

fairport STR



AUF DEM WEG ZUM fairport STR

Nachhaltigkeitsbericht 2013

INKLUSIVE AKTUALISierter UMWELTERKLÄRUNG

ÜBER DIESEN BERICHT

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) dokumentiert mit dem vorliegenden Bericht erstmals umfassend ihre Nachhaltigkeitsleistungen. Sie erweitert damit ihren Umweltbericht, den sie seit 2010 veröffentlicht, um die soziale Perspektive und Aspekte der guten Unternehmensführung. Der Bericht beschreibt die Nachhaltigkeitsstrategie und -organisation der FSG sowie Entwicklungen, Aktivitäten und Kennzahlen in den Bereichen Wirtschaft, Soziales und Umwelt. Er ist zugleich Fortschrittsbericht für den Global Compact, dessen Prinzipien die FSG ausdrücklich unterstützt. Weiterhin dienen das Kapitel Umwelt (*Seite 36 – 46*), der Umweltteil des fairport-Programms (*Seite 56 – 57*) und die Umweltdaten (*Seite 51 – 54*) als aktualisierte Umwelterklärung 2014 gemäß den Anforderungen des Eco-Management and Audit Scheme (EMAS). Ausschließlich dieser Teil ist im Sinne der EMAS-Verordnung validiert.

Die FSG folgt in der Berichterstattung den aktuellen Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI G3.1) einschließlich der branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber. Eine Übersicht aller behandelten GRI-Indikatoren findet sich auf den *Seiten 59 – 62*. Kenntlich gemacht sind dort auch die Fortschrittsmitteilungen an den Global Compact.

BERICHTSZEITRAUM UND -GRENZEN

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht bezieht sich grundsätzlich auf die FSG ohne deren Tochtergesellschaften. Auch dort wird das Nachhaltigkeitsmanagement jedoch aktuell vorangetrieben. Betreffen Inhalte auch Tochtergesellschaften oder weitere Firmen am Flughafengelände, für die die FSG als Dienstleister auftritt, ist dies kenntlich gemacht. Sämtliche Kennzahlen beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, auf das Geschäftsjahr 2013.

REDAKTIONELLE HINWEISE

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit verwenden wir im Bericht bei geschlechtsspezifischen Bezeichnungen durchgängig die männliche Form. Redaktionsschluss war der 31.05. 2014.
Der Nachhaltigkeitsbericht der FSG erscheint künftig regelmäßig.



INHALT

Seite 04 Vorwort der Geschäftsführung

Seite 06 Der Flughafen Stuttgart im Fokus

Seite 08 Interview Winfried Hermann: „fairport ist ein Leitbild“

Seite 10 Infografik: Unsere Handlungsfelder auf dem Weg zum fairport STR

Seite 12 Unser Nachhaltigkeitsansatz



Seite 18
WIRTSCHAFT:
WIR IN DER REGION



Seite 26
SOZIALES:
WIR MIT DEN MENSCHEN



Seite 36
ÖKOLOGIE:
WIR FÜR DIE UMWELT
(Umwelterklärung 2014)

Seite 48 Kennzahlen (Seite 51 –54: Teil der Umwelterklärung)

Seite 55 fairport-Programm (Seite 56 –57: Teil der Umwelterklärung)

Seite 58 Gültigkeitserklärung nach EMAS

Seite 59 GRI-Index

Seite 63 GRI-Prüfbescheinigung

Seite 64 Ansprechpartner und Impressum



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

wirtschaftlich betrachtet ist der Flughafen Stuttgart ein wichtiger Standortfaktor und Arbeitgeber: Geschäftsreisenden und Urlaubern bietet er eine Verbindung in die Welt, über 9.500 Menschen einen Arbeitsplatz auf dem Gelände. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Wohlstand und zur weiteren Entwicklung der Region Stuttgart und ganz Baden-Württembergs.

Mit dem Betrieb des Flughafens verbunden ist aber auch Verantwortung – für Passagiere, die eigenen Mitarbeiter, Nachbarn und die Umwelt. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) nimmt diese Verantwortung an. Wir sind überzeugt: Angesichts globaler Entwicklungen wie Klimawandel, knappen Ressourcen oder demografischem Wandel werden jene Unternehmen dauerhaft erfolgreich sein, die die damit verbundenen Anforderungen berücksichtigen. Und verantwortliches Handeln als Chance für weiteres Wachstum begreifen.

Bereits seit Jahren arbeitet die FSG systematisch und erfolgreich daran, die selbst verursachten Auswirkungen auf Natur und Umwelt so gering wie möglich zu halten. Unsere Aktivitäten und Erfolge haben wir in den vergangenen Jahren in einem Umweltbericht dokumentiert.

Mit unserem ersten Nachhaltigkeitsbericht gehen wir nun den konsequenten nächsten Schritt – und erweitern den Fokus um soziale Themen sowie um Aspekte einer guten Unternehmensführung. Der Bericht dient zugleich als Fortschrittsbericht für den Global Compact, zu dessen zehn Prinzipien in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsrechte, Umweltschutz und Antikorruption wir uns als Mitglied seit 2011 bekennen. Wir schaffen damit Transparenz für unsere Stakeholder und legen die Basis für Vertrauen und eine gute Reputation.

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG DER FLUGHAFEN STUTTGART GMBH (FSG) VERFOLGT EIN KLARES ZIEL: STUTTGART SOLL DAUERHAFT EINER DER LEISTUNGSSTÄRKSTEN UND NACHHALTIGSTEN FLUGHÄFEN IN EUROPA SEIN. DER ERSTE NACHHALTIGKEITSBERICHT IST EIN WICHTIGER SCHRITT AUF DEM WEG ZUM fairport STR.

Unter der Perspektive der Nachhaltigkeit sind wir im vergangenen Jahr einige Themen neu angegangen. Andere verfolgen wir bereits seit Längerem. Mit dem Konzept fairport STR haben wir ein Dach geschaffen, unter dem wir unsere ökologischen und sozialen Aktivitäten bündeln und künftig konsequent ausbauen. Angetrieben werden wir dabei von dem Ziel, Stuttgart dauerhaft zu einem der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen Europas zu machen. Als Kompass dient uns unsere Nachhaltigkeitsstrategie, die wir 2013 verabschiedet haben. Versehen mit einem klaren Programm und verbindlichen Zielen, verankern wir damit ökologische und soziale Aspekte in unserer Unternehmensstrategie.

Auf unserem Weg zum fairport STR haben wir im vergangenen Jahr einiges erreicht. Mit dem Aufbau eines integrierten Controllings schaffen wir eine zentrale Datenbasis, die unsere ökologischen und sozialen Ziele künftig in alle Entscheidungs- und Führungsprozesse einbezieht. Der garantierte Mindestlohn von 8,50 Euro am Flughafen Stuttgart gilt nicht nur für die FSG, sondern auch für die Tochterfirmen ebenso wie für die sozial benachteiligten Mitglieder des Vereins Trott-war, denen unsere Initiative „Spende dein Pfand“ einen Arbeitsplatz bietet.

Mit neuen lärm- und schadstoffbezogenen Start- und Landeentgelten schaffen wir Anreize für die Fluggesellschaften, noch leisere und abgasärmere Maschinen einzusetzen – zum Wohle



Walter Schoefer (links) und Prof. Georg Fundel (rechts)
leiten als Geschäftsführer gemeinsam
die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG).

von Anwohnern und Umwelt. Unser selbst gestecktes Klimaziel – 20 % weniger CO₂-Emissionen bis 2020 – werden wir durch die Inbetriebnahme unseres neuen, hocheffizienten Blockheizkraftwerks voraussichtlich bereits in diesem Jahr erreichen. Auf dieser Basis wollen wir künftig klimaneutral wachsen.

An Zielen mangelt es uns auch in anderen Handlungsfeldern nicht. Sie reichen von der Entwicklung des Stuttgarter Flughafens zum intermodalen Verkehrsknoten, dem nachhaltigen Bau der Airport City bis hin zur Gestaltung von familienfreundlichen Arbeitsplätzen. Konsequenterweise im Sinne der ökonomischen Nachhaltigkeit wirtschaften wir dabei weiterhin so, dass Stuttgart auch in Zukunft einer der erfolgreichsten Flughäfen in Deutschland bleibt.

Mit dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht wünschen wir Ihnen eine anregende Lektüre. Über Ihr Feedback freuen wir uns!

Prof. Georg Fundel
Geschäftsführer FSG

Walter Schoefer
Geschäftsführer FSG



DER FLUGHAFEN STUTTGART IM FOKUS

Mobilität ist ein entscheidender Faktor, um die Lebensqualität und den wirtschaftlichen Erfolg einer Region zu sichern. Der Flughafen Stuttgart verfolgt den öffentlichen Auftrag, das Land Baden-Württemberg und insbesondere die Region Stuttgart an den Luftverkehr anzubinden. Das 400 Hektar große Gelände liegt auf der Filderhochebene, rund 13 Kilometer südlich von Stuttgart. Von der 3.345 Meter langen Start- und Landebahn fliegen aktuell 55 Airlines zu rund 100 nationalen und internationalen Zielen. Pro Tag verzeichnet der Flughafen bis zu 400 Starts und Landungen.

Betrieben wird der Flughafen seit 1957 von der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) mit Sitz in Stuttgart. Gesellschafter sind das Land Baden-Württemberg (65 %) und die Stadt Stuttgart (35 %). Die Geschäftsführung der FSG besteht aus zwei Geschäftsführern und vier Prokuristen. Kontrolliert wird sie von einem zwölfköpfigen Aufsichtsrat.

Die FSG ist ausschließlich in Deutschland tätig. Einen Teil unserer Dienstleistungen decken wir über Tochtergesellschaften ab.

Dazu halten wir folgende Beteiligungen:

- City Air Terminal Luftreisebüro GmbH (100 %)
- Flughafen Stuttgart Energie GmbH (100 %)
- Handels- und Service GmbH (90 %)
- Cost Aviation GmbH (75 %)
- Baden-Airpark GmbH (66 %)
- Airport Ground Service GmbH (60 %)
- S. Stuttgart Ground Services GmbH (51 %)
- Aviation Handling Services GmbH (10 %)

Sämtliche Tochtergesellschaften einbezogen, beschäftigte der FSG-Konzern im Berichtsjahr 1.672 Mitarbeiter. Für die FSG allein waren 936 Mitarbeiter auf dem Flughafengelände tätig (siehe Seite 28).

DER FLUGHAFEN STUTTGART BINDET EINE DER WIRTSCHAFTS-STÄRKSTEN METROPOLREGIONEN EUROPAS AN DAS NATIONALE UND INTERNATIONALE VERKEHRSNETZ AN. GEMESSEN AN DEN PASSAGIERZAHLEN, IST ER GEGENWÄRTIG DER SECHSTGRÖSSTE FLUGHAFEN IN DEUTSCHLAND. UND EINER DER WENIGEN, DIE SEIT JAHREN KONTINUIERLICH GEWINN ERWIRTSCHAFTEN.

ZWEIGETEILTES GESCHÄFT

Die FSG agiert in einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld (siehe Seite 21). Im Berichtsjahr erzielten wir einen Umsatz von 225,3 Mio. € und damit 2,3 % weniger als im Vorjahr (siehe Tabelle). Das Ergebnis lag mit 23,8 Mio. € um 6,4 Mio. € unter dem Vorjahr. Die Zahl der Passagiere ging leicht um 1,5 % zurück. Als einer von nur wenigen internationalen Flughäfen in Deutschland erwirtschaftet der Flughafen Stuttgart seit Jahren kontinuierlich Gewinn. Perspektivisch verfolgt die FSG das Ziel, dauerhaft einer der leistungsstärksten und zugleich nachhaltigsten Flughäfen Europas zu sein.

