnte Wasser auch in Baden-Württemberg zu den künftig dringend benötigten Ressourcen gehören. Der Landesairport setzt sich dafür ein, den Rohstoff bereits heute zu schonen. Dafür hat er seine Versorgungsinfrastruktur so umgerüstet, dass Trink- und Löschwasser durch zwei getrennte Rohrleitungen fließen. Letzteres hat weniger strenge Vorschriften zur Keimregulierung, daher muss das dafür vorgesehene Leitungsnetz seltener durchgespült werden. Durch diese Maßnahme spart die FSG jährlich rund 2.500.000 l ein.

Der STR sucht immer nach Möglichkeiten, mit Rohstoffen sparsam zu wirtschaften. Er verringerte den Druck in den Leitungen, sodass weniger Flüssigkeit hindurchfließt. Zudem stellte er im Zuge der Energieeinsparverordnung die Warmwasserausgabe in den Sanitäranlagen ein, was Komforteinbußen für Passagiere und Beschäftigte bedeutete. In Summe wurde der Verbrauch um rund 3 % gesenkt. Ihr häusliches Schmutzwasser leitet die FSG zur Aufbereitung an die kommunalen Kläranlagen weiter.

2.500.000

LITER WASSER spart die FSG durch getrennte Leitungen

Der Airport berücksichtigt auch seine Nachbarinnen und Nachbarn. Durch die globale Erwärmung steigt die Wahrscheinlichkeit von starken Schauern immer weiter an. Seine Infrastruktur hat der Flughafen Stuttgart so angepasst, dass das Regenwasser bei Extremwetterereignissen in fünf unterirdische Klär- und Rückhaltebecken mit einem Gesamtvolumen von über 100.000 m³ fließen kann. Sogar auf einen Jahrhundertregen wäre er damit vorbereitet. Diese Vorkehrungen dienen dem Schutz der angrenzenden Seen und Bäche, denn diese wären bei ungehindertem Abfließen des Niederschlags überlastet. Um deren Ökosysteme nicht zu gefährden, gelten strenge Einleitvorschriften, die von der Behörde vorgegeben werden. Unabhängiges, geschultes Personal führt regelmäßig Proben durch, um den Zustand der Gewässer zu beurteilen. Ihre Klärbecken lässt die FSG ebenfalls in festgelegten Intervallen prüfen.

Hitzeperioden und trockene Böden sind Effekte des Klimawandels, die besonders die Landwirtschaft betreffen. Für die Bewässerung von Dürre betroffener Flächen wird eine enorme Menge benötigt. Gemeinsam mit der Projektgesellschaft Neue Messe und dem Institut für Siedlungswasserbau, Wassergüte- und Abfallwirtschaft der Universität Stuttgart untersucht die Flughafengesellschaft Möglichkeiten, um die aufgefangene Niederschlagsmenge auf ihrem Gelände künftig nachhaltiger zu nutzen.

Hohe technische Standards für die Umwelt

Der Flughafen Stuttgart ist sich bewusst, dass natürliche Ressourcen wie Boden, Wasser und Luft kostbare Güter sind. Er will sie bestmöglich schützen, daher handelt er stets nach dem Vorsorgeprinzip. Potenzielle Umweltrisiken hat er durch regelmäßige Kontrollen im Blick.

Schadstoffe, die sich durch vergangene Aktivitäten im Boden befinden, können durch Niederschlag herausgeschwemmt werden und sich ausbreiten. Ein Beispiel dafür sind per- und polyfluorierte Alkylverbindungen (PFAS). Sie waren in Löschschäumen der Feuerwehr zu finden, bevor ihre Verwendung aufgrund von gesundheitlichen Bedenken gesetzlich reguliert wurde. Auch bei der FSG kamen sie bis 2011 zum Einsatz – seit dem EU-weiten Verbot setzt die Flughafenfeuerwehr auf Alternativen. Am ehemaligen Löschübungsbecken führte der Airport Kontrollen durch: Diese zeigten eine erwartungsgemäß erhöhte Konzentration von PFAS. Obwohl bereits 2016 eine Filteranlage in Betrieb genommen wurde, die das Wasser reinigt, wird sich der Flughafen noch lange mit dem Aufbereitungsverfahren auseinandersetzen – die Substanz baut sich in der Natur nur sehr langsam ab.

Wenn es draußen kalt wird, müssen Flugzeuge aus Sicherheitsgründen enteist werden. Darum ist im Winter das Oberflächenwasser häufig mit Enteisungsmittel vermischt. Aufgrund dessen ist der gesamtorganische Kohlenstoffanteil stark erhöht und darf nicht ohne Vorbehandlung in öffentliche Gewässer eingeleitet werden. Die Kontrolle der Grenzwerte übernehmen der Gewässerschutzbeauftragte und sein Team: 170 t TOC (2022: 157 t) waren insgesamt im Enteisungswasser. Den Anteil versucht der Flughafen trotz der begrenzten Einflussmöglichkeiten zu senken. Einerseits passt die SAG bei den De-Icing-Vorgängen das Mischverhältnis an (→ S. 64), andererseits senkt ein Schwebbetreaktor die vorhandene Kohlenstoffmenge. Durch die exakte Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik ist der Airport in der Lage, die gesammelte Menge nach Herkunft, Flächennutzung und Verschmutzungsgrad zu trennen. Unbelastetes und mit TOC versetztes Oberflächenwasser kann so nicht vermischt werden. Im Berichtsjahr hielten FSG und SAG alle regulatorischen Vorschriften ein.

Um Öl oder Treibstoff von den Verkehrsflächen zu beseitigen, rückte die Flughafenfeuerwehr 96-mal aus, im Vorjahr waren es 38 solcher Einsätze. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte hilft dabei, dass diese Ereignisse zukünftig seltener werden.

Ultrafeine Partikel im Blick

Bei natürlichen oder technischen Verbrennungsprozessen – etwa dem Brennen einer Kerze oder bei laufenden Triebwerken – entstehen ultrafeine Partikel (UFP). Ihre Eigenschaften sind, besonders hinsichtlich ihrer Wirkung auf Umwelt und Gesundheit, noch nicht ausreichend

erforscht. Bei größeren Feinstäuben (PM10 und PM2,5) gibt es bereits standardisierte Messverfahren, bei UFP nicht. Erhebungen an stark frequentierten Verkehrsstandorten wie Flughäfen weisen eine erhöhte Konzentration auf. Die FSG ist sich ihrer Verantwortung gegenüber den Mitarbeitenden und ihrem Umfeld bewusst und befindet sich im ständigen Austausch mit Fachleuten und Behörden. Ihre Maßnahmen passt sie entsprechend dem aktuellen Wissensstand an.

Artenvielfalt erwünscht

Rund 400 ha umfasst das gesamte Flughafengelände. Etwa die Hälfte davon ist bebaut, die restliche Fläche sind Glatthafer- und Rotschwingelwiesen. Dort befinden sich Salbei, Spitzwegerich, Klee und viele weitere Pflanzen, die entlang der 3.345 m langen Runway ein Trockenwiesenbiotop bilden. Landwirtschaftliche Nutzung findet hier keine statt, darum kann sich eine reiche Tier- und Pflanzenwelt entwickeln. Der Airport düngt bei Bedarf den Boden, erstellt regelmäßig Vegetationsgutachten und mäht die verschiedenen Abschnitte nach einem festgelegten Plan ein- bis zweimal im Jahr. Insekten, Kaninchen, Mäuse und weitere Arten sollen ausreichend Verstecke finden, damit das Territorium für Vögel unattraktiv bleibt. Durch die ausbleibende Jagd kommen die Wirbeltiere dem Roll- und Luftverkehr nicht in die Quere, denn eine Kollision birgt immer Gefahren. Trotz aller Vorkehrungen, die der Wildlife Control Manager und sein Team treffen, kommt es manchmal zu ungewollten Begegnungen: Die Wildlife-Strike-Rate (Wildtier-Kollisionen pro 10.000 Flugzeugbewegungen) stieg von 3,2 % (2022) auf 6,3 %. Damit liegt der STR leicht über der deutschlandweiten Quote von 5,9 %.

Für Insekten ist das Flughafengebiet sehr attraktiv: Seit 2012 fliegen die Airport-Bienen – mit einer Ausnahme im Jahr 2022 – über das Gelände und bestäuben Erdbeerpflanzen und Obstbäume in der Umgebung. Auch auf Gebäuden werden sie auf der Suche nach Pollen und Nektar fündig. Gräser, Moose und Kräuter wachsen auf insgesamt 6.787 m². Die FSG nutzt die jährliche Analyse des Honigs, um Erkenntnisse über Schadstoffrückstände des Luftverkehrs auf Pollen und Blüten ziehen zu können. Bisher war die Qualität einwandfrei. Unabhängig davon werden auch regelmäßige Proben am Grasschnitt entnommen. Diese weisen ebenfalls keine bedenkliche Belastung auf. Die Luftschadstoff-Konzentration dokumentiert der STR jährlich.

Nicht nur innerhalb des Flughafenzauns bewirtschaftet die FSG naturnahe Flächen. Mehrere Grundstücke, die als Streuobstwiesen genutzt werden oder Teile eines Naturschutzgebietes sind, gehören dem STR. Sie dienen dem ökologischen Ausgleich für frühere Bauprojekte und müssen dauerhaft bestehen bleiben. Zudem besitzt der Airport einen Abschnitt der 1.000 m langen Scherlachhecke in Filderstadt. Die Hoch- und Baumhecke ist die Lebensgrundlage für viele Tierarten. Die Gelder aus der Ausgleichsabgabe des Flughafens setzt die Gemeinde für den Erhalt des Naturdenkmals ein.

Wo wir stehen.



✓ Glaubwürdigkeit

Als *the fairport* stehen wir zu unserem Wort: Für alle, die ein Interesse am Landesflughafen haben, machen wir verlässlich unsere Entwicklung transparent. Unsere finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen veröffentlichen wir seit vielen Jahren.



BILANZ

der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2023

Aktiva	31.12.2023 T€	31.12.2022 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	1.479	1.523
2. Geleistete Anzahlungen	390	326
	1.869	1.849
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	309.848	328.391
2. Technische Anlagen und Maschinen	37.634	41.309
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	29.992	29.124
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	12.053	7.864
	389.527	406.688
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	10.324	13.768
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	257
3. Beteiligungen	91.416	92.610
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	722
	101.740	107.357
	493.136	515.894
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	5.141	2.928
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.741	8.386
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.043	4.604
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	61
4. Forderungen gegen Gesellschafter	141	470
5. Sonstige Vermögensgegenstände	5.043	8.322
	23.968	21.843
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	208	66
	29.317	24.837
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.788	2.068
	524.241	542.799

Bilanz

Passiva	31.12.2023 T€	31.12.2022 T€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	50.000	50.000
II. Kapitalrücklage	295.446	295.446
III. Gewinnrücklagen		
1. Satzungsmäßige Rücklagen	5.000	5.000
2. Andere Gewinnrücklagen	2.629	18.735
	7.629	23.735
IV. Jahresfehlbetrag	-13.616	-16.106
	339.459	353.075
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	193	11
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	5.533	5.439
2. Sonstige Rückstellungen	24.437	19.334
	29.970	24.773
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	90.522	108.820
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.938	11.136
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	35.902	35.487
4. Sonstige Verbindlichkeiten	5.844	4.740
	150.206	160.183
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.413	4.757
	524.241	542.799

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Flughafen Stuttgart GmbH vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2023

	31.12.2023 T€	31.12.2022 T€
1. Umsatzerlöse	249.454	203.828
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	479	603
3. Sonstige betriebliche Erträge	2.054	4.036
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.796	11.687
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	69.226	57.979
	84.022	69.666
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	61.591	49.602
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	14.958	13.073
	76.549	62.675
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	32.883	33.339
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	66.001	53.581
8. Erträge aus Beteiligungen	27	469
9. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	4.447	2.424
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	57	46
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen	5.361	5.738
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.669	1.816
13. Ergebnis vor Ertragsteuern	-12.967	-15.409
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-17	35
15. Ergebnis nach Steuern	-12.950	-15.444
16. Sonstige Steuern	666	662
17. Jahresfehlbetrag	-13.616	-16.106

ANHANG

für das Geschäftsjahr 2023

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 2023 wurde nach den Vorschriften des Dritten Buches des HGB und unter Berücksichtigung der Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

Verpflichtungen nach dem Energiewirtschaftsgesetz – EnWG

Mit Inkrafttreten der Neuerungen des EnWG im August 2011 ist die Flughafen Stuttgart GmbH als Eigentümerin 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 Eigentümerin der Stromversorgungsanlagen am Flughafen Stuttgart. Im Rahmen eines Überlassungsvertrages werden diese Anlagen an die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) verpachtet. Betreiberin der Versorgungsanlagen ist, entsprechend den vertraglichen Regelungen, die FSEG. Die Miet- und Pächterlöse für die Betriebsmittelüberlassung an die FSEG beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 10.563 T€ und die Erlöse aus Umsatzmiete, Wasser und übrigen Leistungen auf 696 T€. Weiterhin hat die Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2023 für Personalüberlassung und Managementdienstleistungen 3.026 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 2023 hat die Flughafen Stuttgart GmbH von der FSEG Leistungen in Höhe 23.754 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 unverändert zum Vorjahr angewendet.

Anlagevermögen

Die immateriellen Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen, unter Zugrundelegung betriebsgewöhnlicher Nutzungsdauern zwischen drei und fünf 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 Abschreibungs-

methode zur Anwendung kam. Der Übergang von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode erfolgt ab dem Zeitpunkt, zu dem die lineare Abschreibung zu höheren Abschreibungsbeträgen führt.

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

Für Befuerungsteile wurde ein Festwert gem. § 240 Abs. 3 HGB in Höhe von 396 T€ gebildet.

Die Geringwertigen Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und sind im Anlagengitter im Jahr des Erwerbs als Zu- und Abgang ausgewiesen.

Entwicklung des Anlagevermögens

der Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2023

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2023 T€	Zugänge* T€	Abgänge T€	Umbuchungen T€	Stand 31.12.2023 T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	23.364	376	1.525	396	22.611
2. Geleistete Anzahlungen	326	355	12	-279	390
	23.690	731	1.537	117	23.001
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	926.639	208	12	226	927.061
2. Technische Anlagen und Maschinen	423.847	1.623	2.810	992	423.652
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	93.218	7.564	4.666	216	96.332
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.864	7.418	1.678	-1.551	12.053
	1.451.568	16.813	9.166	-117	1.459.098
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	74.240	0	0	0	74.240
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	257	0	257	0	0
3. Beteiligungen	106.675	2	0	0	106.677
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	722	0	0	0	722
	181.894	2	257	0	181.639
Gesamt	1.657.152	17.546	10.960	0	1.663.738

* Einschließlich Investitionszuschuss (82 T€).

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

Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 01.01.2023 T€	Abschreibungen des Berichtsjahres T€	Abgänge T€	Stand 31.12.2023 T€	Stand 31.12.2023 T€	Stand 31.12.2022 T€
	21.843	813	1.524	21.132	1.479	1.521
	0	0	0	0	390	326
	21.843	813	1.524	21.132	1.869	1.847
	598.247	18.966	0	617.213	309.848	328.392
	382.537	6.259	2.778	386.018	37.634	41.310
	64.093	6.845	4.598	66.340	29.992	29.125
	0	0	0	0	12.053	7.864
	1.044.877	32.070	7.376	1.069.571	389.527	406.691
	60.473	3.443	0	63.916	10.324	13.767
	0	0	0	0	0	257
	14.065	1.196	0	15.261	91.416	92.610
	0	722	0	722	0	722
	74.538	5.361	0	79.899	101.740	107.356
	1.141.258	38.244	8.900	1.170.602	493.136	515.894

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. Forderungen in Fremdwährung bestehen nicht.

Die liquiden Mittel enthalten Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten.

Rechnungsabgrenzungsposten

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

Latente Steuern

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

Rückstellungen

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgt nach dem modifizierten Teilwertverfahren unter Anwendung versicherungsmathematischer Grundsätze. Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden künftige Rentensteigerungen ab dem 01. März 2024 von einer Erhöhung um 200 € (Sockelbetrag) sowie um 5,50 %, mindestens jedoch um 340 € und ab 2025 von 2,50 % p. a. 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, in Höhe von 1,82 % p. a. abgezinst. Aus der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu der Bewertung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre resultieren ausschüttungsgesperrte Beträge in Höhe von 55 T€. Die Rückstellungen werden pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt und der von der Deutschen Bundesbank veröffentlicht wird (vgl. § 253 Abs. 2 Satz 1 und 2 HGB).

Die Bewertung der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit erfolgt unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Es wurden ein Rechnungszins von 1,07 % (Vorjahr: 0,59 %) für bestehende Altersteilzeitarbeitsverhältnisse zugrunde gelegt. Bei der Berechnung der Altersteilzeitrückstellungen wurden künftige Gehaltssteigerungen ab dem 01. März 2024 von einer Erhöhung um 200,00 € (Sockelbetrag) sowie um 5,50 %, mindestens jedoch um 340,00 € und ab 2025 um 2,50 % 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 (→ S. 74) dargestellt.

Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2023

Name und Sitz des Unternehmens	Anteil am Kapital %	Eigenkapital T€	Ergebnis des Geschäftsjahres T€
Baden-Airpark GmbH, Rheinmünster	65,8	92.048	-2.832
Cost Aviation GmbH (CA), Stuttgart	75,0	137	37
Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Stuttgart	100,0	25	383 ¹
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH, Stuttgart	100,0	1.684	3.013 ¹
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Leinfelden-Echterdingen	100,0	626	1.051 ¹
S. Stuttgart Ground Services GmbH, Leinfelden-Echterdingen	74,9	2.661	1.565
Flughafen Parken GmbH, München	20,0	1.369	525 ²
AHS Aviation Handling Services GmbH, Hamburg	10,0	0 ³	-2.396

¹ Vor Ergebnisabführung aufgrund des bestehenden Ergebnis-/Gewinnabführungsvertrags.

² Vorläufiges Jahresergebnis.

³ Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag 3.985 T€.

Die Flughafen Stuttgart GmbH stellt als Mutterunternehmen zum 31. Dezember 2023 für den kleinsten und zugleich größten Kreis von Unternehmen einen Konzernabschluss auf. Der Konzernabschluss wird entsprechend den gesetzlichen Vorschriften im elektronischen Unternehmensregister offengelegt.

Finanzanlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2023 wurden Anteile an verbundene Unternehmen in Höhe von 3.443 T€ (Vorjahr: 3.626 T€), Beteiligungen in Höhe von 1.196 T€ (Vorjahr: 2.112 T€) und Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 722 T€ auf den niedrigeren beizulegenden Wert 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 2.392 T€ (Vorjahr: 3.888 T€).

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 1.855 T€ (Vorjahr: 1.855 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten sind Kosten für das Bodenradarsystem mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) ausgewiesen, welche hälftig zwischen der FSG und der DFS aufgeteilt werden. Die geleisteten Zahlungen der FSG für das Gesamtsystem werden über die Laufzeit des Vertrages (10 Jahre) ratierlich aufgelöst.

Des Weiteren handelt es sich um für die Folgejahre bezahlte Miet-, Versicherungs- und sonstige Aufwendungen.

Eigenkapital

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

Durch Gesellschafterbeschluss vom 21. Juni 2023 und vom 27. Juni 2023 wurde der gesamte Bilanzverlust des Vorjahres durch die Auflösung freier Gewinnrücklagen ausgeglichen. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Gewinnrücklagen auf 7.629 T€ (Vorjahr: 23.735 T€). Davon beträgt die satzungsmäßige Gewinnrücklage zum 31. Dezember 2023 10 % des Stammkapitals (5.000 T€).

Ausschüttungsgesperrte Beträge bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 55 T€ (Vorjahr: 217 T€).

Rückstellungen

Der Bilanzausweis setzt sich wie folgt zusammen:

Art der Rückstellungen	31.12.2023 T€	31.12.2022 T€
Rückstellungen für Pensionen	5.533	5.438
Sonstige Rückstellungen	24.437	19.334
	29.970	24.772

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Aufwendungen für noch zu erteilende Gutschriften (10.150 T€), für noch nicht abgerechnete Bauleistungen (4.097 T€), für Personalaufwendungen (5.828 T€) sowie für sonstige zum Bilanzstichtag erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten (4.350 T€).

Die Altersteilzeitverpflichtungen (2.032 T€) wurden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem beizulegenden Zeitwert zum 31. Dezember 2023 des Deckungsvermögens (926 T€) verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 926 T€.