Das Geschäft der FSG ruht auf zwei Säulen: Im Bereich Aviation verantworten wir die Planung des Flugverkehrs sowie die Überwachung und Sicherung des Vorfeldes, der Rollwege sowie der Start- und Landebahn. Weitere Aufgaben sind der Transport von Passagieren und Gepäck, die Versorgung mit Frischwasser und Entsorgungsdienstleistungen – zusammengefasst als Bodenverkehrsdienst – sowie die Abfertigung der Fluggäste. Insgesamt erzielte die FSG hier im Berichtsjahr rund 62 % ihres Umsatzes.

Im Geschäftsfeld Non-Aviation stehen Immobilien und Dienstleistungen im Fokus, die das fliegerische Angebot am Stuttgarter Flughafen ergänzen. Dazu zählen Infrastruktur wie Terminals, die Vermietung und Verpachtung von Büro- und Handelsflächen, Restaurants und Parkhäusern auf dem Flughafengelände sowie deren Versorgung mit Strom, Wasser, Wärme und gebäudetechnischen Dienstleistungen. Eine intensivere Nutzung der landseitigen Flächen ist mit dem Ausbau der Airport City (siehe Seite 25) vorgesehen.

KENNZAHLEN ZUM FLUGHAFEN STUTTGART

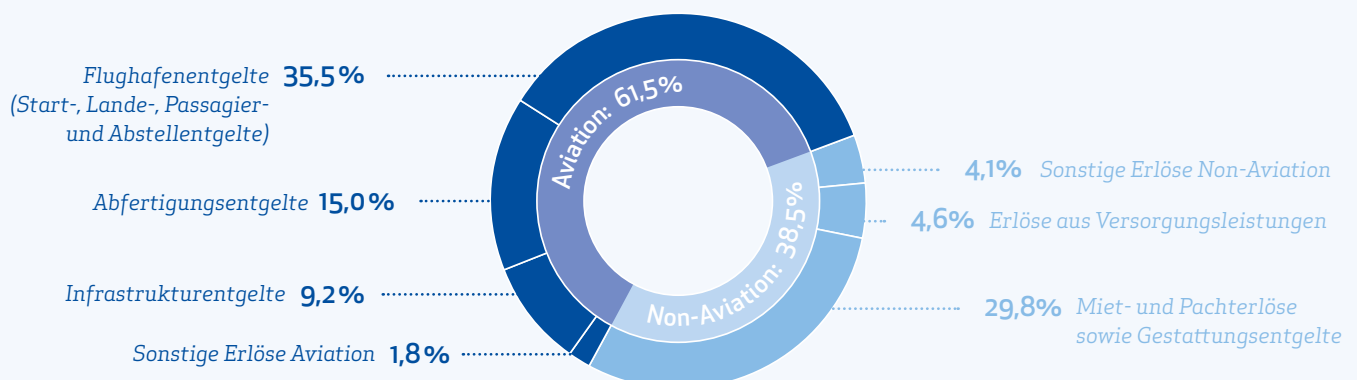
Luftverkehr ¹⁾	2013	2012	Veränderung
Flugzeugbewegungen gesamt	124.588	131.524	-5,3 %
Passagieraufkommen (Mio.)	9,6	9,7	-1,0 %
Cargo-Umschlag (t)	30.142	32.035	-5,9 %
Verkehrseinheiten (VE) ²⁾ (Tsd.)	9.858	10.013	-1,5 %
Ergebnisse	2013	2012	Veränderung
Umsatz Konzern ³⁾ (Mio. €)	252,8	260,2	-2,8 %
Umsatz FSG (Mio. €)	225,3	230,5	-2,3 %
Operatives Ergebnis FSG (Mio. €)	23,8	30,3	-21,5 %
Mitarbeiter	2013	2012	Veränderung
Konzern ³⁾	1.672	1.654	+1,1 %
FSG	936	938	-0,02 %

¹⁾ Detaillierte Verkehrszahlen weist die FSG in ihrem Statistischen Jahresbericht aus: www.flughafen-stuttgart.de/media/402724/jahresbericht_2013.pdf

²⁾ 1 VE = ein Fluggast inklusive Handgepäck oder 100 kg Luftfracht

³⁾ Inkl. Tochtergesellschaften

UMSATZVERTEILUNG NACH GESCHÄFTSBEREICHEN





„fairport IST EIN LEITBILD“

Herr Minister, Sie haben zu Beginn Ihrer Amtszeit angekündigt, dass Stuttgart unter Ihrer Aufsicht der „grünste Flughafen Deutschlands“ werden soll. Was verstehen Sie darunter?

WINFRIED HERMANN: Gemeint ist, den Flughafen ökologisch verträglich zu entwickeln. Dazu wollen wir alles tun, was am Boden möglich ist und damit in der Verantwortung der FSG steht: Ressourcen sparen, die Mobilität zum Flughafen nachhaltig organisieren, neue Gebäude umweltverträglich bauen und die Energieversorgung ökologisch gestalten.

Wie grün kann ein Flughafen sein? Aus ökologischer Perspektive wäre es das Beste, auf das Fliegen möglichst zu verzichten.

HERMANN: Flugzeuge tragen, wie alle fossil betriebenen Verkehrsträger, zur Klimabelastung bei. Die Vorstellung, man könne ja auch mit der Straßenbahn fahren, ist jedoch naiv.

Baden-Württemberg ist Exportland und Standort global agierender Unternehmen – kleiner wie großer. Der Flughafen hat somit eine wichtige ökonomische Funktion. Auch die Urlaubsreise steht allen zu.

Wer steht in der Verantwortung, Fliegen möglichst klimaverträglich zu gestalten?

HERMANN: Wir tragen alle eine je unterschiedliche Verantwortung für Klimaschutz und nachhaltige Mobilität. Die Flugzeugindustrie muss möglichst effiziente Triebwerke entwickeln und sich Gedanken machen, wie sich Kerosin als fossiler Brennstoff perspektivisch ersetzen lässt. Die Flughäfen können durch Start- und Landegebühren dazu anreizen, dass Flugzeuge leiser und abgasärmer werden. Die Rahmenbedingungen setzt die Politik. Wenn sie auf Steuern verzichtet, die sie für Autos erhebt, und die Luftfahrtbranche nicht angemessen in den Emissionshandel einbezieht, ist das ein nicht gerechtfertigtes Privileg.



Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen) ist seit Mai 2011 Minister für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg. In dieser Funktion steht er seither auch dem Aufsichtsrat der FSG vor. Geboren und aufgewachsen ist Hermann in Rottenburg am Neckar. Der studierte Gymnasiallehrer zog 1984 als Abgeordneter in den baden-württembergischen Landtag ein, ab 1992 führte er fünf Jahre lang den Landesvorsitz seiner Partei. 1998 wurde er in den Bundestag gewählt, wo er zuletzt den Ausschuss Verkehr, Bau und Stadtentwicklung leitete. Als bundesweit erster grüner Verkehrsminister will Hermann Baden-Württemberg zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität machen.

Ein weiterer Aspekt sind Flugrouten. Weil diese sich an territorialen Gebieten und Militärflächen orientieren, fliegen die Maschinen zu viele Umwege. Das EU-Projekt „Single European Sky“, das seit Jahren auf eine einheitliche Flugsicherung und -steuerung hinzuwirken versucht, würde mehr Direktflüge zulassen.

Ihre eigenen Nachhaltigkeitsaktivitäten bündelt die FSG unter dem Dach fairport STR. Ist sie damit auf dem richtigen Weg?

HERMANN: Zunächst einmal ist es eine tolle Idee, den Flughafen Stuttgart fairport zu nennen. Das ist nicht nur eine Marke, sondern auch ein Leitbild: fair zu sein gegenüber Natur, Umwelt, Passagieren sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Eines unserer ersten Ziele im neuen Aufsichtsrat lautete: Wir wollen am Flughafen keine prekären Arbeitsplätze, sondern faire Bedingungen. Heute liegen wir bei unseren Gesellschaften deutlich über der Mindestlohngrenze von 8,50 Euro und haben die befristeten Stellen und Leiharbeitsplätze deutlich reduziert.

Sehen Sie noch weitere Erfolge?

HERMANN: Stuttgart ist der bundesweit einzige Flughafen, der die Passagiere über ein prominent platziertes atmosfair-Terminal dazu anregt, die CO₂-Emissionen ihrer Flüge zu kompensieren, d. h. selbst zum Klimaschutz beizutragen. Damit gibt die FSG eine ökologische Botschaft ab. Ein schönes Projekt ist auch die Pfandinitiative, die Arbeitsplätze für sozial Benachteiligte schafft. Der größte Sprung war aber die Inbetriebnahme des neuen, energieeffizienten Blockheizkraftwerks. Allein damit reduziert die FSG mehr Treibhausgas-Emissionen, als sie sich bis 2020 vorgenommen hat. Jetzt muss sie sich in anderen Feldern aufmachen, Vergleichbares zu tun.

Welches sind die wichtigsten Zukunftsprojekte?

HERMANN: Beim Bau der Airport City setzt die FSG Standards und lässt alle Gebäude nach Nachhaltigkeitsaspekten zertifizieren.

Mit der Verlängerung der U-Bahn, dem neuen Fernbahnhof und dem Fernbahnhof entsteht am Flughafen eine Verkehrsdrehscheibe. In etwa zehn Jahren wird Stuttgart der öffentlich besterschlossene Flughafen in Europa sein. Auf dem Vorfeld ist auch noch was zu holen. Sukzessive und im Rahmen einer ökonomischen Rechnung lassen sich hier alle Fahrzeuge auf Elektroantrieb umstellen.

Prognosen zufolge steigt die Mobilität in der Region weiter. Welche Rolle kommt dabei dem Flughafen zu?

HERMANN: Die beiden großen Drehkreuze in Deutschland sind Frankfurt und München – auch, weil die Lufthansa sie dazu erwählt hat. Stuttgart ist ein hauptsächlich auf Europa und den Mittelmeerraum ausgerichteter Flughafen, der viele Industrie-regionen und Hauptstädte bedient und dazu auch zwei Direktverbindungen in die USA anbietet. Ich würde auch den Anschluss an ein arabisches Drehkreuz begrüßen. Beim Bundesverkehrsminister habe ich mich dafür eingesetzt, dass Emirates die angeforderte Landeerlaubnis in Stuttgart erhält. Das ist bisher leider noch nicht geschehen. Der Bund müsste hier mehr für das Land und den Wettbewerb im Flugverkehr tun.

Die Zahl der Flugbewegungen ging in Stuttgart zuletzt zurück – gut für Nachbarn und Umwelt. Stehen Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz für einen Flughafen in Widerspruch?

HERMANN: Nein. Aufgrund der Kostenprobleme der Luftfahrt wurden in den vergangenen Jahren der Finanz- und Geschäftskrise in Europa Verbindungen gestrichen, kleinere Flugzeuge durch größere und insgesamt energieeffizientere ersetzt. Die Bilanzen der FSG waren deswegen aber nicht schlecht. Wenn die Margen in der Luftverkehrswirtschaft künftig kleiner werden, sind andere Geschäftsideen gefragt. Mit der Airport City baut die FSG gerade ein neues Standbein in der Immobilienbewirtschaftung auf. Ökonomie und Ökologie passen gut zusammen, auch und gerade am fairport.

UNSERE HANDLUNGSFELDER AUF DEM WEG ZUM fairport STR

Um den Flughafen Stuttgart langfristig zu einem der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu machen, engagiert sich die FSG auf ökonomischer, ökologischer und sozialer Ebene.



Standortentwicklung & Verkehrsanbindung

Mit dem Ausbau zum intermodalen Verkehrsknoten und der Airport City entwickelt die FSG die Flughafeninfrastruktur weiter.

Klimaschutz & Energie

Unsere CO₂-Emissionen reduzieren wir durch Energiemanagement, umweltfreundliche Strom- und Wärmeproduktion und Fahrzeuge.