Verbindlichkeiten

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

Art der Verbindlichkeiten	Gesamt		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit 1–5 Jahre		Restlaufzeit > 5 Jahre	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten								
– gegenüber Kreditinstituten	90.522	108.820	90.251	108.410	271	410	0	0
– aus Lieferungen und Leistungen	17.938	11.136	17.938	11.136	0	0	0	0
– gegenüber verbundenen Unternehmen	35.902	35.487	35.902	35.487	0	0	0	0
– sonstige	5.844	4.740	3.893	3.173	241	222	1.710	1.345
(davon aus Steuern)	(18)	(23)	(18)	(23)	(0)	(0)	(0)	(0)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	150.206	160.183	147.984	158.206	512	632	1.710	1.345

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen geschäftsübliche Eigentumsvorbehalte.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen entfallen 535 T€ (Vorjahr: 107 T€) auf Verpflichtungen aus dem Liefer- und Leistungsverkehr und 133 T€ (Vorjahr: 120 T€) auf verrechnete Ansprüche aus sonstigen Leistungen.

Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten sind Zahlungen der Stadt Stuttgart ausgewiesen, die die Mehrkosten der Gesellschaft für die Integration des Stuttgart Airport Busterminals (SAB) in das Parkhaus P 14 betreffen. Die Auflösung erfolgt nach der Abschreibung der aktivierten Vermögenswerte über eine Nutzungsdauer von 25 Jahren. Eine weitere Zahlung der Stadt Stuttgart für die SAB Fahrradstation wird über die Nutzungsdauer von 15 Jahren aufgelöst.

Die Zahlung der DFS ist hier ebenso ausgewiesen, die sich auf die Beteiligung des Aufbaus und den Betrieb eines Bodenradarsystems (MLAT) bezieht. Die Auflösung erfolgt über die Laufzeit des Vertrages von 10 Jahren.

Latente Steuern

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

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

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern verrechnet. Als Saldogröße ergibt sich zum 31. Dezember 2023 ein aktiver Steuerabgrenzungsposten. Von dem Wahlrecht der Aktivierung dieses Steuerabgrenzungspostens wird in Einklang mit § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB kein Gebrauch gemacht.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zur Sicherung von Erbbauzinsverpflichtungen bestehen zu Lasten verschiedener Erbbaurechte Reallasten von insgesamt 390 T€. Die Erbbauzinsverpflichtungen belaufen sich auf jährlich rund 1 Mio. € mit einer Laufzeit bis längstens 31. Dezember 2035.

Finanzielle Verpflichtungen aus begonnenen Investitionen (luft- und landseitiger Flughafenausbau) bestehen in Höhe von rund 18 Mio. €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen gemäß § 285 Nr. 3a HGB bestehen aus Pacht-, Miet- und Leasingverträgen, davon im Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 1.097 T€. Für den Zeitraum 2024 bis 2030 bestehen weitere Verpflichtungen in Höhe von 734 T€. Die Miet-, Pacht- und Leasingverträge betreffen Mieten für den Fuhrpark, EDV-Hardware sowie bestimmte Büro- und Geschäftsausstattungen (Kopierer, Drucker).

Gegenüber einem Verbundunternehmen besteht eine Bürgschaft in Höhe von T€ 270. Mit einer Inanspruchnahme ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht zu rechnen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**Umsatzerlöse**

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

	2023 T€
Flughafenentgelte	71.767
Abfertigungsentgelte	41.915
Zentrale Infrastrukturentgelte	18.741
Sonstige Erlöse Aviation	12.219
Miet- und Pächterlöse	40.389
Umsatz- und Konzessionsabgaben/ Gestattungsentgelte	39.738
Erlöse aus Versorgungsleistungen	11.375
Sonstige Erlöse Non-Aviation	13.310
	249.454

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 835 T€ enthalten. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betragen im Geschäftsjahr 2023 3.429 T€ (Vorjahr: 3.211 T€).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 178 T€ (Vorjahr: 239 T€) enthalten.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2023 T€	2022 T€
Finanzerträge		
Erträge aus Beteiligungen	27	469
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(27)	(469)
Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	4.447	2.424
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	57	46
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(57)	(46)
	4.531	2.939
Finanzaufwendungen		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-5.361	-5.738
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-4.669	-1.816
	-10.030	-7.554
Finanzergebnis	-5.499	-4.615

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen betreffen im Geschäftsjahr 2023 Darlehenszinsen mit 4.489 T€ (Vorjahr: 1.661 T€). Zusätzlich sind in Höhe von 124 T€ (Vorjahr: 110 T€) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, die mit Zinserträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 2 T€ (Vorjahr: 3 T€) verrechnet wurden, enthalten.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhalten Steuererstattungen aus geänderten Steuerbescheiden für die Vorjahre.

Sonstige Angaben

Mitarbeitendenzahl

Gemäß § 285 Nr. 7 HGB beträgt die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Geschäftsführer und Auszubildende) 1.052 (Vorjahr: 962):

Angestellte	655
Gewerbliche Arbeitnehmende	397
	1.052

Angaben zu Organen der Gesellschaft

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2023 gehörten der Geschäftsführung

Herr Ulrich Heppe, Stuttgart,
Herr Walter Schoefer, Weissach (bis 31. Januar 2023) und
Herr Carsten Poralla, Pliezhausen (ab 01. Februar 2023) an.

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung (einschließlich von Dritten gewährter Vergütungen) beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 625 T€.

Die Gesamtbezüge von Herrn Ulrich Heppe im Geschäftsjahr 2023 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	200 T€
Erfolgsabhängige Vergütung für 2022	83 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	3 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	290 T€

Des Weiteren wurden für Herrn Ulrich Heppe Zahlungen für die betriebliche Altersvorsorge in Höhe von 11 T€ geleistet.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Herrn Carsten Poralla im Geschäftsjahr 2023 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	183 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	8 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	195 T€

Des Weiteren wurden für Herrn Carsten Poralla Zahlungen für die betriebliche Altersvorsorge in Höhe von 10 T€ geleistet.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Herrn Walter Schoefer im Geschäftsjahr 2023 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	17 T€
Erfolgsabhängige Vergütung für 2022	95 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	30 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	1 T€
Gesamtbezüge	143 T€

Weiterhin besteht für Altersversorgungsansprüche zum 31. Dezember 2023 eine Pensionsrückstellung für Herrn Walter Schoefer in Höhe von 2.423 T€. Versorgungsbezüge wurden in Höhe von TEUR 83 geleistet.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

An weitere ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Angehörige und Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2023 211 T€ bezahlt; für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.110 T€. Zusätzlich wurden 31 T€ an Beihilfen geleistet.

Aufsichtsrat

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 29 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 im Berichtsjahr 2023 entstandenen Jahresfehlbetrag von -13.616 T€ mit Gewinnrücklagen in Höhe von 7.629 T€ zu verrechnen und in Höhe von -5.987 T€ auf neue Rechnung vorzutragen.

Stuttgart, 04. März 2024

Flughafen Stuttgart GmbH
Geschäftsführung



Ulrich Heppe



Carsten Poralla

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den mit dem Konzernlagebericht zusammengefassten Lagebericht (nachfolgend: Lagebericht) der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht 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 Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 Lageberichts“ 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 Lagebericht zu dienen.

Hinweis auf einen sonstigen Sachverhalt

Der Jahresabschluss und Lagebericht der Flughafen Stuttgart GmbH für das vorherige, am 31. Dezember 2022 endende Geschäftsjahr wurden von einem anderen Abschlussprüfer geprüft, der mit Datum vom 14. März 2023 nicht modifizierte Prüfungsurteile zu diesem Jahresabschluss und Lagebericht abgegeben hat.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter 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 zum Lagebericht 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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im Lagebericht oder zu 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 Lagebericht

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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 Lageberichts, 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 Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und ob der Lagebericht 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 Lagebericht 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 Lageberichts 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 Lagebericht 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

→ führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht 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 bedeutsamer 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

Prüfungsurteile: Wir haben geprüft, ob die Gesellschaft ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 eingehalten hat. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Tätigkeit Netz nach § 6b Abs. 3 Satz 1 EnWG – bestehend jeweils aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 sowie die als Anlage beigefügten Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden für die Aufstellung der Tätigkeitsabschlüsse – geprüft.

- Nach unserer Beurteilung wurden die Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten.
- Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entsprechen die beigefügten Tätigkeitsabschlüsse in allen wesentlichen Belangen den deutschen Vorschriften des § 6b Abs. 3 Sätze 5 bis 7 EnWG.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Führung getrennter Konten und der Tätigkeitsabschlüsse in Übereinstimmung mit § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG“ 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 wenden als Wirtschaftsprüfungsgesellschaft die Anforderungen des IDW Qualitätsmanagementstandards an, die in Einklang mit dem vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Quality Management 1 (ISQM1) stehen. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten. Die gesetzlichen Vertreter sind auch verantwortlich für die Aufstellung der Tätigkeitsabschlüsse nach den deutschen Vorschriften des § 6b Abs. 3 Sätze 5 bis 7 EnWG.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Pflichten zur Führung getrennter Konten einzuhalten.

Die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für die Tätigkeitsabschlüsse entspricht der im Abschnitt „Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht“ hinsichtlich des Jahresabschlusses beschriebenen Verantwortung mit der Ausnahme, dass der jeweilige Tätigkeitsabschluss kein unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Tätigkeit zu vermitteln braucht.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten der Gesellschaft nach § 6b Abs. 3 EnWG.

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

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen,

- ob die gesetzlichen Vertreter ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten haben und
- ob die Tätigkeitsabschlüsse in allen wesentlichen Belangen den deutschen Vorschriften des § 6b Abs. 3 Sätze 5 bis 7 EnWG entsprechen.

Ferner umfasst unsere Zielsetzung, einen Vermerk in den Bestätigungsvermerk aufzunehmen, der unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten umfasst die Beurteilung, ob die Zuordnung der Konten zu den Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 4 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt ist und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde.

Unsere Verantwortung für die Prüfung der Tätigkeitsabschlüsse entspricht der im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ hinsichtlich des Jahresabschlusses beschriebenen Verantwortung mit der Ausnahme, dass wir für den jeweiligen Tätigkeitsabschluss keine Beurteilung der sachgerechten Gesamtdarstellung vornehmen können.

Stuttgart, 04. März 2024

MENOLD BEZLER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Jan Schmeisky
Wirtschaftsprüfer

Albrecht Bacher
Wirtschaftsprüfer

PERSONALKENNZAHLEN

2022/2023

Für alle Personalkennzahlen gilt der Stichtag 31. Dezember. Wo nicht eigens vermerkt, beziehen sich die Zahlen auf die Stammbesellschaft der Flughafen Stuttgart GmbH (ohne Beschäftigte in der Ausbildung, im Praktikum oder in einem Leiharbeitsverhältnis).