Wirtschaft & Region

Wir gewährleisten den sicheren Flugbetrieb und stärken mit attraktiven Verbindungen die Region.



Bedeutung für: FSG



Stakeholder



Auswahl der Handlungsfelder

Die dargestellten Handlungsfelder sind das Ergebnis eines Prozesses, in dem die FSG die für sie wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen identifiziert hat. Dazu wurden die Themen individuell analysiert und zum Kick-off der Nachhaltigkeitsstrategie im Sommer 2012 unsere Führungskräfte befragt. Die Relevanz der einzelnen

Themen für unsere Stakeholder wurde in einer Analyse der Universität Hohenheim ermittelt. Unsere Aktivitäten in allen Handlungsfeldern sind ausgerichtet auf das Unternehmensziel, wirtschaftlich erfolgreich, sozial verantwortlich und ökologisch verträglich zu handeln. Die nebenstehende Zuordnung dient als Orientierung.



Nachbarn & Gesellschaft

Mit einem offenen Ohr für Nachbarn sowie Veranstaltungen, Partnerschaften, Spenden und Sponsoring engagiert sich die FSG vor Ort.



Fluglärm & Schallschutz

Trotz begrenzter Einflussmöglichkeiten reduzieren wir mit Landeentgelten, Bodenstrom, optimierten Rollzeiten und passivem Schallschutz die Lärmbelastung für Anwohner.



Mitarbeiter & Arbeitsumfeld

Die FSG bietet ein sicheres Arbeitsumfeld, das Leistung honoriert und geprägt ist von Fairness, Respekt und Chancengleichheit.



Corporate Governance & Compliance

Integres und faires Verhalten gewährleisten wir über verbindliche Regeln und Werte sowie eine integrierte Unternehmenssteuerung.



Umwelt & Ressourcen

Wir setzen uns ein für Natur- und Gewässerschutz, Abfallreduzierung und Ressourcenschonung.



Wir in der Region

Wirtschaft & Region

Standortentwicklung & Verkehrsanbindung

Corporate Governance & Compliance



Wir mit den Menschen

Mitarbeiter & Arbeitsumfeld

Nachbarn & Gesellschaft



Wir für die Umwelt

Klimaschutz & Energie

Umwelt & Ressourcen

Fluglärm & Schallschutz

UNSER NACHHALTIGKEITS- ANSATZ

STR



7

THEMENFELDER
UMFASST DER
fairport-KODEX DER FSG

ÜBER **5.500**
RECHTSPFLICHTEN
BILDEN UNSERE
HANDLUNGSGRUNDLAGE

INNERHALB
48 STUNDEN
BEANTWORTEN WIR EXTERNE
ANFRAGEN UND BESCHWERDEN

Globale Entwicklungen wie Klimawandel, Ressourcenknappheit und damit verbundene regulatorische Auflagen prägen die Wirtschaft von morgen. Dauerhaft erfolgreich werden Unternehmen sein, die die damit verknüpften Anforderungen in ihr Geschäft einbeziehen und die berechtigten Erwartungen ihrer Stakeholder erfüllen. Die FSG bekennt sich zum Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung und den zehn Prinzipien des Global Compact.

fairport STR ALS NACHHALTIGKEITSLEITBILD

Unsere Bestrebungen zur Verbesserung der eigenen Nachhaltigkeitsleistung führen wir seit 2012 unter der Dachmarke fairport STR zusammen. Die eingetragene Marke dient als zentrales Element der internen und externen Kommunikation sowie zur Umsetzung unserer ökologischen und sozialen Aktivitäten. Für die nachhaltige Ausrichtung der FSG ist unser langfristiges Ziel, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten

Flughäfen in Europa zu sein. Diesen Anspruch haben wir in drei übergeordnete Unternehmensziele überführt. Die FSG möchte

- wirtschaftlich erfolgreich,
- sozial verantwortlich (gegenüber Mitarbeitern, Kunden und Gesellschaft) und
- ökologisch verträglich handeln.

Hierzu haben wir auch unsere ökologischen und sozialen Ziele in die Unternehmensstrategie, die in Form einer Strategy Map dokumentiert ist, integriert.

NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE UND fairport-PROGRAMM

Die Nachhaltigkeitsstrategie definiert die Schwerpunkte des Handelns der FSG und soll sicherstellen, dass laufende und geplante Projekte im Sinne der Gesamtziele koordiniert und ausgerichtet werden. Unsere Handlungsfelder in den Bereichen Wirtschaft, Soziales und Umwelt (*siehe Grafik Seite 10*) haben

DER FLUGHAFEN STUTTGART HAT ERHEBLICHE AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT UND IST EINE DER GRÖSSTEN ARBEITSSTÄTTEN DES LANDES. FÜR DIE FSG ERWÄCHST DARAUS EINE BESONDERE VERANTWORTUNG. BASIEREND AUF UNSEREM fairport-VERSTÄNDNIS FÜHREN WIR DAHER ÖKONOMISCHE, ÖKOLOGISCHE UND SOZIALE ASPEKTE GLEICHBERECHTIGT IN UNSERER NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE ZUSAMMEN UND BINDEN SIE IN UNSER GESCHÄFT EIN. DIE GRUNDLAGE DAFÜR BILDEN VERBINDLICHE WERTE, KLARE VERANTWORTLICHKEITEN UND EIN INTEGRIERTES CONTROLLING.

wir unter Einbeziehung der Interessen unserer Stakeholder festgelegt. Für das Erreichen der Ziele in den einzelnen Handlungsfeldern haben wir konkrete Maßnahmen definiert. Diese haben wir 2013 erstmals in einem Nachhaltigkeitsprogramm (*fairport-Programm, siehe Seite 55*) gebündelt, das wir künftig jährlich fortschreiben. Den Umweltteil des fairport-Programms koordiniert die Umweltschutzabteilung, die weiteren Teile verantwortet das fairport-Team. Die Ausrichtung der einzelnen ökologischen und sozialen Maßnahmen schließt eine Bewertung und Priorisierung hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit ein. Hierfür stellen wir den Beitrag, den sie zu unseren unternehmerischen Gesamtzielen leisten, den Aufwendungen gegenüber und bewerten dies anhand geeigneter Kriterien. Inwieweit wir unsere Ziele erreichen, kommunizieren wir fortan in einem regelmäßig erscheinenden Nachhaltigkeitsbericht.

fairport-CONTROLLING

Konsequent umgesetzt, spiegelt sich das Bekenntnis eines Unternehmens zur Nachhaltigkeit in dessen Steuerung wider. Die FSG integriert mit dem fairport-Controlling ihre Nachhaltigkeitsziele in die strategische und operative Planung, Steuerung und Kontrolle, Investitionsrechnung sowie in die interne und externe Berichterstattung. Aus der strategischen Positionierung der FSG heraus lautet der Anspruch an das Controlling, relevante Kennzahlen zu bündeln und für konsistente, qualitativ hochwertige Berichte und Analysen



Die FSG ist seit 2011 Mitglied im Global Compact der Vereinten Nationen. Wir bekennen uns zu dessen zehn Prinzipien aus den Bereichen Umweltschutz, Menschenrechte, Arbeitsnormen und Korruptionsbekämpfung. Von unseren Geschäftspartnern erwarten wir, dass sie diese ebenfalls einhalten.

bereitzustellen. Auf diese Weise können wir finanzielle Daten mit Betriebsdaten und den dazugehörigen Ressourcenverbräuchen bzw. Emissionswerten in Beziehung setzen.

In einem ersten Schritt haben wir dazu im Berichtsjahr unsere Umweltdaten – erfasst über ein Umweltinformationssystem (UIS) – in unser Management Reporting integriert. Nach Validierung müssen die Daten damit nicht mehr manuell in Excel erhoben und ausgewertet werden, sondern können teilweise direkt und automatisiert aus den Betriebsdaten der FSG abgeleitet werden. Damit verbundene Emissionen werden so ebenfalls automatisch mitberechnet (Carbon Management Accounting).

Ferner erheben wir seit 2013 erwartete Verbrauchsveränderungen bei der Investitionsplanung. Damit schaffen wir erstmals eine Datenbasis für eine strategische Emissionssteuerung sowie zur Prognose der Verbrauchs- und Emissionsveränderungen. Einzelne Investiti-

onen lassen sich damit anhand finanzieller und ökologischer Kriterien bewerten. Etwa: Wie wirken sich Investitionen auf das CO₂-Reduktionsziel der FSG aus? Oder: Mit welchen Maßnahmen ist dieses am wirtschaftlichsten zu erreichen? Für das Konzept wurde die FSG mit dem Green Controlling Preis 2013 ausgezeichnet. Wir teilen uns den mit 10.000 € dotierten Preis mit der Volkswagen AG. Das Geld werden wir für einen internen Ideenwettbewerb zur Weiterentwicklung des fairport-Gedankens einsetzen.



DER fairport-KODEX

Verlässlichkeit, Fairness und Ehrlichkeit gelten der FSG als wesentliche Grundlagen ihrer Geschäftstätigkeit. Dazu gehört auch, im Einklang mit eigenen Erklärungen zu agieren und Verantwortung für das eigene Handeln zu übernehmen. Festgeschrieben haben wir unsere Grundsätze und Werte im fairport-Kodex. Er legt die Werte und Standards für das Verhalten der Mitarbeiter untereinander sowie gegenüber Kunden, Wettbewerbern, Geschäftspartnern, Behörden und anderen Interessengruppen fest.

Der fairport-Kodex gilt verbindlich und unternehmensweit für alle Mitarbeiter.



VERANTWORTUNG UND INTEGRITÄT

Wir übernehmen Verantwortung und handeln verlässlich, fair und ehrlich.



LEISTUNG UND QUALITÄT

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



UMWELT UND RESSOURCEN

Wir schützen die Umwelt und schonen Ressourcen und nehmen dabei eine Vorbildfunktion ein.



FÜHRUNGSVERSTÄNDNIS UND ZUSAMMENARBEIT

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



ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Wir stehen für hohe Standards bei Sicherheit und Gesundheit.



VERTRAULICHKEIT UND DATENSCHUTZ

Wir gehen verantwortungsbewusst mit Informationen und Daten um.



DIALOG UND GESELLSCHAFT

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

Nächster Schritt ist die Erweiterung unseres Management Reportings um soziale Themen. Dazu haben wir bereits Erfolgsfaktoren für soziale Aspekte der Nachhaltigkeit definiert und mit Kennzahlen versehen. Ein Teil dieser Kennzahlen lässt sich über Prozess- und Systemanpassungen generieren. Andere müssen künftig neu erhoben werden. Für die Ermittlung der Arbeitszufriedenheit etwa planen wir, bis zum nächsten Jahr Mitarbeiterbefragungen zu konzipieren und zu realisieren.

INTEGRIERTE COMPLIANCE

Die FSG bekennt sich zu einer guten Unternehmensführung (Corporate Governance). Wir orientieren uns dabei an den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex Baden-Württemberg (PCGK). Konform dazu verantwortet unsere Geschäftsleitung die Einhaltung aller für die FSG geltenden Compliance-Anforderungen.

Compliance beschreibt das rechtmäßige Handeln eines Unternehmens, seiner Organe und Mitarbeiter. Neben der Einhaltung geltender Gesetze und Regelwerke umfasst sie auch die Einhaltung unternehmensinterner Richtlinien. Die FSG versteht Compliance als unternehmensweite Anforderung und Teil der Nachhaltigkeitsstrategie. Compliance ist in die Unternehmens- und Risikosteuerung integriert. Über ein umfassendes Risiko- und Pflichtenmanagement, ein übergeordnetes Richtlinienmanagement sowie eine transparente Aufbau- und Ablauforganisation stellen wir sicher, dass wir Risiken für unser Geschäft und unsere Reputation frühzeitig erkennen und vermeiden.

Über den aktuellen Stand und die Ergebnisse informiert die Geschäftsleitung den Aufsichtsrat. Das zwölfköpfige Kontrollgremium setzt sich aus Vertretern des Landes Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart sowie der Belegschaft der FSG zusammen und trat 2013 zu drei Sitzungen zusammen. Der Aufsichtsratsvorsitzende bekleidet keine weitere Position in der FSG.

Das integrierte Compliance-Management der FSG besteht aus den im Folgenden aufgeführten drei Säulen, die in den kommenden Jahren Schritt für Schritt ausgestaltet werden:

fairport-KODEX ALS GRUNDLAGE

Der fairport-Kodex ist das Fundament für verantwortliches Handeln in der FSG. Er ist unternehmensweit gültig und beschreibt unsere Werte und unser Verständnis von Nachhaltigkeit. Zudem regelt er das Verhalten der Mitarbeiter untereinander sowie gegenüber Kunden, Wettbewerbern, Geschäftspartnern, Behörden und anderen Interessengruppen. Der fairport-Kodex trat im Mai 2013 in Kraft.

Er bildet die Basis für weitere interne Regelungen, mit denen wir geltende Gesetze und Verordnungen erläutern und durch konkrete Handlungsanweisungen sichern. Dazu zählen insbesondere Richtlinien zum Datenschutz, zum Fremdfirmenmanagement sowie eine Dienstanweisung zur Korruptionsprävention. Letztere gibt Führungskräften und Beschäftigten der FSG verbindliche und dezidierte Anweisungen für den Umgang mit Geschenken oder Zuwendungen an Kunden, Lieferanten, Geschäftspartner und Kollegen sowie mit Spenden und Sponsoringleistungen.

COMPLIANCE-DATENBANK

Die externen Compliance-Anforderungen an einen international tätigen Verkehrsflughafen sind mit über 5.500 Rechtspflichten höher als für viele internationale Großkonzerne. Zu den maßgeblichen Rechtsgebieten zählen das deutsche und europäische Luftrecht, die Themenkomplexe der Security und Safety, das Anlagensicherheitsrecht, Themen der Betreiberverantwortung, das Umweltrecht, das Vergaberecht, das Bau- und Planungsrecht sowie das Datenschutzrecht. In einer Ist-Analyse hat die FSG alle relevanten gesetzlichen Anforderungen lückenlos ermittelt und dokumentiert. Die Einhaltung von Menschenrechten sowie das Verbot von Zwangs- und Kinderarbeit sind in Deutschland, wo unser Geschäft stattfindet, gesetzlich geregelt. Die Einhaltung aller rechtlichen Rahmenbedingungen entspricht unserem Selbstverständnis.

ERSTUNTERZEICHNER DER WIN!-CHARTA

Mit der Unterzeichnung der WIN!-Charta im Mai 2014 zählt die FSG zu den ersten Partnern der Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit (WIN). Diese ist Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Baden-Württemberg und wurde 2010 mit dem Ziel gestartet, Erfahrungen und Wissen nachhaltig engagierter Unternehmen zu bündeln und nachhaltiges Wirtschaften zu fördern. Mit der Unterzeichnung bekennt sich die FSG zu den zwölf Leitsätzen der WIN!-Charta für verantwortliches unternehmerisches Handeln und verpflichtet sich, über Fortschritte zu berichten.



Als erster Flughafenbetreiber in Deutschland hat die FSG im Februar 2014 einen Nachhaltigkeitsbeirat etabliert. Fünf Nachhaltigkeitsexperten aus Wissenschaft und Praxis beraten die Geschäftsführung der FSG künftig bei der Weiterentwicklung ihrer Nachhaltigkeitsstrategie und hinterfragen kritisch bestehende Ansätze. Den Vorsitz des Gremiums führt Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis, Inhaber des Lehrstuhls für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Produktionswirtschaft und Industriebetriebslehre an der Universität Bremen (2.v.r.). Weitere Mitglieder sind: Prof. Dr. Dr. h.c. Hartmut Graßl, Diplomphysiker und ehemaliger Direktor des Max-Planck-Instituts für Meteorologie in Hamburg (links), Prof. Dr. Edeltraud Günther, Inhaberin des Lehrstuhls für Umweltökonomie an der TU Dresden (3.v.l.), Dr. Dietrich Brockhagen, Geschäftsführer atmosfair GmbH (rechts), sowie Prof. Dr. Martin Müller, Inhaber der Stiftungsprofessur Nachhaltiges Wissen, nachhaltige Bildung, nachhaltiges Wirtschaften an der Universität Ulm (nicht im Bild). Der fairport-Beirat ist ehrenamtlich tätig und tagt einmal jährlich.

„STR ist das internationale Kürzel für den Flughafen Stuttgart. Im Rahmen der Klima- und Nachhaltigkeitsdiskussion könnte es auch stehen für: Schwäbische Tugenden realisieren. Wirtschaftlich, fleißig, erfindungsreich, gemeinschaftsorientiert, umweltverbunden, ehrlich und verantwortungsvoll hat sich die FSG aufgemacht, den Flughafen zu einem fairport zu entwickeln. Der im Februar 2014 eingesetzte fairport-Beirat begleitet ihre Entscheidungsträger und Mitarbeiter sowie die Passagiere auf dem Weg in diese schwäbisch-nachhaltige Zukunft – indem er Erreichtes bewertet und neue Ideen anstößt. Es ist eine facettenreiche, spannende und herausfordernde Aufgabe. Sie lohnt sich!“

Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis,
Sprecher des fairport-Beirats



Alle externen Compliance-Anforderungen und internen Richtlinien haben wir in einer unternehmensweiten Datenbank gebündelt. Unsere Mitarbeiter können dort alle Rechtspflichten einsehen oder die für sie relevanten herausfiltern. Die Datenbank wird monatlich durch einen externen Dienstleister um gesetzliche Neuerungen aktualisiert. Zentrale Schnittstelle innerhalb der FSG ist die Rechtsabteilung. Sie dokumentiert in der Datenbank, inwiefern die Compliance-Anforderungen erfüllt werden. Im Berichtsjahr gab es keine Verstöße und damit auch keinerlei Geldbußen.

REGELMÄSSIGE SCHULUNGEN

Um den fairport-Gedanken in die Organisation und in die Prozesse der FSG zu tragen, führen wir seit Anfang 2014 regelmäßige Compliance-Schulungen durch – zunächst für Führungskräfte sowie für Mitarbeiter in besonders sensiblen Unternehmensbereichen. Zum Auftakt schulten wir in einer zweitägigen Veranstaltung zehn Prozent unserer Mitarbeiter zu Korruptions- und Kartellrisiken. Für die kommenden Jahre wollen wir auf Basis eines neuen Schulungskonzepts, das in Zusammenarbeit mit der Personalabteilung entwickelt wird, Compliance-Themen noch besser bei Mitarbeitern aller Hierarchieebenen adressieren. Zudem planen wir, regelmäßige Compliance-Audits durchzuführen und die Kommunikationsmöglichkeiten zum Thema Compliance weiter zu verbessern.

KLARE VERANTWORTLICHKEITEN

Für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie im Unternehmen haben wir organisatorische Strukturen geschaffen. Seit Oktober 2013 begleitet das fairport-Team die Implementierung, berichtet dazu direkt an die Geschäftsleitung und leitet an sie Empfehlungen weiter. Das siebenköpfige Gremium tritt mindestens vierteljährlich zusammen und besteht aus Vertretern der relevanten Unternehmensbereiche:

- Bereichsleiter Zentrale Services & Sicherheit (Vorsitzender)
- Leiter Abteilung Recht
- Leiter Abteilung Controlling und Systeme
- Leiter Nachhaltigkeitskommunikation und CSR
- Leiter Abteilung Umwelt
- Leiter Stabsstelle Arbeitsschutz
- Vorsitzender Betriebsrat

Bei der Umsetzung von Nachhaltigkeit im Unternehmen wird die Geschäftsführung der FSG zudem von einem wissenschaftlichen Nachhaltigkeitsbeirat beraten.

Verstöße gegen die gesetzlichen und internen Vorschriften innerhalb der FSG können ebenfalls seit Oktober 2013 an einen Compliance-Ausschuss gemeldet werden. Ihm gehören vier Mitglieder des fairport-Teams an: die Leiter der Abteilungen Recht (Vorsitzender), Personal, Controlling und Systeme sowie Nachhaltigkeitskommunikation und CSR. Sie tagen mindestens

vierteljährlich. Der Compliance-Ausschuss berät die Geschäftsführung in strategischen, organisatorischen und operativen Fragen und berichtet ihr regelmäßig über seine Tätigkeit. Bei Verdacht auf Rechtsverstöße können sich Mitarbeiter der FSG schriftlich und auf Wunsch anonym an den Compliance-Ausschuss wenden. Er prüft und bewertet eingehende Hinweise vertraulich und kann entsprechend reagieren.

IM DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Unsere wichtigsten Stakeholder sind Fluggäste und Besucher, Mitarbeiter, Anteilseigner, Anwohner, Kunden und Mieter, Politik sowie die breite Öffentlichkeit. Sie interessieren sich insbesondere für die Verkehrsanbindung des Flughafens, seine Umweltauswirkungen, den Flugverkehr sowie die Beschäftigungsverhältnisse. Das zeigt eine Analyse der Universität Hohenheim, die die FSG zur Vorbereitung dieses Berichts 2013 durchführen ließ.

Zu diesen und weiteren Themen führen wir seit Jahren einen offenen Dialog. Wir informieren unsere Stakeholder regelmäßig und transparent über verschiedene Kommunikationskanäle zu aktuellen oder langfristigen Entwicklungen. Ihre Anregungen und Verbesserungsvorschläge fließen in unsere Entscheidungen ein.

Auf Anfragen und Beschwerden, die über unsere Homepage eingehen, reagieren wir werktags innerhalb von 48 Stunden. Über die Kontaktadresse fairport@stuttgart-airport.com beantworten Mitarbeiter der Nachhaltigkeitskommunikation sowie der Fachabteilungen Fragen zur Nachhaltigkeit am Flughafen Stuttgart. Über soziale Medien wie Facebook oder Twitter informieren wir unsere Stakeholder über aktuelle Ereignisse und erhalten wertvolles Feedback. Mit Gemeinderäten der Region und Partnern aus der Lokalpolitik diskutieren wir regelmäßig über aktuelle Entwicklungen und Bauvorhaben. Als Mitglied zahlreicher Branchen- und Fachverbände und Vereinigungen beteiligt sich die FSG an der politischen Willensbildung, etwa zu Infrastrukturthemen oder politischen und behördlichen Regelungen im Luftverkehr. Aktiv für unsere wirtschaftlichen Interessen engagieren wir uns als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), des Kommunalen Arbeitgeberverbandes Baden-Württemberg (KAV) sowie seines Dachverbandes, der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA).

Unsere Nachhaltigkeitsleistungen dokumentieren wir fortan in einem regelmäßig erscheinenden Nachhaltigkeitsbericht. Besuchern des Flughafens veranschaulichen wir über den Bildungsparcours fairport STR (www.flughafen-stuttgart.de/fairport-str) bereits seit 2011, wie wir uns bei relevanten Nachhaltigkeitsthemen wie Lärmschutz, Recycling oder emissionsfreier Mobilität engagieren. Darüber hinaus bieten wir auf dem Gelände spezielle Umweltführungen mit Experten an.