Belegschaft nach Beschäftigungsart und Arbeitsvertrag

	2022						2023					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammbesellschaft	278	28,4	702	71,6	980	100	322	29,7	762	70,3	1.084	100
Voll- und Teilzeitbeschäftigte												
Vollzeit	169	17,2	629	64,2	798	81,4	198	18,3	690	63,7	888	81,9
Teilzeit	109	11,1	73	7,5	182	18,6	124	11,4	72	6,6	196	18,1
Arbeitsverträge												
Befristet	7	0,7	13	1,3	20	2,0	4	0,4	9	0,8	13	1,2
Unbefristet	271	27,7	689	70,3	960	98,0	318	29,3	753	69,5	1.071	98,8
Weitere Beschäftigte												
Auszubildende und dual Studierende	14	-	38	-	52	-	13	-	44	-	57	-
Studierende im Praktikum	2	-	0	-	2	-	4	-	6	-	10	-
Leiharbeitende	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
Gesamtbeschäftigte	294	28,4	740	71,6	1.034	100	339	29,5	812	70,6	1.151	100
mit Tarifverträgen ¹	281	95,6	706	95,4	987	95,5	326	96,2	773	95,2	1.099	95,5

¹ Einschließlich Leiharbeitenden.

Fluktuation im Unternehmen

	2022				2023			
	Eintritte	in %	Austritte	in %	Eintritte	in %	Austritte	in %
Eintritte und Austritte gesamt	72	-	75	-	192	-	94	-
nach Altersklassen¹								
< 30 Jahre	41	56,9	23	30,7	73	38,0	22	23,4
30 bis 50 Jahre	23	31,9	20	26,7	100	50,1	33	35,1
> 50 Jahre	8	11,1	32	42,7	19	9,9	39	41,5
nach Geschlecht¹								
weiblich	26	36,1	17	22,7	64	33,3	20	21,3
männlich	46	63,9	58	77,3	128	66,7	74	78,7
Durchschnittliche Fluktuationsquote²				7,4				8

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Ein- und Austritte.

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

Altersstruktur im Unternehmen 2023

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	322	29,7	762	70,3	1.084	100
nach Altersklassen						
< 30 Jahre	61	5,6	95	8,8	156	14,4
30 bis 50 Jahre	170	15,7	281	25,9	451	41,6
> 50 Jahre	91	8,4	386	35,6	477	44

Anzahl und Altersstruktur Führungskräfte 2023

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Führungskräfte	24	27,3	64	72,7	88	100
nach Altersklassen¹						
< 30 Jahre	2	2,3	1	1,1	3	3,4
30 bis 50 Jahre	15	17,1	24	27,3	39	44,3
> 50 Jahre	7	8	39	44,3	46	52,3

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Führungskräfte.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

	2022			2023		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Meldepflichtige Unfälle¹	1	18	19	1	12	13
davon Betriebs-/Arbeitsunfälle	1	15	16	1	9	10
davon Wegeunfälle	0	2	2	0	2	2
davon Betriebssportunfälle	0	1	1	0	1	1
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle ²	-	-	386	-	-	228
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0	0	0	0
1.000-Personen-Quote ³	3,5	20,6	15,8	3,2	11,4	9,1
Unfallrate (LTIR) ⁴	-	-	3,4	-	-	2,8
Krankentage⁵	5.593	14.856	20.449	5.090	15.331	20.421
Krankheitsquote⁶	8,7	8,9	8,9	7,3	8,7	8,3

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

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

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

⁴ Lost Time Injury Rate (LTIR) = Arbeitsunfälle ab einem Ausfalltag pro 200.000 geleistete Arbeitsstunden.

⁵ Ohne Personen in Leiharbeitsverhältnis.

⁶ Verhältnis der Krankentage zu den Solltagen in %.

Nationalitäten

	2022						2023					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	278	28,4	702	71,6	980	100	322	29,7	762	70,3	1.084	100
Deutsche Staatsangehörigkeit	246	25,1	640	65,3	886	90,4	283	26,1	699	64,5	982	90,6
Andere Staatsangehörigkeit	32	3,3	62	6,3	94	9,6	39	3,6	63	5,8	102	9,4

Beschäftigte mit Behinderung

	2022						2023					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeitende mit Behinderung¹	19	6,5	64	8,7	83	8,0	20	5,9	60	7,4	80	7
Mitarbeitende mit GdB < 50	8	-	30	-	38	-	7	-	29	-	36	-
davon gleichgestellte Beschäftigte	3	-	16	-	19	-	2	-	14	-	16	-
Mitarbeitende mit Schwerbehinderung (GdB > 50)	11	-	34	-	45	-	13	-	31	-	44	-
Mitarbeitende mit Einschränkung ²	14	-	50	-	64	-	15	-	45	-	60	-
Schwerbehindertenquote²						7,4						6,3

¹ Ohne Leiharbeitende.

² Gemäß Sozialgesetzbuch IX.

Inanspruchnahme von Elternzeit

	2022						2023					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit¹	57	5,8	89	9,1	146	14,9	61	5,6	122	11,3	183	16,9
Elternzeit in Anspruch genommen ^{2,3}	36	63,2	20	22,5	56	38,4	33	54,1	22	18	55	30,1
nach Beendigung der Elternzeit zurückgekehrt ³	12	21,1	19	21,4	31	21,2	3	4,9	21	17,2	24	13,1
nach Beendigung der Elternzeit ausgetreten ³	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quote der Rückkehrenden ³		100		100		100		100		100		100

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

² Ohne Elternzeit mit Teilzeittätigkeit.

³ Anteil der Beschäftigten mit Anspruch auf Elternzeit.

Weiterbildung

	2022			2023		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Person¹	107,9	162,8	147,2	25,7	48,7	41,9
pro Führungskraft ²	65,1	71,2	69,6	56,0	17,4	26,3
pro Person ohne Führungsverantwortung	112,8	174,0	156,5	23,0	52,8	43,8

¹ Einschließlich Personen in der Ausbildung, im dualen Studium und im Praktikum.

² Führungsverantwortung für mindestens drei Mitarbeitende.

UMWELTKENNZAHLEN

2021 bis 2023

Teil der Umwelterklärung nach EMAS

Die personenbezogenen Angaben beziehen sich auf die Personalzahlen der FSG [1.084 (2023), 980 (2022), 957 (2021)], FSEG [1 (2021–2023)] und SAG [462 (2023), 432 (2022), 346 (2021)]. Eine Verkehrseinheit (VE) entspricht im Luftverkehr einem Fluggast mit Handgepäck oder 100 kg Luftfracht. Die von der FSG-Organisation abgefertigten Flugbewegungen (FB) beliefen sich 2023 auf 47.532 FB [40.588 (2022), 28.221 (2021)]. Werte mit der Bezeichnung Flughafen Stuttgart beziehen sich auf Emissionen und Verbräuche, die am Standort durch die FSG-Organisation und weitere Akteure entstehen. Erläuterungen zu den Entwicklungen sind in diesem Bericht zu finden.

Energie

Gesamtenergiebezug	2023	2022 ¹	2021
Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)	84,2	87,1	87,8
Gesamtenergiebezug FSG (GWh) ²	21,5	23,5	26,5
Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)	22,9	24,2	21,4
Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergiebezug (%)	45,6	34,8	36,3
Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart pro VE (kWh/VE)	9,5	12,7	21,6
Gesamtenergiebezug FSG, FSEG und SAG pro VE (kWh/VE)	5,0	7,0	11,8
Direkter Energiebezug	2023	2022 ¹	2021
Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh)³	40,1	45,0	46,8
Erdgas (Nm ³)	3.731.452	4.227.879	4.283.738
Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)	13,6	15,2	10,1
Heizöl (l) ⁴	114.982	103.875	218.564
Pellets (kg) ⁵	63.060	92.480	111.740
Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)	12,0	13,2	9,0
im BHKW	11,2	12,4	8,3
in PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung)	0,8	0,8	0,7
Stromerzeugung in PV-Anlagen zur Einspeisung (GWh)	1,7	1,8	1,7
Wärme- und Kälteproduktion FSEG (GWh)	11,5	12,1	11,8
Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)	7,3	6,6	6,1
Kraftstoffbezug FSG (inkl. SAG, GWh)	4,7	3,8	3,4
darin Abfertigungsfuhrpark (GWh)	3,0	2,2	1,9
Prozessenergie FSG (GWh)⁶	0,2	0,2	0,2
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro FB (kWh/FB)	93,8	84,3	108,8
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro VE (kWh/VE)	0,50	0,50	0,75
Elektrifizierungsquote Abfertigungsfuhrpark (%)	46,0	37,7	37,4

¹ Nach Redaktionsschluss 2022 änderten sich Werte im Gesamtenergiebezug. Das hat Auswirkungen auf den Anteil erneuerbarer Energien, den direkten und indirekten Energiebezug. [GRI 2-4]

² Inkl. Gesamtenergiebezug SAG.

³ Gesamte Brennstoffenergie, die von der FSEG für den Betrieb ihrer Feuerungsanlagen am Flughafen Stuttgart eingesetzt wurde.

⁴ Inkl. Verbräuche der Notstromgeneratoren.

⁵ Einkaufsmengen.

⁶ Die FSG setzt Propangas für die Brandlöschübungen der Feuerwehr ein.

Energie (Fortsetzung)

Indirekter Energiebezug	2023	2022	2021
Strombedarf Flughafen Stuttgart (GWh)⁷	48,6	48,5	43,7
Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh)⁸	36,6	35,3	34,8
Strombezug FSG (inkl. SAG, GWh)	6,3	7,0	6,1
Strombezug FSEG (inkl. Netzverluste, GWh)	8,8	8,3	12,2
Anteil erneuerbarer Energien am Strombezug (FSG, FSEG, %)	100	100	100
Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh)⁹	22,7	26,1	30,7
Wärmebezug FSG (inkl. SAG, GWh)	10,3	12,6	16,9
Wärmebezug FSEG (GWh) ¹⁰	2,1	2,6	0,2
Strombedarf Flughafen Stuttgart pro VE (kWh/VE)	5,5	7,1	10,8
Wärmebezug pro m² Energiebezugsfläche Flgh. Stuttgart (kWh/m²)	68,6	78,8	101,9

⁷ Summe aus externem Strombezug, BHKW, Fotovoltaikanlagen (zur Eigenversorgung) und Netzersatzanlagen.

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

⁹ Die Bilanzierung der Heizenergie erfolgt über eine Verteilung der Gebäudewärmebezüge auf die Nutzfläche (fremd- oder eigengenutzt).