**WIRTSCHAFTLICH
ERFOLGREICH**

»MIT EINEM HERZLICHEN
UND INDIVIDUELLEN SERVICE
SORGEN WIR DAFÜR, DASS SICH
PASSAGIERE UND GÄSTE AM
FLUGHAFEN STUTTGART
WOHLFÜHLEN.«

Larissa Kühn · Assistant Meetings
& Events Manager im Mövenpick
Hotel Stuttgart Airport & Messe



WIR IN DER REGION



STR

ETWA **9.500**
MENSCHEN
ARBEITEN AM FLUGHAFEN
STUTTGART

23,8
MIO. €
GEWINN ERZIELTE DIE FSG
IM BERICHTSJAHR

RUND **250**
FIRMEN UND BEHÖRDEN
SIND DIREKT AM
FLUGHAFEN ANSÄSSIG

Die von der FSG bereitgestellte Infrastruktur reicht über die Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs weit hinaus. Sie umfasst auch ein breites Angebot an Einkaufsmöglichkeiten in den Terminals, Gastronomieangebote von Fast Food bis hin zur Sterneküche sowie weitere Dienstleistungs- und Handelsflächen. Zusammen machen sie den Flughafen zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor in der Region – mit ökonomischen Wirkungen auf unterschiedlichen Ebenen.

WIRTSCHAFTSFAKTOR FLUGHAFEN

Der Flughafen Stuttgart zählt zu den größten Arbeitsstätten des Landes Baden-Württemberg: Auf dem Gelände sind insgesamt rund 9.500 Menschen in rund 250 Unternehmen und Behörden tätig. Mit der Eröffnung eines neuen Umschlagszentrums durch DHL Express Deutschland kamen im Berichtsjahr 300 Arbeitsplätze neu dazu. Zahlreiche weitere entstehen in den kommen-

den Jahren auf dem Gelände durch den Bau des neuen Businessquartiers Airport City.

Die FSG selbst beschäftigte im Berichtsjahr 936 Mitarbeiter, unter Einbeziehung ihrer Töchter waren es 1.672 Mitarbeiter. Zu den direkten Beschäftigungseffekten kommen indirekte Effekte: Studien belegen, dass jede Stelle an einem Verkehrsflughafen bis zu zwei Folgearbeitsplätze in der näheren Umgebung schafft, etwa in Hotels oder Speditionen.

Für Unternehmen in der Region ist der Flughafen Stuttgart ein unverzichtbarer Standortfaktor. Viele, zumeist exportorientierte Konzerne und Mittelständler aus den Branchen Automobil, Elektronik und Maschinenbau sind hier ansässig. Ihnen wie auch zahlreichen Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen garantiert der Flughafen eine schnelle Verbindung zu Geschäftspartnern im In- und Ausland.

DER FLUGHAFEN STUTTGART BIETET JÄHRLICH ÜBER NEUN MILLIONEN PASSAGIEREN ANSCHLUSS AN DIE WELT. FÜR DIE REGION IST ER EIN BEDEUTENDER WIRTSCHAFTSFAKTOR UND MOTOR FÜR BESCHÄFTIGUNG. MIT DEM BAU DER AIRPORT CITY UND INVESTITIONEN IN DIE ÖFFENTLICHE ANBINDUNG ENTWICKELT DIE FSG DIE INFRASTRUKTUR AM FLUGHAFEN – UND DAMIT DEN STANDORT – KONSEQUENT WEITER.

MULTIPLIKATIVE WERTSCHÖPFUNG

Für den Betrieb des Stuttgarter Flughafens kauft die FSG Güter und Dienstleistungen anderer Unternehmen zu. Die Waren und Güter beziehen wir größtenteils aus der Region. Für Dienstleistungen, etwa zu Bau, Instandhaltung oder Entsorgung, beauftragen wir fast ausschließlich regionale Partner. In das Wirtschaftssystem zurück fließt auch ein Teil der Löhne und Gehälter, den die am Flughafen beschäftigten Mitarbeiter für den Konsum ausgeben. Damit löst der Flughafen Stuttgart multiplikative Effekte aus, die sich positiv auf die Region und die Gesamtwirtschaft auswirken.

Im Berichtsjahr gab die FSG insgesamt 42,4 Mio. € für Löhne und Gehälter ihrer Mitarbeiter aus. Da über die Hälfte der Belegschaft aus den umliegenden Gemeinden stammt, fließt ein Großteil davon in die Region zurück. In immaterielle Güter und das Sachanlagevermögen der Gesellschaft investierte die FSG rund 24,5 Mio. €. Der Schwerpunkt lag auf den Planungsarbeiten für mehrere große Bauvorhaben innerhalb des Masterplans Airport City – einem Großprojekt, das den Flughafen als Wirtschaftsfaktor in der Region künftig weiter stärkt.

Dank einer hohen Eigenkapitalquote von 90,1 % (Stand: 31.12.2013) tätigt die FSG ihre Investitionen mittels günstiger Finanzierungen. Bis 2022 planen wir ein Investitionsvolumen von knapp 600 Mio. €. Mit dem Ausbau unserer Infrastruktur – insbesondere im Geschäftsbereich Non-Aviation – schaffen wir die Voraussetzung, um in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld langfristig Wachstum zu generieren.



Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat Anfang 2014 einheitliche Sicherheits- und Umweltstandards für Flughäfen innerhalb der EU verabschiedet. Diese müssen sich bis Ende 2017 einem Zertifizierungsprozess unterziehen. Die FSG hat die Umsetzung in ihrem fairport-Programm festgeschrieben.

STEUERN UND SUBVENTIONEN

Im Jahr 2013 entrichtete die FSG Gewerbesteuer in Höhe von rund 2 Mio. €. Die Summe verteilt sich auf die umliegenden Städte Filderstadt (41,5 %), Leinfelden-Echterdingen (40 %), Stuttgart (10,5 %), Ostfildern (4 %) sowie die Gemeinde Neuhausen/Filder (4 %). Die entrichtete Grundsteuer in Höhe von rund 0,5 Mio. € ging an die Gemeinden Leinfelden-Echterdingen (80 %) und Filderstadt (20 %).

Das Projekt eFleet (*siehe Seite 43*) wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Rahmen der Schaulensterinitiative der Bundesregierung mit rund 1,3 Mio. € gefördert. Das Gesamtprojektvolumen beträgt 2,3 Mio. €. Mit dem finalen Förderbescheid am 1. März 2013 war der Startschuss für das drei Jahre dauernde Projekt gegeben.

LUFTVERKEHR UND KUNDEN

Im Luftverkehr herrschen seit einigen Jahren schwierige Rahmenbedingungen.

Die Nachwirkungen der Eurokrise und hohe Luftverkehrsabgaben üben einen starken Kostendruck auf die Airlines aus. Die Flugbewegungen an internationalen deutschen Flughäfen nahmen 2013 um 3,8 % ab, die Zahl der Passagiere sank um 0,7 %. Auch die FSG verzeichnete ein verhaltenes Jahr: Die Zahl der Passagiere sank um 1,5 % auf rund 9,6 Millionen. Da viele Airlines aus Kostengründen Flüge streichen und dafür größere Maschinen einsetzen, sanken die Flugbewegungen deutlich um 5,3 %. Damit verbunden sind für die FSG Einbußen bei den Erlösen aus der Abfertigung durch die Bodenverkehrsdienste. Die durchschnittliche Auslastung der Maschinen erreichte indessen mit 75,9 % (+ 2,8 %) einen



Seit Ende 2013 wird am Flughafen Stuttgart der neue Fernomnibusbahnhof der Landeshauptstadt Stuttgart gebaut. Bis zu 170 Busse können dort an 17 Bussteigen täglich abgefertigt werden. Der Fernbusverkehr hat stark zugenommen, seit der Bund im Jahr 2012 Fernbusse auf innerdeutschen Strecken zugelassen hat. Nach Einschätzung von Experten wird die Nachfrage angesichts günstiger Tarife weiter wachsen.

Spitzenwert. Für 2014 rechnet die FSG mit keinen Zuwächsen. Schwankungen beim Verkehrsvolumen federn wir durch flexible Geschäftsprozesse ab.

SICHERHEIT UND NOTFÄLLE

Die FSG gewährleistet die Sicherheit bei der Abfertigung der in Stuttgart startenden und landenden Flugzeuge. Dabei beachten wir die Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Luftfahrt-Bundesamtes. Der Sicherheitscheck der Passagiere ist Aufgabe der Bundespolizei.

Neben Maßnahmen der allgemeinen Sicherheit (Security) richtet die FSG ein besonderes Augenmerk auf den sicheren Flughafenbetrieb (Safety). Unser Safety Management System (SMS) entspricht den Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) und ist in das Unternehmenshandbuch der FSG eingebunden – und damit Teil unseres Integrierten Managementsystems. Über Verfahrensanweisungen zu allen geforderten SMS-Kategorien und klare Verantwortlichkeiten gewährleisten wir einen sicherheitstechnisch optimalen Flughafenbetrieb. Die Verantwortung für das SMS trägt der Bereichsleiter Verkehr, der Beauftragte für das Sicherheitsmanagement

unterstützt ihn. Beraten wird er von einem Ausschuss, der quartalsmäßig tagt.

Die Sicherheitsgrundsätze der FSG legen fest, dass der sichere Flughafenbetrieb an oberster Stelle steht. Weiterhin treffen sie Aussagen zu Aspekten wie dem Einsatz von Sicherheitstechnik, dem Umgang mit gefährlichen Stoffen oder umgebungsbedingten Gefahrenquellen. Festgelegt ist darin auch, dass unsere Mitarbeiter im Bodenverkehrsdienst jährlich eine Sicherheits-Wiederholungsschulung erhalten. Die Sicherheitsgrundsätze gelten bindend für das gesamte Flughafengelände und seine Nutzer, ihre Einhaltung überwachen wir. Das Verhalten bei Brand- oder sonstigen Stör- und Schadensfällen regelt zudem eine Dienstanweisung. Sie ist mit den zuständigen Behörden abgestimmt und steht im Einklang mit deren Alarmplänen.

Sicherheitsrelevante Ereignisse dokumentiert die FSG in einem jährlichen Bericht. Im Jahr 2013 kam es zu 145 Unfällen oder Zwischenfällen durch Flugzeuge, Fahrzeuge, Geräte oder Ausrüstungsgegenstände. Von einem umgekippten Enteisungsfahrzeug und der beschädigten Bugradarverkleidung eines Flugzeugs abgesehen, handelte es sich dabei um kleinere Ereignisse. Unfälle mit gefährlichen Gütern gab es keine, lediglich neun Zwischenfälle. In 104 Fällen musste Öl und/oder Treibstoff aufgenommen werden. Auf der Start- und Landebahn kam es zu vier Störfällen. Mittels detaillierter Untersuchungen, daraus abgeleiteter Sicherheitshinweise sowie regelmäßiger Qualitätskontrollen bei der Flugzeugabfertigung wollen wir die Schadensfälle minimieren.

SERVICES UND KUNDENZUFRIEDENHEIT

Viele ihrer Dienstleistungen unterzieht die FSG einer umfassenden Qualitätssicherung. Darüber wird beispielsweise sichergestellt, dass Anrufe in unserem Callcenter innerhalb einer festgelegten Zeit entgegengenommen werden. Bei der Gepäckausgabe überprüfen wir, ob die für die Passagiere an-

gezeigte voraussichtliche Wartedauer eingehalten wird. Zudem erfassen wir die Wartezeiten für die Bereitstellung von Passagierbussen sowie die Pünktlichkeit der Flüge. Bei abfliegenden Maschinen analysieren wir die Gründe für Verspätungen. Seit 2013 zeigen wir Passagieren auch die voraussichtliche Wartezeit vor den Bordkartenkontrollen an. Ein System zur Steuerung der Passagiere im Terminal und zur Minimierung der Wartezeiten ist derzeit im Aufbau.

Die Zufriedenheit der Passagiere am Flughafen Stuttgart erfassen wir in regelmäßigen Umfragen, die wir gemeinsam mit verschiedenen Airlines durchführen. Bei Werbung und Produktmarketing achtet die FSG die gesetzlichen Bestimmungen. Wir halten uns dabei an die Empfehlungen des Deutschen Werberats. Beschwerden lagen im Berichtszeitraum nicht vor.