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

Klimaschutz

CO _{2eq} -Emissionen (Scope 1–3 nach ACA) ¹	2023	2022	2021
Gesamte CO_{2eq}-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)	7.952	8.692	9.637
Scope 1 (t)	7.952	8.692	9.637
Brennstoffverbrauch (t) ²	7.522	8.387	9.227
Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)	296	255	306
Prozessenergieverbrauch (t) ³	134	50	103
Scope 2 (t)	0	0	0
Energiefremdbezug (t)	0	0	0
Scope 3 (t)	152.364	134.176	85.448
Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter (t) ⁴	183	285	264
Strombezug Mieteinheiten (t)	1.864	1.843	1.614
Dienstreisen Mitarbeitende (t)	29	25	36
Landseitiger Verkehr (t) ⁵	62.139	52.252	31.980
darin Anreiseverkehr Fluggäste (t)	43.363	34.717	17.024
darin Pendelverkehr Mitarbeitende (t)	16.550	15.381	12.551
LTO-Zyklus + APU Luftverkehr (t) ⁶	88.150	79.761	51.555
Gesamte CO_{2eq}-Emissionen Scope 1 + 2 pro VE (kg/VE)	0,90	1,27	2,37
CO_{2eq}-Emissionen Abfertigungsfahrzeuge pro FB (kg/FB)	1,6	1,1	3,4
CO_{2eq}-Emissionen LTO+APU pro FB (t/FB)	0,96	0,99	0,83

¹ Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (Scope 3 = Fremdanteil). Nach Redaktionsschluss 2022 änderten sich Werte im Brennstoffverbrauch und Kraftstoffverbrauch der eigenen Fahrzeuge. Dies hat Auswirkungen auf die CO_{2eq}-Menge im Scope 1. [GRI 2-4]

² Inkl. Anteil Biogas; Änderung des Wertes 2022 durch Einkauf von Biogas. [GRI 2-4]

³ Inkl. Kältemittelverluste (2023: 80 t; 2022: 5 t; 2021: 51 t). Nachfüllmengen aufgrund von Defekten.

⁴ Beinhaltet die Kraftstoffe der Fahrzeuge Dritter, die an den Betriebstankstellen des Flughafens betankt werden.

⁵ An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchern, Angestellten und Lieferanten. Nach Redaktionsschluss 2022 änderten sich Werte bei Anreiseverkehr Fluggäste.

⁶ Dies hat Auswirkungen auf die CO_{2eq}-Menge in Scope 3. [GRI 2-4]

⁷ Der Wert wird seit 2021 intern ermittelt.

Klimaschutz (Fortsetzung)

Emittierte Luftschadstoffe (Flughafen Stuttgart Organisation) ⁶	2023	2022	2021
Stickoxide NO _x (t)	2,58	2,95	3,92
Schwefeloxide SO ₂ (t)	0,20	0,21	0,32
Feinstaub PM10 (t)	0,07	0,08	0,12
Emittierte Luftschadstoffe pro VE (g/VE)	0,32	0,47	1,07

⁶ Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (ohne Fremdanteil); die Schadstoffkonzentration in der Luft wird am Flughafen Stuttgart nicht gemessen. Umrechnungsfaktoren nach GEMIS-Datenbank.

Fluglärm

Flugbewegungen nach Tageszeit	2023	2022	2021
6–18 Uhr (Tag)	64.616	57.198	45.636
18–22 Uhr (Abend)	19.463	16.166	11.525
22–6 Uhr (Nacht)	4.481	3.888	2.508
23–6 Uhr (Ausnahmegenehmigungen) ¹	3.536	3.175	2.473

Fläche Lärmfestschreibungskontur (km ²) ²	2023	2022	2021
Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag	2,54	2,30	1,79
Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht	4,15	3,98	2,75

Dauerschallpegel (Mittelwert)	2023	2022	2021
Ø alle Messstationen Tag dB(A)	52,0	51,5	48,9
Ø alle Messstationen Nacht dB(A)	43,9	43,8	42,4

Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Personen) ³	2023	2022	2021
Dauerschallpegel 60–65 dB(A) Tag und Abend	1.090	720	140
Dauerschallpegel > 65 dB(A) Tag und Abend	60	0	0
Dauerschallpegel 50–55 dB(A) Nacht	5.020	3.900	690
Dauerschallpegel > 55 dB(A) Nacht	110	80	0

¹ Inklusive der Nachtluftpostbewegungen.

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

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

Gewässerschutz

Wasserentnahme	2023	2022	2021
Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m³)¹	229.202	235.290	161.429
Bezug Frischwasser FSG (inkl. SAG, m ³)	153.815	215.072	102.886
Bezug Frischwasser FSEG (m ³)	20.730	11.117	13.365
Frischwasserbezug Flughafen Stuttgart pro VE (m ³ /VE)	26,0	34,3	39,7

¹ Enthalten sind alle Unternehmen am Standort.

Gewässerschutz (Fortsetzung)

Einspeisung Abwasser	2023	2022	2021
Häusliches Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m³)	197.910	189.434	131.632
Häusliches Schmutzwasser FSG (inkl. SAG, m³)	126.474	143.890	85.595
Häusliches Schmutzwasser FSEG (m³)	10.365	5.557	6.591
Enteisung	2023	2022	2021
Enteisungsabwasser (m³)²	424.696	374.871	498.744
Angefallene Menge TOC (t)	170	157	214
aus Flugzeugenteisungen SAG (t)	110	91	54

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

Material

Enteisungsmittel	2023	2022	2021
Enteisungsmittel Flughafen Stuttgart gesamt (t)	1.064	835	1.510
Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)	715	400	1.113
Enteisungsmittel Flugzeuge (t)	349	436	397
darin Enteisungsmittel Flugzeuge SAG (t)	349	289	163
Papier	2023	2022	2021
Papier FSG (inkl. FSEG, 1.000 Blatt)	400	1.298	500
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)	50	55	60
Papier pro FSG-Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	0,4	1,3	0,5
Papier SAG (1.000 Blatt)	338	200	1.480
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch SAG (%)	100	100	84
Papier pro SAG-Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	0,7	0,5	4,3
Sonstige RHB-Stoffe	2023	2022	2021
Sonstige RHB-Stoffe Flughafen Stuttgart Organisation (l)	16.463	12.048	9.141
Farbe (kg)	3.780	3.108	1.330
Verdünner (l)	440	600	400
Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor, l)	10.353	6.786	6.746

Entsorgung

Abfallaufkommen¹	2023	2022	2021
Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)	4.871	4.796	5.413
ohne witterungsabhängige Abfallkategorien (t)²	1.823	1.408	1.159
nicht gefährliche Abfälle (t)	4.793	4.567	5.313
gefährliche Abfälle (t)	78	229	101

Entsorgung (Fortsetzung)

Verwertungsquote (%)	98,1	97,9	99,2
Getrenntsammlquote (%) ³	60	-	-
Abfall pro VE (kg/VE)	0,55	0,70	1,33
Abfall pro VE (ohne witterungsabhängige Abfallkat., kg/VE)	0,21	0,21	0,29
Entwicklung ausgewählter Abfallarten			
	2023	2022	2021
Flugzeugenteisungsmittel (t)	2.070	2.042	2.775
Grasschnitt (t)	506	793	1.072
Restmüll (zur Verwertung, t)	597	534	417
Schlämme aus Beckenreinigung inkl. Flotatschlamm (t) ⁴	418	460	0
Mischpapier (t)	124	88	108
Lebensmittelabfälle (t)	84	77	46
Fettabscheiderinhalte (t)	10	73	86
Bauschutt (t)	72	51	53
Restmüll (zur Beseitigung, t)	77	44	43
Hohlglas (t)	23	19	2

¹ Abfallaufkommen der Flughafen Stuttgart Organisation und weiterer Firmen am Standort, die über das Abfallwirtschaftszentrum der FSG entsorgen; Buchungen zur Abfallbilanz, die nach Redaktionsschluss eingingen, werden im Bericht des Folgejahres korrigiert. [GRI 2-4]

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

³ Kennzahl für 2023 erstmals berichtet. Da der Wert unter 90 % ist, werden die gemischten Siedlungsabfälle einer zugelassenen Nachsortierung zugeführt. [GRI 2-4]

⁴ In der neuen Abfallbilanz seit 2022 zusammengeführt. [GRI 2-4]

Biologische Vielfalt

Flächeninformationen			
	2023	2022	2021
Gesamtfläche Flughafen Stuttgart (ha)	407,9	402,0	400,9
Energiebezugsfläche (m ²) ¹	300.219	300.767	303.199
Flächenverbrauch in Bezug auf biologische Vielfalt			
	2023	2022	2021
Versiegelte Fläche (ha)	219,3	213,4	212,3
darin bebaute Fläche (ha, ohne US-Teil)	28,8	22,8	21,8
Naturnahe Fläche am Standort (ha)	189,4	189,3	189,2
darin Dachbegrünungsflächen (ha)	0,7	0,7	0,6
Naturnahe Fläche außerhalb des Standorts (ha)²	3,5	3,5	3,5
Anzahl Wildtierschläge			
	2023	2022	2021
pro 10.000 Flugbewegungen (Anzahl)	6,3	3,4	6,8

¹ Inkl. Kongresshotel. Das Mövenpick Hotel Stuttgart Messe & Congress gehört nicht zu den Flächen des Flughafens, da es nicht dessen Eigentum ist. Es wird jedoch vollständig von der FSEG mit Energie versorgt und wird deshalb in der Energiebilanz und der Energiebezugsfläche berücksichtigt. Nach Redaktionsschluss 2022 änderten sich Werte im Energiebezug. Dies hat Auswirkungen auf die Energiebezugsflächen. [GRI 2-4]

² Enthält von der FSG gepflegte Flächen; hauptsächlich Ausgleichsflächen.

BERICHT DES AUF SICHTSRATS

an die Gesellschafterversammlung

Der Aufsichtsrat hat sich aufgrund regelmäßiger Berichterstattung über die Lage und die Entwicklung der Gesellschaft von der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2023 überzeugt sowie wichtige Geschäftsvorgänge in seinen Sitzungen am 13. Februar 2023, 02. Mai 2023, 11. Juli 2023, 10. Oktober 2023 und 05. Dezember 2023 beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2023 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns wurden vom Aufsichtsrat anhand des Prüfungsberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Menold Bezler, Stuttgart, geprüft. Der Abschlussprüfer erteilte den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss und den Lagebericht 2023 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns und empfiehlt der Gesellschafterversammlung,

- a) den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2023 mit einem Jahresfehlbetrag von –13.616 T€ und einer Bilanzsumme von 524.241 T€ festzustellen,
- b) der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 Entlastung zu erteilen,

c) zu beschließen, den im Berichtsjahr 2023 entstandenen Jahresfehlbetrag von –13.616 T€ mit Gewinnrücklagen in Höhe von 7.629 T€ zu verrechnen und in Höhe von –5.987 T€ auf neue Rechnung vorzutragen,

d) den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2023 mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von –12.044 T€ und einer Konzern-Bilanzsumme von 594.849 T€ festzustellen,

e) die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Menold Bezler, Stuttgart, als Abschlussprüfer der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2024 zu bestellen.