Der Flughafen Stuttgart ist rollstuhlgerecht ausgebaut. Für die Betreuung von eingeschränkt mobilen Passagieren legen interne Qualitätsstandards fest, wie lange sie nach ihrer Anreise oder Landung längstens auf Unterstützung oder Weiterbeförderung warten müssen. Zur systematischen Kontrolle dieser Standards entwickeln wir aktuell ein elektronisches Erfassungssystem. Über die barrierefreien Services am Flughafen informieren wir ausführlich auf unserer Website. So können eingeschränkt mobile Passagiere auf ihrem Weg vom Abfertigungsgebäude zum Flugzeug oder vom Flugzeug zur Gepäckausgabe kostenlos ein geeignetes Fahrzeug samt Begleitperson oder Sanitäter anfordern.

WICHTIGSTE DESTINATIONEN 2013

Zielland / -ort	Passagiere	Veränderung
Spanien	1.393.031	-4,7%
Türkei	1.300.642	0,5%
Berlin (Inland)	934.867	-8,3%
Hamburg (Inland)	707.209	-0,2%
Italien	934.867	-8,3%

INTERMODALER VERKEHRSKNOTEN

Mit dem Auto ist der Flughafen Stuttgart für rund acht Millionen Menschen innerhalb von 90 Minuten zu erreichen. Die öffentliche Anbindung an das Umland gewährleisten aktuell fünf Regionalbuslinien, per S-Bahn beträgt die Fahrtzeit vom Stuttgarter Hauptbahnhof 27 Minuten. Acht nationale Fernbuslinien verbinden den Flughafen überregional mit deutschen Metropolen. Mit einer noch besseren Verknüpfung von Schiene, Straße und Luftverkehr will die FSG den Flughafen in den kommenden Jahren zu einem intermodalen Verkehrsknotenpunkt ausbauen.

Express-Sendungen für das In- und Ausland fertigt der Logistikdienstleister DHL Express seit 2013 in einer neuen, hochmodernen Sortieranlage ab. Auf dem Flughafen- Gelände sind dort rund 300 Mitarbeiter beschäftigt.





Mit der Airport City entsteht bis 2025 ein neues Gewerbequartier nördlich der Terminals. Beim Bau wie auch für den gesamten Lebenszyklus berücksichtigt die FSG konsequent Nachhaltigkeitsaspekte – angefangen von Energieeffizienz und Schallschutz über Barrierefreiheit bis hin zur Wertstabilität der Gebäude.

ANBINDUNG AN FERNBAHNTRASSE STUTTGART – ULM

Der Ausbau der Bahnstrecke Stuttgart – Ulm durch die Deutsche Bahn schließt den Stuttgarter Flughafen über eine eigene Station an die neue Schnellbahntrasse an. Der zweigleisige Fernbahnhof soll rund 150 Meter nördlich der Terminals und etwa 27 Meter unter der Erdoberfläche liegen. Er vergrößert den Einzugsbereich des Flughafens und verbessert seine Erreichbarkeit aus der Fläche, insbesondere im Regionalverkehr. Experten rechnen dadurch mit jährlich bis zu 1,2 Millionen mehr Passagieren. Die FSG bezahlt 359 Mio. € für den Bau von Stuttgart 21 und die Einbindung des Fernbahnhofs in unseren Campus. Der Großteil fließt als Finanzierungszuschuss an die DB Netz AG, für den Umbau eigener Anlagen sind 20 Mio. € vorgesehen. Die Eröffnung ist voraussichtlich 2021.

Das Planfeststellungsverfahren für das gesamte Bahnausbau-projekt ist weitgehend abgeschlossen. Im Dezember 2013

beendete das Regierungspräsidium Stuttgart das Anhörungsverfahren für jenen Planabschnitt, der den Filderbereich mit der Flughafen-anbindung umfasst. Die FSG brachte einen Antrag ein, der in einigen Punkten eine Änderung fachplanungsrechtlicher Festsetzungen fordert. Damit wollen wir gewährleisten, dass unsere Belange wie auch die der künftigen Mieter der Airport City angemessen berücksichtigt werden. Mit einer Feststellung des Planabschnitts wird bis Ende 2014 gerechnet.

FERNBUSBAHNHOF UND STADTBAHNLINIE

Einen weiteren wichtigen Beitrag zur Intermodalität leistet der Bau der Stuttgart Airport Busterminal (SAB). Der neue Fernomnibusbahnhof der Landeshauptstadt Stuttgart wird in das neue Parkhaus P14 integriert, das die FSG auf dem Gelände des alten Frachthofes errichtet. Er soll Ende 2015 in Betrieb gehen. Die FSG investiert rund 35 Mio. € in das Projekt. Für eine bessere Anbindung des Stuttgarter Flughafens an

das städtische Nahverkehrsnetz sorgt die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6. Die rund 3,2 Kilometer lange Trasse vom Gewerbegebiet Stuttgart-Fasanenhof sieht drei neue Haltestellen vor und wurde im September 2013 beschlossen. Der Bau soll 2016 beginnen und 2018 abgeschlossen sein. Die Kosten in Höhe von rund 70 Mio. € teilen sich das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), der Landkreis Esslingen und die Stadt Leinfelden-Echterdingen.

ENTWICKLUNG DES STANDORTS

Der Flughafen Stuttgart ist ein attraktiver Standort für Unternehmen. Die FSG hat die Fläche für Büro- und Handelsimmobilien sowie für Restaurants auf dem Gelände sukzessive ausgebaut – inklusive der Parkhäuser beträgt der Flächenbestand der FSG etwa 430.000 m². Der hohen Nachfrage begegnen wir mit einem weiteren Ausbau der gewerblichen Immobilien.

NACHHALTIG GEBAUTE AIRPORT CITY

Unser aktuell wichtigstes Bauvorhaben ist die nachhaltige Gestaltung einer Airport City. Das neue Gewerbequartier mit einer Geschossfläche von bis zu 220.000 m² wird bis 2025 nördlich der Terminals errichtet. Als bundesweit erste Flughafengesellschaft lassen wir in den kommenden Jahren das gesamte Quartier nach den Kriterien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifizieren. Diese verlieh uns für das Konzept zur Airport City im Sommer 2013 bereits das Vorzertifikat in Silber. Einzelne Gebäude der Airport City sollen zudem auf ihre Qualität als Green Building bewertet werden. Diese weisen über den gesamten Lebenszyklus eine erhöhte Ressourceneffizienz auf und minimieren negative Auswirkungen auf die Gesundheit.

Erster Schritt der Realisierung der Airport City ist die Errichtung des neuen Bürogebäudes, in dem die Deutschlandzentrale der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young untergebracht wird. Mit deren Ansiedelung gewinnt die ganze Filderregion an Wirtschaftskraft. Das Gebäude mit einer Bruttogeschossfläche von rund 60.000 m² umfasst sieben oberirdische und zwei unterirdische Stockwerke. Drei Viertel davon wird Ernst & Young mit über 1.500 Mitarbeitern beziehen, die weitere Fläche steht Interessenten zur Verfügung. Als Bauherrin und Eigentümerin investiert die FSG rund 133 Mio. € in das Projekt. Vorbereitend begannen im September 2013 die Abbrucharbeiten des Parkhauses P10, auf dessen Gelände der Neubau entsteht.

NACHHALTIG BAUEN

Als wichtiger Immobilienstandort in der Region ist die FSG seit 2012 Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) e.V. Bei unseren Bauprojekten beachten wir neben technischen und wirtschaftlichen Faktoren auch ökologische und soziokulturelle Aspekte.

WEITERE BAUPROJEKTE

Für unsere eigenen Mitarbeiter errichten wir ab dem Frühjahr 2014 westlich des Stuttgart Airport Office ein neues Verwaltungsgebäude. Der sechsstöckige Bau wird nach dem Silber-Standard der DGNB zertifiziert. Er ersetzt das in den 1970er Jahren errichtete, sanierungsbedürftige aktuelle Verwaltungsgebäude. Die FSG investiert 26 Mio. € in den Neubau, sein Bezug ist bis Ende 2015 vorgesehen.

Auf dem frei werdenden Grundstück planen wir den Bau eines Kongresshotels. Es ergänzt die beiden großen Hotels am Flughafen – das Mövenpick Hotel und das Wyndham Hotel. Mit einer Ausweitung der Bettenkapazitäten in unmittelbarer Nachbarschaft zur Landesmesse trägt die FSG dazu bei, am Messeplatz Stuttgart weitere internationale Veranstaltungen zu ermöglichen. Den Bau des Kongresshotels koordinieren wir mit unseren Verkehrsinfrastrukturprojekten. Aktuell laufen dazu Vorplanungen.

Für eine sichere, umweltfreundliche und wirtschaftliche Versorgung des Flughafentanklagers mit Kerosin prüfen wir eine direkte Anbindung des Flughafens an das zentraleuropäische Pipelinennetz. Anlass ist die für 2017 angekündigte Schließung des Tanklagers Heilbronn, von dem aktuell ein Großteil des Kerosins per Lkw angeliefert wird. Eine Verbindungspipeline würde diese Gefahrguttransporte ersetzen – und damit die Verkehrs-, Umwelt- und Schadstoffbelastung senken. Über das Vorhaben wird bis voraussichtlich 2016 entschieden.



**SOZIAL
VERANTWORTLICH**



»SO WIE SICH DER FLUGHAFEN
IN DEN LETZTEN JAHREN ENTWICKELT
HAT, KÖNNEN WIR NACHBARN
SEHR GUT MIT IHM LEBEN.«

Werner Schmidt · SPD-Fraktionsvorsitzender im Gemeinderat Ostfildern



WIR MIT DEN MENSCHEN



50

JUGENDLICHEN
BIETET DIE FSG
EINE AUSBILDUNG

5

ARBEITSPLÄTZE
FÜR SOZIAL BENACHTEILIGTE SCHAFFT
DIE INITIATIVE „SPENDE DEIN PFAND“

20.000

NACHBARN
BESUCHEN UNSER
JÄHRLICHES KINDERFEST

Wir sind davon überzeugt, dass eine vertrauensvolle Zusammenarbeit und ein gutes Zusammenleben nur durch einen offenen Umgang miteinander gelingen können. Sowohl innerhalb des Unternehmens als auch mit unseren Nachbarn pflegen wir daher einen offenen und konstruktiven Austausch.

ATTRAKTIV ALS ARBEITGEBER

Kompetente und motivierte Mitarbeiter sind die Basis unseres Erfolgs. In der Zusammenarbeit untereinander wie auch mit Kunden und Lieferanten stützen wir uns auf gemeinsame Werte. Formuliert sind diese in einem für alle Mitarbeiter verbindlichen Verhaltenskodex – dem fairport-Kodex (*siehe Seite 14*). Danach agieren wir verlässlich, fair und ehrlich. Unsere Verantwortung als Arbeitgeber definieren wir über klare Grundsätze zu Personalführung und Zusammenarbeit, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Datenschutz.

PERSONALSTRUKTUR DER FSG

Zum 31.12.2013 waren bei der FSG insgesamt 936 Mitarbeiter fest angestellt. Auszubildende und Praktikanten sind hierbei nicht berücksichtigt. Damit blieb unser Personalbestand gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant. In Teilzeit tätig waren 119 Mitarbeiter (12,7%), befristet beschäftigt 24 Arbeitnehmer (2,6 %). Das Unternehmen verlassen haben im Berichtsjahr 48 Beschäftigte. Die Fluktuationsquote ist mit 4,9 % vergleichsweise niedrig. Die hohe Mitarbeiterzufriedenheit bestätigt die Auszeichnung der FSG zum besten Arbeitgeber unter mittleren Unternehmen der Branche Verkehr und Logistik. Diese wurde uns im Januar 2014 durch das Nachrichtenmagazin Focus, das soziale Netzwerk Xing sowie Kununu, ein Bewerbungsportal für Arbeitgeber, verliehen. Sämtliche Mitarbeiter der FSG sind in Stuttgart tätig und unterliegen dem deutschen Arbeitsrecht und den deutschen Arbeitnehmerstandards.