Dem Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden über die Sonderprüfungen bezüglich der Spendenpraxis sowie der Bezüge von Geschäftsführung, leitenden Angestellten und des Aufsichtsrats und dem entsprechenden Prüfungsbericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Menold Bezler, Stuttgart, hat der Aufsichtsrat zugestimmt.

Flughafen Stuttgart, den 23. April 2024

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats



gez. Minister Winfried Hermann

GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG NACH EMAS

Die im Folgenden aufgeführten Umweltgutachter bestätigen, begutachtet zu haben, dass die Standorte, wie in der vorliegenden Umwelterklärung der Organisation Flughafen Stuttgart GmbH mit der Registrierungsnummer DE-175-00180 angegeben, alle Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 in der Fassung vom 28. August 2017 und 19. Dezember 2018 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS) erfüllen.

Name des Umweltgutachters

Prof. Dr.-Ing. Jan Uwe Lieback

Registrierungsnummer

DE-V-0026

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
- 35.11.8 Elektrizitätserzeugung aus Wärmekraft (ohne Kernenergie) mit und ohne Fremdbezug zur Verteilung
- 35.13 Elektrizitätsverteilung
- 35.30.6 Wärmeversorgung
- 52.23 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt

Name des Umweltgutachters

Brane Papler

Registrierungsnummer

DE-V-0425

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 Verordnungen (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 16. Mai 2024



Prof. Dr.-Ing. Jan Uwe Lieback
Umweltgutachter DE-V-0026



Brane Papler
Umweltgutachter DE-V-0425

GUT Zertifizierungsgesellschaft
für Managementsysteme mbH
Umweltgutachter DE-V-0213
Eichenstraße 3 b
D-12435 Berlin

Wo wir hinwollen.



↻ Flexibilität

the fairport macht sich bereit für die Zukunft. Was wir dafür planen, ist in unserem fairport-Programm verankert. Trotzdem müssen wir flexibel auf Veränderungen in unserer Umgebung reagieren. So werden wir zum Beispiel eine zweite Feuerwache bauen, um die Safety-Anforderungen zu erfüllen.



Unternehmensziele



Wertschöpfung

Wir wirtschaften erfolgreich und nachhaltig.



Service

Wir begeistern Kundinnen und Kunden.



Verkehr

Wir verbinden Menschen, Baden-Württemberg und die Welt.



Umwelt

Wir gestalten verantwortungsvoll den Flughafen der Zukunft.



Airport City

Wir entwickeln neue Geschäftsfelder.



Mitarbeitende

Wir sind ein attraktiver Arbeitgeber.

FAIRPORT-PROGRAMM

Der Flughafen Stuttgart verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Ziele, die sich die Flughafengesellschaft gesteckt hat, sowie konkrete Schritte, durch die sie diese erreichen will, sind im fairport-Programm gebündelt. Dieses schreibt sie jährlich fort. Sämtliche Angaben beziehen sich auf die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG), sofern nicht explizit anders ausgewiesen. Die Umweltziele sind Teil der EMAS-Erklärung.

Die Projektstände sind in den vorherigen Kapiteln dieses Berichts erläutert. Die für das Umweltprogramm relevanten Maßnahmen sind der FSG (1) sowie ihrer Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH (2) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (3) zugeordnet und entsprechend gekennzeichnet. Um die Fortschritte im Blick zu behalten, verwendet das Umweltmanagement des Flughafens ein detaillierteres internes Programm.

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
------	-----------	--------	-------



Wertschöpfung: Wir wirtschaften erfolgreich und nachhaltig.

Leitbild fairport – Strategie			
Stärkung des fairport-Gedankens	Aktualisierung des fairport-Kodex auf Basis der neuen Unternehmenswerte	2023 (teilweise erreicht; 2024 erreicht)	12
	Entwicklung neuer Führungsgrundsätze	2023 (erreicht)	12
	Einführung einer internen Sprechstunde bei der Geschäftsführung	2023 (erreicht)	40
	Einführung einer 180-Grad-Beurteilung für Mitarbeitende und Führungskräfte im Jahresgespräch	2022 (teilweise erreicht; neues Ziel für 2024)	-
Nachhaltigkeit in der unternehmerischen Wertschöpfungskette	Einführung eines Supplier-Relationship-Management-Systems zur Bewertung von Lieferfirmen	2023 (verschoben auf 2025)	-
Dialog mit den Stakeholdern			
Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung	Konsultierung des fairport-Beirats	jährlich	10
	Fortführung des Stakeholder-Formats STR im Dialog	fortlaufend	08
Analyse der Stakeholder-Interessen	Fortführung des fairport-Radars (Online-Befragung)	2023 (erreicht; keine Fortsetzung geplant)	09
	Optimierung der Analyse der Auswirkungen des Flughafenbetriebs auf alle wesentlichen Stakeholder	2024	09
Corporate Governance und Compliance			
Implementierung eines Compliance-Management-systems auf Basis des fairport-Kodex	Überarbeitung des zentralen Richtlinienmanagements (v. a. Dienstanweisungen der Geschäftsführung) und Regelwerks	fortlaufend	12
	Weiterentwicklung zentraler Compliance-Regelwerke ^{neu}	2025	13
Frühzeitige Erkennung von Chancen und Risiken	Strategische Weiterentwicklung des zentralen Risikomanagements	fortlaufend	13
	Ressourcenaufbau für die interne Revision	2023 (nicht erreicht)	13
	Digitales Tool zur Verbesserung der Drittparteienprüfung	2023	-
	Weitere Minimierung von Menschenrechts- und Umweltschutzrisiken in der Lieferkette gemäß Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (Supply-Chain-Compliance)	2023 (teilweise erreicht, neues Ziel für 2024)	13
	Neues Compliance-E-Learning ^{neu}	2024	-
Nachbarschaft und Gesellschaft			
Steigerung der Akzeptanz bei der Nachbarschaft	Ausbau des Sponsorings von Jugendmannschaften, der kostenlosen Flughafeneinführungen und der Events am Flughafen	fortlaufend	46

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
------	-----------	--------	-------



Service: Wir begeistern Kundinnen und Kunden.

Wirtschaft und Region			
Verbesserung der Passagierservices	Umsetzung eines neuen Gate-Konzepts	ab 2020 fortlaufend	-
	Modernisierung der bestehenden Lounges	2023 (Verzögerungen im Projekt, neues Ziel für 2024)	-
Flughafen für alle	Verbesserung der Barrierefreiheit der Flughafenwebsite	2024 (verschoben auf 2025)	33
	Erweiterungsplanung für das taktile Leitsystem im landseitigen Außenbereich	2024 (Verzögerungen im Projekt, neues Ziel für 2025)	33



Verkehr: Wir verbinden Menschen, Baden-Württemberg und die Welt.

Wirtschaft und Region			
Bereitstellung zukunftsfähiger Luftverkehrsinfrastruktur	Aufbau des Projektteams für STRzero Terminal	2023 (erreicht)	39
	Planungsstart für STRzero Terminal	2024	53
	Planungsstart des Projektteams mit Einzug auf die Teamfläche	2024	39



Airport City: Wir entwickeln neue Geschäftsfelder.

Standortentwicklung und Verkehrsanbindung			
Weiterentwicklung des Flughafens zum intermodalen Verkehrsknoten	Steigerung des Nahverkehrsanteils am Modal Split auf 45 % nach Fertigstellung des Flughafenbahnhofs	2030	36
	Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Radwege, Beschilderung, Bikesharing)	fortlaufend	36
	Aufbau einer Mobilitätsstation mit reservierbaren Radboxen und -garagen, Ladepunkten für E-Fahrräder und einer DIY-Servicestation	2023 (erreicht)	36
	Digitale multimodale Fahrgast-/Fluggastinformationssysteme am Flughafen	2025	34
	Zertifizierung des STR als fahrradfreundlicher Arbeitgeber ^{neu}	2025	45
Entwicklung der Stuttgart Airport City	Kooperationskampagne mit der Landesmarke „bewegt“ sowie mit unterschiedlichen Verkehrsträgern zur An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln an den STR ^{neu}	fortlaufend	34
	Fortschreibung der Masterplanung zur Stuttgart Airport City	fortlaufend	-
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	fortlaufend	-

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
------	-----------	--------	-------



Mitarbeitende: Wir sind ein attraktiver Arbeitgeber.

Beschäftigte und Arbeitsumfeld			
Verbesserung der Arbeitssicherheit	Erneuerung/Sanierung aller Fluggastbrücken	2025	-
	Verbesserung der Lichtverhältnisse an den 40er-Positionen auf dem Vorfeld durch zusätzliche stationäre Beleuchtung	2022 (teilweise erreicht, Ziel bis 2027)	56
Verbesserung des Gesundheitsschutzes	Erweiterte technische Ausstattung für mobile Arbeit	fortlaufend	-
Stärkung des betrieblichen Gesundheitsmanagements	Einrichtung eines neuen Fitnesscenters für Mitarbeitende	2025 (Verzögerungen im Projekt, neues Ziel 2029)	-
Verankerung des Arbeitsschutzes in der Organisation	Querqualifizierung eines Mitarbeiters als Fachkraft für Arbeitssicherheit	2021-2023 (erreicht)	-
	Interne Veranstaltungen zur Fortbildung von Sicherheitsbeauftragten ^{neu}	2025	-
Verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie	Betreuungsprogramm für Kinder von Beschäftigten zwischen 6 und 13 Jahren in den Sommerferien	fortlaufend	43
Erhöhte Arbeitszufriedenheit	Einführung einer zentralen Personalverpflegung für den Standort	2024	-
	Befragung zur Unternehmenskultur unter allen Mitarbeitenden	fortlaufend	40
	100 Jahre STR – Jubiläumsfeier	2024	-
Mobilitätsförderung für Mitarbeitende	Start einer 90%igen Kostenübernahme des Deutschlandtickets durch den Arbeitgeber	2023 (erreicht)	45
	Eintritt bei der Mitfahrplattform „Stuttgart fährt mit“	2023 (nicht erreicht; erreicht in 2024)	36
	Mobilitätsbefragung unter der Mitarbeitenden	fortlaufend	45
Ausbau und Optimierung des Weiterbildungsangebots und des internen Wissenstransfers	Ausbau von E-Learning-Programmen	fortlaufend	-
	Start eines Programms zum Aufbau digitaler Kompetenzen	2022 (verschoben auf 2023)	-
	Aufbau von digitalen Lösungen für den Wissenstransfer ^{neu}	2025	39
	Einführung von modularen Schulungen für neue Führungskräfte ^{neu}	2025	-



Umwelt: Wir gestalten verantwortungsvoll den Flughafen der Zukunft. Destination STRzero.