DIE FSG ÜBERNIMMT VERANTWORTUNG FÜR DIE MENSCHEN IN IHREM UMFELD. ALS WICHTIGER ARBEITGEBER DER REGION BIETEN WIR UNSEREN MITARBEITERN EIN ARBEITSUMFELD, DAS LEISTUNG HONORIERT UND GEPRÄGT IST VON FAIRNESS, RESPEKT UND CHANCENGLEICHHEIT. ALS GUTER NACHBAR BRINGEN WIR UNS FÜR DAS GEMEINWOHL VOR ORT EIN.

TARIFLICHE VERGÜTUNG

Die FSG entlohnt ihre Mitarbeiter nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD). Leiharbeiternehmer unterliegen den jeweiligen Tarifverträgen der Personaldienstleister. Insgesamt werden 95 % unserer Beschäftigten nach einem Tarifvertrag bezahlt. Außertariflich vergütet werden einzig leitende Führungskräfte. Gemäß Tarifvertrag zahlen wir unseren Mitarbeitern vermögenswirksame Leistungen und sichern sie im Alter – zusätzlich zur gesetzlichen Rente – durch die betriebliche Altersvorsorge der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder ab. Zudem bieten wir die Möglichkeit, eine private Altersvorsorge durch Entgeltumwandlung oder Riesterrente aufzubauen.

In wirtschaftlich erfolgreichen Jahren beteiligt die FSG ihre Mitarbeiter am Gewinn: Der seit 2013 geltende Tarifvertrag über die Ertragsbeteiligung sieht eine pauschale Einmalzahlung zwischen 100 und 700 € vor. Die Höhe bemisst sich jeweils am Geschäftsergebnis der Vorjahre. Dank der positiven wirtschaftlichen Entwicklung der FSG konnten wir unseren Beschäftigten Ende 2013 den Höchstbetrag auszahlen.

Unseren Mitarbeitern bieten wir eine hohe Arbeitsplatzsicherheit. Um unseren Personalbedarf kurzfristig den saisonalen Schwankungen des Flugverkehrs anzupassen, haben wir die Arbeitszeiten für die Mitarbeiter im Bodenverkehr seit 2003 über entsprechende Betriebsvereinbarungen flexibilisiert. In Zeiten hoher Auslastung setzen wir zusätzlich Mitarbeiter unserer Tochtergesellschaft Airport Ground Service (AGS) ein, für unvorhersehbare Auftragsspitzen auch Leiharbeiternehmer. Gemäß dem Tariftrüegesetz für Baden-Württemberg für die Vergabe öffentlicher Aufträge achtet die FSG darauf, dass



Anfang 2014 trat die FSG dem Unternehmensnetzwerk „Erfolgsfaktor Familie“ bei. Wir orientieren uns an dessen Leitsätzen für eine flexible und familienbewusste Arbeitszeitgestaltung.

der Mindestlohn von 8,50 € (brutto) pro Stunde am Flughafen nicht unterschritten wird.

MITBESTIMMUNG

Die FSG gewährleistet das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit sowie das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen. Die Grundlage hierfür schafft das Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG). Wichtiges Gremium der Mitbestimmung ist der 15-köpfige Betriebsrat der FSG. Er vertritt die Interessen der Beschäftigten und achtet auf die Einhaltung von Tarifverträgen, gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen sowie der geltenden Betriebsvereinbarungen. Bei geplanten Betriebsänderungen informiert die Geschäftsleitung den Betriebsrat rechtzeitig sowie unter Einhaltung der gesetzlichen Informationspflichten. Gemeinsam werden Lösungen erarbeitet, die im Sinne der FSG und ihrer Beschäftigten sind.

Die Arbeitsbedingungen unserer Tarifbeschäftigten richten sich nach dem TVöD im Bereich der Vereinigung kommunaler Arbeitgeberverbände (VKA).

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Für die Arbeitssicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiter übernehmen wir Verantwortung. Zu den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften zur Unfallverhütung werden unsere Führungskräfte durch Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit beraten. Im Arbeitsschutz stimmen wir technische und organisatorische Standards mit dem Betriebsrat ab, der in verschiedenen betrieblichen Gremien vertreten und in die Unternehmensprozesse eingebunden ist. Über aktuelle Themen informiert die Stabsstelle Arbeitsschutz die Mitarbeiter regelmäßig im Intranet.

Die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und Arbeitszufriedenheit unserer Mitarbeiter erhalten und fördern wir aktiv über unser Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM). Es wurde 2011 in einer Betriebsvereinbarung festgeschrieben und zielt darauf, die Arbeitsbedingungen bei der FSG laufend zu verbessern und Fehlzeiten zu reduzieren. Das BGM umfasst acht Handlungsfelder (siehe Grafik). Diese reichen von der allgemeinen Gesundheitsförderung über ein Wiedereingliederungsmanagement bis hin zur Suchtprävention.

Letztere verfolgen wir über eine eigene, 2012 überarbeitete Betriebsvereinbarung. Wir beraten unsere Mitarbeiter zum verantwortungsvollen Umgang mit Suchtmitteln und vermitteln ihnen bei Bedarf konkrete Hilfe. Als Ansprechpartner für betroffene Mitarbeiter haben wir fünf betriebliche Suchthelfer benannt. Sie haben nach zweiwöchiger Ausbildung im März 2013 erfolgreich die Prüfung zum betrieblichen Suchthelfer (IHK) abgelegt.

Verantwortlich für die Umsetzung des BGM sind der Arbeitskreis Gesundheit, der Gesundheitszirkel, die Gesundheitsbeauftragte und der Arbeitsschutzausschuss der FSG. Der inhaltliche Schwerpunkt lag 2013 auf dem Thema Burnout. In Workshops haben wir unsere Führungskräfte für die Symptome sensibilisiert und darin geschult, Gespräche mit gefährdeten oder betroffenen Mitarbeitern zu führen. Ihre eigene aktuelle Belastung konnten die Mitarbeiter über einen Fragebogen testen.

Um unseren Mitarbeitern im Bodenverkehrsdienst die körperlich schwere Arbeit zu erleichtern, setzen wir seit 2012 so genannte Power-Stow-Kofferbänder ein. Diese unterstützen die Teams bei der Verladung von Gepäck in Flugzeuge. Die krankheitsbedingten Ausfalltage der Mitarbeiter im Bodenverkehrsdienst reduzierten sich seither um 7,1 %. Zur Regeneration bieten wir ihnen an zwei Tagen pro Woche ein Training unter fachlicher Anleitung durch Sportwissenschaftler und Personaltrainer an.

DAS BETRIEBLICHE GESUNDHEITSMANAGEMENT DER FSG

ZUSAMMENARBEIT MIT DER TECHNISCHEN MEDIZINISCHEN ARBEITSSICHERHEIT
u. a. Arbeitsplatzbegehungen, Ergonomie

GESUNDHEITSFÖRDERUNG
u. a. Betriebssport, Pausengymnastik, Vorträge, Impfaktion, Gesundheitschecks

PERSONALMANAGEMENT / -ENTWICKLUNG
u. a. lebenslanges Lernen, Konfliktmoderation, Coaching von Führungskräften

BETRIEBLICHES EINGLIEDERUNGSMANAGEMENT NACH § 84 SGB IX
u. a. Gespräche mit dem Gesundheitszirkel, Integrationsangebote



SUCHTPRÄVENTION
u. a. Verbot von Suchtmitteln bei der Arbeit, innerbetriebliche Suchtbeauftragte

PRÄVENTIONSMANAGEMENT
u. a. individuelle Betreuung, Gesundheitsberichte, Gesundheitsgespräche

MITARBEITERBETEILIGUNG
u. a. Mitarbeiterbefragung, Beschwerdemanagement

NOTFALL- UND KRISENMANAGEMENT
u. a. Umgang mit Übergriffen auf Beschäftigte, Notfallpläne, Handlungsleitfaden, Erste Hilfe, psychologische Betreuung



DIVERSITY

Wir sind überzeugt, dass eine vielfältige Belegschaft positiv zur Entwicklung unseres Unternehmens beiträgt. Denn unterschiedliche Sichtweisen verhelfen zu einem besseren Verständnis für die Belange unserer Kunden sowie für aktuelle Entwicklungen in unseren Geschäftsfeldern. Mitarbeitern und Bewerbern garantieren wir Chancengleichheit unabhängig von Religion, Ethnie, Kultur, Geschlecht, Alter oder Behinderung. Für die Besetzung von Stellen sind ausschließlich fachliche Qualifikationen und individuelle Leistungen relevant. Der FSG ist für das Berichtsjahr kein Fall von Diskriminierung bekannt.

Bei der FSG sind Mitarbeiter aus 20 Nationen beschäftigt. Der Anteil schwerbehinderter Mitarbeiter lag im Berichtsjahr bei 5,3 %. Aufgrund der körperlich oft schweren Tätigkeiten am Flughafen sind bei der FSG seit jeher mehr Männer als Frauen tätig. Im Berichtsjahr lag der Frauenanteil bei 20,0 %, innerhalb der Führungskräfte betrug er 22,9 %. In der Geschäftsführung ist keine Frau vertreten, im Aufsichtsrat sind zwei Mitglieder weiblich. Eine geschlechtsunabhängige Entlohnung ist für uns selbstverständlich.

VEREINBARKEIT VON BERUF UND FAMILIE

Frauen wie Männern ermöglichen wir eine größtmögliche Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Dazu bieten wir ihnen flexible Arbeitszeiten sowie – sofern sinnvoll – die Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten. Dem Wunsch nach Teilzeitarbeit versuchen wir auch bei Führungskräften nachzukommen und entwickeln innerhalb der betrieblichen Möglichkeiten gemeinsam mit ihnen ein passendes Modell. Bis 2015 planen wir die Einrichtung einer Kindertagesstätte auf dem Flughafengelände.

Zur Weiterentwicklung ihrer familienfreundlichen Personalpolitik ist die FSG seit 2014 Mitglied im Unternehmensnetzwerk „Erfolgsfaktor Familie“. Die gemeinsame Initiative des Bundesfamilienministeriums und des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) bietet Unternehmen eine Plattform zum Austausch. An ihren Leitsätzen für eine flexible und familienbewusste Arbeitszeitgestaltung orientieren wir uns.

Bei Arbeiten auf den Dächern des Flughafengeländes wie auch bei allen anderen Tätigkeiten gewährleisten wir eine hohe Arbeitssicherheit. Alle technischen und organisatorischen Standards sind mit dem Betriebsrat abgestimmt.

PERSONALENTWICKLUNG UND PERSPEKTIVEN

Die kontinuierliche Weiterbildung unserer Mitarbeiter ist uns ein wichtiges Anliegen. Den individuellen Qualifizierungsbedarf ermitteln wir über die Bildungsbedarfsanalyse innerhalb des Kostenplanungsprozesses. Hierbei hilft auch das Kompetenzmodell der FSG. Es erinnert im Planungsprozess für den Bildungsbedarf daran, dass für die berufliche Handlungskompetenz der Mitarbeiter neben der Fachkompetenz auch methodische, persönliche und soziale Fähigkeiten Berücksichtigung finden sollen.

Die bildungsmäßige Nachhaltigkeit steuern wir mit einem eigenen Instrument – dem Bildungs-Begleitbogen. Darin dokumentieren unsere Führungskräfte jeweils im Herbst neben den unternehmerischen Zielen auch die individuellen Entwicklungsziele für ihre Mitarbeiter für das kommende Jahr. Gemeinsam mit ihnen legen sie dabei auch geeignete Weiterbildungsmaßnahmen fest. Bei Bedarf unterstützt sie dabei unsere Personalentwicklung. Um den Transfer des erworbenen Wissens in die



Unternehmenspraxis zu sichern, setzen sich die Mitarbeiter zusammen mit der Führungskraft vor Beginn der Fortbildung konkrete Ziele. Inwieweit sie diese erreicht haben und in ihrem Arbeitsumfeld dauerhaft umsetzen, überprüfen sie zu verschiedenen Meilensteinen nach Abschluss der Bildungsmaßnahme gemeinsam mit ihrer Führungskraft.