Umwelt und Ressourcen			
Geeignete Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung	Analyse und Optimierung der ausgebrachten TOC-Menge durch Einsatz eines Proportional-Mischsystems in allen Enteisierungsfahrzeugen ³	2023 (erreicht)	64
	Nachhaltiges Niederschlagsmanagement ¹	2023 (Phase 1 erreicht, Phase 2 in 2024)	66
	Verringerung der ausgebrachten TOC-Menge in Trainings durch einen Simulator für Flugzeugenteisungen ³	2023 (erreicht)	66
Reduktion des Papierverbrauchs um 50 % gegenüber 2021 bis 2026 ^{1,2,3}	Anpassung der IT-Infrastruktur zum sparsamen Umgang mit Papier ^{1,2,3}	2026	65
Erhöhung des Recyclingpapieranteils auf mindestens 90 % für den Bürogebrauch ^{1,3}	Anpassung der IT-Infrastruktur zur vermehrten Nutzung von Recyclingpapier ^{1,2,3}	2026	65
Reduktion des Abfallaufkommens	Verbesserte Zusammenarbeit mit Miteinheiten aus Retail und Gastronomie zur Reduktion von Lebensmittelabfällen ^{1 neu}	2026	64
Kontinuierliche Verringerung der Einträge und Eingriffe in die Vorfluter	Minimierung des Risikos einer Umweltbelastung durch Öl- und Kraftstoffunfälle auf dem Vorfeld durch Anschaffung eines speziellen Reinigungsgerätes ¹	2023 (verschoben auf 2024)	-

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Klimaschutz und Energie			
Erhöhung des Anteils der Energie aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergiebezug	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 90 % bis 2040 ^{1,2}	2040	55
	Ausrüstung geeigneter Dachflächen mit Fotovoltaikanlagen und Steigerung der PV-Anlagenkapazität auf 17 MWp bis 2035 ^{1,2}	2035	57
	Nutzung von geeigneten Freiflächen für Fotovoltaikanlagen und Steigerung der PV-Anlagenkapazität auf 17 MWp bis 2035 ^{1,2}	2035	57
Klimaneutrale Abfertigung durch Dienstleistungen der FSG und SAG bis 2030	Vollständige Elektrifizierung der Abfertigungsflotte ^{1,3}	2030	58
	Forschungsprojekt „finalize! – emissionsfreie Flughafenflotte – smarte Infrastruktur“ ^{1,3}	2026	58
Reduktion der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen aus dem Flughafenbetrieb (Scope 1 + 2) um 50 % gegenüber 1990 bis 2030	Erneuerung der Winterdienstflotte auf Euro-6-Norm ¹	2024	-
	Einführung eines Fuhrparkmanagementsystems zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit und -auslastung im Fahrzeugpool ¹	2022 (verschoben auf 2023; erreicht)	58
Beeinflussung der Treibhausgasemissionen von Dritten (Scope 3) am Flughafen Stuttgart	Aufbau des Hydrogen Aviation Centers am STR ¹	2024 (nicht erreicht)	60
	Erforschung und Erprobung des Zusammenspiels von Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie und Luftverkehrsinfrastruktur ^{1 neu}	2030	60
Reduktion des Stromverbrauchs von Infrastruktur und Gebäudetechnik	Umbau der bestehenden Vorfeldbeleuchtung auf LED mit Effizienzsteigerung von 40 % (ca. 200 MWh) ^{1,2}	2025	56
	Mehrere Projekte zur Umstellung der Gebäude- und Außenbeleuchtung auf LED ^{1,2}	2024	56
	Sensibilisierung der Mieterinnen und Mieter durch transparente Ausweisung spezifischer Energieverbräuche für die Klimatisierung in der Heizkostenabrechnung ^{1,2}	2023 (erreicht)	56
Verbesserung der Ökobilanz neu entstehender eigengenutzter Gebäude	Strategische Planung der nachhaltigen und energieeffizienten Terminalsanierung STRzero Terminal ^{1 neu}	2025	53
	Feuerwache West mit Ausbildungszentrum ^{1 neu}	2029	33
Unterstützung neuer Technologien und Hinführung zur Marktreife	Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich und für interne Nutzung ¹	2040	36
	Durchführung verschiedener Forschungsprojekte zur Energieeffizienz ^{1,2}	2040	55
Fluglärm und Schallschutz			
Erhöhte Einflussnahme auf Airlines	Wirksamkeitsprüfung der im Juli 2019 aktualisierten Entgeltordnung hinsichtlich der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte ¹	2024	63
Steigerung der Transparenz zum Thema Fluglärm in der Bevölkerung	Veröffentlichung der Protokolle der Fluglärmkommissionssitzungen auf der Flughafen-Website ^{1 neu}	2024	-
	Veröffentlichung der Berichte zum Messkonzept der Abflugroute TEDGO ^{1 neu}	2024	63
	Messtechnische Begleitung und Unterstützung der DFS bei der Einführung des GPS-basierten Routings ¹	2022 (verschoben auf 2024)	61

GRI-INDEX



CONTENT INDEX
ESSENTIALS SERVICE

2024

Für den Content Index - Essentials Service überprüfte GRI Services, ob der GRI-Inhaltsindex in einer Art und Weise dargestellt wurde, die mit den Anforderungen für die Berichterstattung gemäß den

GRI-Standards übereinstimmt, und ob die Informationen im Index klar aufgeführt und für die Stakeholder zugänglich sind.

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Erklärung	
GRI 1: Grundlagen 2021			
Allgemeine Angaben			
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021			
1. Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken			
2-1	Organisationsprofil	06, 07	
2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	108	
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	108, 110	
2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	24, 89, 90, 93	
2-5	Externe Prüfung	109	
2. Tätigkeiten und Mitarbeitende			
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	06, 07, 14, 15, 30, 31, 32, SJB	flughafen-stuttgart.de/newsroom/mediathek/publikationen/statistischer-jahresbericht
2-7	Angestellte	38, 42, 86	
2-8	Mitarbeitende, die keine Angestellten sind	38, 36	
3. Unternehmensführung			
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	07, 12, 13	Zu c. berichtet die FSG ausführlicher in ihrem Fortschrittsbericht (CoP) für den UN Global Compact.
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	12	Information nicht verfügbar. Informationen zu Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans werden nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Die FSG wird die Informationen für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2026 berichten.
2-11	Vorsitz des höchsten Kontrollorgans	12	
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	12, 42, 94	Dem Aufsichtsrat wird bei Sitzungen sowie mittels Prüfungs- und Quartalsberichten regelmäßig Auskunft erteilt. Die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung und Nachhaltigkeitsstrategie werden dabei dargelegt.
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	07, 12, 50, 51	
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	94, 108, 109	
2-15	Interessenkonflikte	PCGK	Eine am Gesellschaftsinteresse orientierte, enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat ist im Gesellschaftsvertrag der FSG verankert. flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	94, PCGK	flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	13	Bei strategischen Entscheidungen konsultiert die FSG den fairport-Beirat.
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	94, PCGK	flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-19	Vergütungspolitik	PCGK	flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	PCGK	flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	80, 81	Information nicht verfügbar. Die FSG wird die Informationen zu Verhältnis der Jahresgesamtvergütung für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2026 berichten.

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
4. Strategie, Richtlinien und Praktiken			
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	03, 06, 07	
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	03, 06, 07	
2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	06, 07	
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	08-10, 13	
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	08-10, 13	
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	12, 13	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	10	
5. Einbindung von Stakeholdern			
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	08-10	
2-30	Tarifverträge	38, 86	

Wesentliche Themen

GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	09, 28	
3-2	Liste der wesentlichen Themen	28, 29	

Wirtschaft & Region / Standortentwicklung & Verkehrsanbindung

GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-3	Management von wesentlichen Themen	28-34, 99	
-----	------------------------------------	-----------	--

GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016

201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	17-19, 31, 72	
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	23, 24	Information nicht verfügbar. Die FSG wird die Informationen zu Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2026 berichten.
201-3	Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne	71, 72, 76, 77, 81	
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	17-19, 32, 74	

GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016

203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	17-19, 34, 36	
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	17-19, 34, 36	

GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016

204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	31	
-------	---	----	--

Corporate Governance & Compliance

GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-3	Management von wesentlichen Themen	12, 13, 28, 29, 99	
-----	------------------------------------	--------------------	--

GRI 205: Antikorruption 2016

205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	12, 13	
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	12, 13	
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	12, 13	

GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016

206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	12, 13	
-------	---	--------	--

GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016

414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden		Keine. Bei Ausschreibungen achtet die FSG darauf, dass Lieferfirmen die im fairport-Kodex festgeschriebenen Grundsätze einhalten.
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen		Information nicht verfügbar. Die FSG wird die Informationen zu Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2026 berichten.

GRI 415: Politische Einflussnahme 2016

415-1	Parteispenden	10	Die FSG tätigt grundsätzlich keine Parteispenden.
-------	---------------	----	---

GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016

418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten		Es sind keine begründeten Beschwerden aus 2023 bekannt.
-------	---	--	---

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Erklärung	
Umwelt & Ressourcen			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	12, 28, 29, 48-51, 101, 102	
GRI 301: Materialien 2016			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	92	
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	92	
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018			
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	64-67	
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	64-67	
303-3	Wasserentnahme	91, 92	
303-4	Wasserrückführung	91, 92	
303-5	Wasserverbrauch	91, 92	
GRI 304: Biodiversität 2016			
304-1	Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	67, 93	
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	67	
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	67, 93	
304-4	Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	67	
GRI 306: Abfall 2020			
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	64, 65	
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	64, 65	Kabinenabfälle entsorgen die Airlines.
306-3	Angefallener Abfall	64, 65, 92, 93	
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	92, 93	Information nicht verfügbar. Die Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	92, 93	Information nicht verfügbar. Die Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	49	
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen		Information nicht verfügbar. Die F SG wird die Informationen zu Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2026 berichten.

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Erklärung	
Klimaschutz & Energie			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	28, 48-60, 101, 102	
GRI 302: Energie 2016			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	89, 90	
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	89, 90	
302-3	Energieintensität	89, 90	
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	49, 50, 52-59, 102	
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	89, 90	
GRI 305: Emissionen 2016			
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	90, 91	CO _{2-eq} -Emissionen nach Vorgabender Airport Carbon Accreditation (ACA).
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	90, 91	
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	90, 91	
305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	90	
305-5	Senkung der Treibhausgasemissionen	52-60, 90, 102	
305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen	90	
305-7	Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	67, 91	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
Beschäftigte & Arbeitsumfeld			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	12, 13, 28, 29, 38-45, 101	
GRI 401: Beschäftigung 2016			
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	86	
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmenden oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden		Es gibt keine betrieblichen Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten zur Verfügung stehen.
401-3	Elternzeit	88	
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016			
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	42	
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018			
403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	45	
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	44, 45	Im Berichtsjahr zahlte der Flughafen eine Geldbuße wegen eines leichten Verstoßes gegen eine Sicherheitsvorschrift.
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	44	
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	40-45	
403-5	Mitarberschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	44, 45	
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	44, 45	
403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	44, 45, 87	
403-8	Mitarbeitende, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	44, 45	Abdeckung 100 %.
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	87	
403-10	Arbeitsbedingte Erkrankungen	87	
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016			
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	88	
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	42, 44	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	40	
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016			
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	40-42, 87, 88	Minderheiten sind aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfasst. Zu a. berichtet die FSG ausführlicher in ihrem Fortschrittsbericht (CoP) für den UN Global Compact.
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	38, 40	50%/50%. Über die Vergütung nach Tarifvertrag TVöD VKA entscheidet allein die Tätigkeit.
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016			
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	40	
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016			
407-1	Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte	42	Information nicht verfügbar. Die FSG wird die Informationen zu Betriebsstätten und Lieferanten für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2026 berichten.
GRI 408: Kinderarbeit 2016			
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	38	Information nicht vollständig. Für das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz werden diese Angaben voraussichtlich ab 2026 zur Verfügung stehen.
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016			
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	38	Information nicht vollständig. Für das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz werden diese Angaben voraussichtlich ab 2026 zur Verfügung stehen.
GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016			
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde		Die Aus- und Weiterbildung des Personals an den Sicherheitskontrollen erfolgt gemäß behördlicher Vorgaben. In Trainings zur Personenkontrolle wird das Diskriminierungsverbot aus Art. 3 des Grundgesetzes geschult.

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
Nachbarschaft & Gesellschaft / Fluglärm & Schallschutz			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	29, 46, 47, 99, 101	
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016			
413-1	Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	11, 13, 61-63	
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	61-63, 67	

Sektorspezifische Angaben

GRI 4: Airport Operators Sector Disclosures

A01	Anzahl der Passagiere	U2, 15	
A02	Anzahl der Flugbewegungen	U2, 16	
A03	Luftfrachtvolumen	U2, 16	
A04	Qualität des Niederschlagswassers	66, 92	
A05	Luftqualität	67, 91	Emittierte Luftschadstoffe werden in t und in g/VE ausgewiesen.
A06	Eingesetzte Enteisierungsmittel	92	
A07	Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind	91	
A08	Anzahl zu entschädigender Personen in unmittelbarer Flughafennähe		Keine Umsiedlung im Berichtszeitraum.
A09	Vorfälle Vogelschlag	93	

PCGK = Public Corporate Governance Kodex 2023

SJB = Statistischer Jahresbericht 2023

U = Umschlagseite

ÜBER DIESEN BERICHT

Integrierte Berichterstattung

[GRI 2-2 und GRI 2-3] Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) fasst jährlich in diesem integrierten Report ihre Nachhaltigkeits- und Finanzberichterstattung zusammen. Dazu zählen der Lagebericht und der Jahresabschluss einerseits sowie die aktualisierte Umwelterklärung und Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung andererseits. Wir zeigen damit die Wechselwirkungen zwischen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Faktoren sowie ihren Einfluss auf unseren langfristigen Unternehmenserfolg auf. Unser Ziel ist dabei stets, unsere Stakeholder umfassend und transparent zu informieren.

Der Jahresabschluss des Flughafen Stuttgart für das Geschäftsjahr 2023 wurde nach den Kriterien des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt und bezieht sich auf die FSG. Unter Beachtung dieser Anforderungen gibt der zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht Auskunft über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Jahr 2023 sowohl der FSG als auch ihrer Tochtergesellschaften. Im Inhaltsverzeichnis sind alle Kapitel kenntlich gemacht, die als konsolidierte Umwelterklärung 2023 der FSG und ihrer Tochtergesellschaften Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) gemäß den Anforderungen des Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) dienen. Diese Abschnitte sind nach der EMAS-Verordnung validiert.

Die FSG orientiert sich in der Berichterstattung ihrer Nachhaltigkeitsleistungen an den GRI Sustainability Reporting Standards in ihrer aktuell gültigen Fassung von 2021 sowie an den branchenspezifischen Angaben für Flughafenbetreiber (AO). Die acht in einer Studie ermittelten Handlungsfelder haben wir 2023 wieder durch eine Stakeholder-Umfrage auf ihre Wesentlichkeit hin (→ S. 28) bewertet. Der GRI-Index mit der Übersicht über alle behandelten Standardangaben ist auf den Seiten 103 bis 107 zu finden.

Der integrierte Bericht ist zugleich Grundlage für unseren Fortschrittsbericht für den Global Compact der Vereinten Nationen, dessen Prinzipien die FSG ausdrücklich unterstützt. Die Fortschrittsmitteilungen an den Global Compact sind im GRI-Index (→ S. 103) kenntlich gemacht. Die Nachhaltigkeitsleistungen von Unternehmen sollen so transparent und vergleichbar gemacht werden.

Berichtsgrenzen und Datenerfassung

[GRI 2-3] Die zukunftsgerichteten Aussagen bergen Risiken und Unsicherheiten und sind auf Basis der zum Redaktionsschluss beziehungsweise zum Zeitpunkt der Abnahme des Jahresabschlusses verfügbaren Informationen erstellt. Bei aller Sorgfalt kann es dabei letztlich durch vielfältige, nicht vorhersehbare Einflussgrößen zu Abweichungen kommen. Alle Daten und Informationen in diesem Bericht haben die jeweiligen Fachbereiche unseres Unternehmens anhand von repräsentativen Methoden für den Berichtszeitraum erhoben. Änderungen sind durch entsprechende Fußnoten gekennzeichnet.

Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf den Berichtszeitraum des Geschäftsjahres 2023 vom 01. Januar bis 31. Dezember oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, ist dies explizit angegeben. Redaktionsschluss war der 24. Mai 2024.

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

Da das Engagement der FSG sehr vielfältig ist, können in diesem Bericht nicht alle Aktivitäten in ihrer Gesamtheit erläutert werden.

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

Externe Prüfung und Zertifizierung

[GRI 2-5] Die Menold Bezler Rechtsanwälte Steuerberater Wirtschaftsprüfer Partnerschaft mbB hat den Jahresabschluss der FSG – bestehend aus dem zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht sowie der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung als auch dem Anhang einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2023 geprüft. Die unabhängigen Abschlussprüfer erteilten der FSG einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, der auf den Seiten 82 bis 85 veröffentlicht ist.

Im Zuge der jährlichen Umwelterklärung validierten die akkreditierten Umweltgutachter Prof. Dr.-Ing. Jan Uwe Lieback (DE-V-0026) und Brane Papler (DE-V-0425) der GUT Zertifizierungsgesellschaft für Managementsysteme mbH (DE-V-0213) die Angaben im vorliegenden Bericht zum Umweltmanagementsystem nach EMAS 1221/2009 in der Fassung vom 28. August 2017 und 19. Dezember 2018. Die Gültigkeitserklärung nach EMAS befindet sich auf Seite 95.

Die FSG hat den Bericht 2023 in Übereinstimmung mit den GRI Sustainability Reporting Standards in ihrer aktuell gültigen Fassung von 2021 erstellt. Der GRI-Index ist ab Seite 103 zu finden. Mit dem Content Index – Essentials Service hat die GRI diesen Index als Ganzes geprüft.

Ausblick

Ihre finanzielle und nichtfinanzielle Berichterstattung wird die FSG auch künftig in einem Bericht zusammenzufassen. Für die Geschäftsjahre beginnend ab dem 01. Januar 2025 gelten für die Flughafengesellschaft die Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Die FSG bereitet sich auf die anstehenden Neuerungen im Reporting vor. In diesem Zuge verändert sich auch der Prozess, mit dem festgestellt wird, welche Themen für die Berichterstattung wesentlich sind. Ihre aktuelle Stakeholder-Umfrage stellt die FSG daher ein. Im Bericht 2025 wird die FSG neben der CSRD auch erstmals die Reporting-Vorgaben der EU-Taxonomie erfüllen müssen.

Ihre Meinung interessiert uns

Haben Sie Fragen oder Anregungen zu diesem Bericht oder unseren Aktivitäten? Unsere Kontaktdaten finden Sie im Impressum auf der nächsten Seite.

IMPRESSUM

Herausgeberin

Flughafen Stuttgart GmbH

Postfach 23 04 61

70624 Stuttgart

🌐 stuttgart-airport.com

📘 Flughafen Stuttgart

📷 [stuttgartairport](https://www.instagram.com/stuttgartairport)

📺 [StuttgartAirport](https://www.youtube.com/ StuttgartAirport)

📄 [Stuttgart Airport](https://www.linkedin.com/company/Stuttgart Airport)

📱 [StuttgartAirport](https://www.facebook.com/StuttgartAirport)

Kontakt [GRI 2-3]

Lisa Schopp

Corporate Communications & Public Affairs

✉ fairport@stuttgart-airport.com

Text und Redaktion

Corporate Communications & Public Affairs

Gestaltung

Corporate Communications & Public Affairs

unger+ kreative strategien

Fotos

Maks Richter

Ines Rudel (S. 14)

Hajo Dietz (S. 35)

Peter Menner (S. 15, 25)

Henrick Morlock, Daimler Truck AG (S. 62)

Thomas Niedermüller (S. 55, 57)

Druck

SV Druck + Medien GmbH & Co. KG






Papier




120 g/m² Maxi Offset, ungestrichenes Recycling-Naturpapier

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



Flughafen Stuttgart GmbH
Postfach 23 04 61
70624 Stuttgart

 stuttgart-airport.com
 Flughafen Stuttgart
 stuttgartairport

 StuttgartAirport
 Stuttgart Airport
 StuttgartAirport