Das Weiterbildungsangebot der FSG umfasst zahlreiche interne und externe Seminare. Neben sicherheitsrelevanten Schulungen bieten wir unter anderem Workshops zu Rhetorik, Selbst- und Zeitmanagement oder Präsentationstechniken sowie Englischunterricht an. Einzelnen Mitarbeitern oder Teams stellen wir bei Bedarf Coaches, Mediatoren oder Moderatoren zur Seite. Im Berichtsjahr absolvierten unsere Mitarbeiter insgesamt 3.346,5 Weiterbildungstage. Das entspricht im Durchschnitt 28,6 Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter.

Unsere Führungskräfte entwickeln wir über ein modulares Programm weiter. Es umfasst Themen wie Führung und Kommunikation, Gesprächsführung, Konfliktmanagement sowie

ein betriebswirtschaftliches Planspiel. In Workshops bieten wir Führungskräften mehrmals pro Jahr eine Plattform für einen abteilungs- und bereichsübergreifenden Austausch.

Unseren Mitarbeitern bieten wir unterschiedliche Karrierepfade innerhalb der FSG. Neben einer klassischen Führungslaufbahn sollen sie auch eine Fach- oder Projektkarriere einschlagen können. Dazu entwickeln wir aktuell entsprechende Modelle.

AUSBILDUNG UND BERUFSEINSTIEG

Als Flughafenbetreiber sind wir langfristig auf qualifizierte Fachkräfte angewiesen. Über Social-Media-Kanäle wie Facebook und Twitter präsentiert sich die FSG als interessanter Arbeitgeber. Um insbesondere auch Mädchen zu begeistern, beteiligen wir uns seit 2007 am jährlichen Girls' Day, einer vom Bund geförderten Initiative zur Berufsorientierung für Mädchen. Die Berufsvielfalt auf dem gesamten Flughafengelände präsentieren wir auf der Ausbildungsmesse Drehkreuz Stuttgart (www.drehkreuz-stuttgart.de), die wir seit 2012 zusammen mit der Agentur für Arbeit organisieren. Schüler und Studenten

PERSONALKENNZAHLEN FSG 2013

	FRAUEN		MÄNNER		GESAMT
		Anteil		Anteil	
Stammebelegschaft ¹⁾	187	20,0 %	749	80,0 %	936
Vollzeit	115	12,3 %	702	75,0 %	817
Teilzeit	72	7,7 %	47	5,0 %	119
Führungskräfte ²⁾	24	2,6 %	81	8,7 %	105

¹⁾ Ohne Auszubildende, Praktikanten und Leiharbeiter

²⁾ Prozentualer Anteil an der Stammebelegschaft

Rund 50 Jugendliche qualifiziert die FSG aktuell für das Berufsleben. Das Spektrum der Ausbildungsberufe ist breit: Im gewerblichen Bereich starteten im Jahr 2013 vier Mechatroniker, zwei Fachinformatiker, fünf Kfz-Mechatroniker, im kaufmännischen Bereich drei Bürokaufleute sowie zwei Servicekaufleute im Luftverkehr. Seit 2013 bieten wir zudem einen Studienplatz für das Duale Studium Aviation Management an.

erhalten auf der halbtägigen Veranstaltung einen praxisnahen Einblick in die Berufswelt am Flughafen – von Hotels über Flugsicherung bis hin zum Zoll- und Grenzschutz. Zudem erhalten sie Tipps für ihre Bewerbung. Im Berichtsjahr zählte die Ausbildungsmesse rund 700 Besucher. Innerhalb der FSG bieten wir jungen Menschen – über alle Ausbildungsjahre hinweg – insgesamt rund 50 Ausbildungsplätze in drei gewerblichen und zwei kaufmännischen Berufen an. Wir bilden über unseren betrieblichen Bedarf hinaus aus und sichern uns so langfristig Fachkräfte. Im Berichtsjahr starteten 16 Jugendliche ihre Ausbildung bei der FSG, 18 schlossen sie ab. Von diesen haben wir zehn in eine Festanstellung übernommen. Sechs Jugendliche beschäftigten wir für sechs Monate in unserem Übernahmeprogramm, zwei haben das Unternehmen direkt nach der Ausbildung verlassen.

Zur Gewinnung von Hochschulabsolventen sind wir eine Kooperation mit der Fachhochschule Worms zur Aufnahme des Dualen Studiengangs B.A. Aviation Management eingegangen. Der erste Studierende startete im September 2013 mit einem sechsmonatigen Vorpraktikum bei der FSG, die Vorlesungen begannen im März 2014. Rund 20 Studierenden diverser betriebswirtschaftlicher und technischer Studiengänge bieten wir Plätze für ein Praxissemester im Unternehmen an. Ferner betreuen wir regelmäßig Abschlussarbeiten für Bachelor- und Master-Absolventen.

In Kooperation mit dem Anna Haag Mehrgenerationenhaus in Stuttgart qualifiziert die FSG darüber hinaus junge Menschen mit Lerneinschränkungen. Die dreijährige Ausbildung in unserer Kfz-Werkstatt wird vor Ort von einem Kfz-Ausbildungsmeister mit sonderpädagogischer Zusatzausbildung begleitet und bietet den Jugendlichen nach erfolgreichem Abschluss berufliche Perspektiven auf dem ersten Arbeitsmarkt. Im Berichtsjahr starteten sechs Teilnehmer ihre Ausbildung zum Autofachwerker.



Zwischen Mai und Oktober starten und landen mit Abstand die meisten Flugzeuge in Stuttgart. Mit variablen Schichten, Jahresarbeitszeitkonten und Querqualifizierungen federn wir saisonale Schwankungen ab. Werden Leiharbeiter eingesetzt, dann unter fairen Bedingungen: Der Mindestlohn von 8,50€ wird bei der FSG nirgendwo unterschritten.

Voller Einsatz für die Region: Als Sportsponsor finanziert die FSG Trikots für Kinder- und Jugendmannschaften aus den Nachbargemeinden. Beispielsweise auch die C1-Jugend des SV Bonlanden. Für all unsere Sponsoringaktivitäten gilt eine verbindliche interne Richtlinie.

ENGAGIERT IN DER REGION

Als großer Arbeitgeber in der Region fühlen wir uns den Menschen im direkten Umfeld des Flughafens verbunden. Um ihnen ein guter Nachbar zu sein, engagieren wir uns auch gesellschaftlich vor Ort. Für Spenden und lokales Sponsoring gab die FSG im Berichtsjahr rund 70.000 € aus.

Für unsere Sponsoringaktivitäten gilt eine verbindliche interne Richtlinie. Danach fördern wir den Breitensport, indem wir Sportbekleidung für Kinder- und Jugendmannschaften aus den Nachbargemeinden finanzieren. In der Saison 2012/2013 erhielten 19 Vereine von uns insgesamt 10.447 € für Trikot-sponsoring. Ferner unterstützen wir Vereine auch bei einzelnen Veranstaltungen.

INITIATIVE „SPENDE DEIN PFAND“

Inspiziert vom fairport-Gedanken startete die FSG im September 2013 in Kooperation mit der lokalen sozialen Organisation Trott-war e.V. die Initiative „Spende dein Pfand“. Leere Pfandflaschen landen am Flughafen seither nicht mehr automatisch im Müll. Passagiere und Besucher können sie in die eigens ange-

fertigten und prominent platzierten Sammelbehälter werfen. Geleert werden diese von Mitgliedern des Vereins Trott-war, der in Stuttgart für seine von Obdachlosen verkaufte Straßenzeitung bekannt ist. Sie sortieren die Flaschen in einem Lager-raum des Flughafens und organisieren deren Abtransport durch das Rücknahmesystem „Der Grüne Punkt“.

Über die Initiative werden aktuell fünf sozial benachteiligte Menschen zu einem festen, tariflich gebundenen Stundensatz beschäftigt – und so in den Arbeitsmarkt eingegliedert. Der Pfand-erlös deckt die laufenden Projektkosten. Die FSG hat die Kosten für die Anfertigung der Plexiglasbehälter in Höhe von 10.000 € übernommen und stellt die Geräte für ihren Transport sowie den Lagerraum für die Trott-war-Mitarbeiter zur Verfügung.

In der Kooperation greifen soziale, ökologische und wirtschaftliche Aspekte ineinander: Die Umwelt wird geschont, da die eingeworfenen Flaschen wieder in den Recyclingkreislauf gelangen. Die FSG sieht sich nicht mehr mit Konflikten mit professionellen Pfandflaschensammlern konfrontiert. Und der Verein Trott-war gewinnt mit der Pfandinitiative eine weitere Einsatzmöglichkeit für seine Mitglieder. Das Konzept dafür





stammt von der Studenteninitiative Enactus der Universität Hohenheim. Sie entwickelt nachhaltige Projekte unter sozialen und ökonomischen Gesichtspunkten und gibt sie zur Umsetzung an soziale Einrichtungen in der Region weiter. Die Öffentlichkeit wie auch andere Flughäfen zeigen reges Interesse an der Initiative. Die Bertelsmann Stiftung zeichnete sie im Rahmen des Wettbewerbs „Mein gutes Beispiel“ als eines von sieben Unternehmensprojekten für gesellschaftliches Engagement aus.

GEMEINNÜTZIGE AKTIONEN

Gesellschaftliches Engagement haben wir auch in unsere betriebliche Ausbildung integriert: Diese sieht einwöchige Sozialpraktika vor, die unsere Auszubildenden in regionalen Einrichtungen wie Alten- und Pflegeheimen oder Werkstätten für behinderte Menschen absolvieren.

Seit 20 Jahren organisiert die FSG jeden August ein großes Kinderfest auf dem Flughafengelände. Die Veranstaltung mit vielen Gratis-Aktionen richtet sich vor allem an Kinder und Familien aus der Umgebung, die in den Sommerferien nicht in den Urlaub fliegen. Im Jahr 2013 kamen über 20.000 Besucher.

Beim ebenfalls jährlichen Airport-Festival im Winter bieten wir Besuchern Attraktionen rund ums Fliegen und kostenlose Flughafenführungen. Bei der Versteigerung von herrenlosen Gepäckstücken erzielten wir 2013 einen Erlös von über 12.000 €. Diesen spendeten wir an zwei gemeinnützige Vereine in der Region.

Schulklassen von Nachbargemeinden bieten wir kostenlose Flughafenführungen. Unser Gelände öffnen wir auch für Veranstaltungen gemeinnütziger Organisationen. 2013 fanden im Terminal 1 eine Blutspende-Aktion des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) sowie eine Aktion zur Identifizierung von Stammzellenspendern für die Deutsche Knochenmarkspenderdatei (DKMS) statt. Dauerhaft installiert ist dort die Airport-Seelsorge, eine ökumenische Einrichtung der Evangelischen Landeskirche Württemberg und der Diözese Rottenburg-Stuttgart. Vertreter der beiden großen Landeskirchen und über 30 Ehrenamtliche betreuen dort Passagiere, Besucher und Mitarbeiter aller Konfessionen in Notsituationen oder bei persönlichen Krisen.




Über 1.000 Flaschen landen an verkehrsreichen Tagen in den Plexiglasbehältern, die gut sichtbar in den Terminals aufgestellt sind. Geleert werden sie von Mitgliedern des gemeinnützigen Vereins Trott-war. Mit der Initiative „Spende dein Pfand“ verhilft die FSG aktuell fünf sozial benachteiligten Menschen zu einer dauerhaften Beschäftigung mit festem Stundensatz.



ÖKOLOGISCH
VERTRÄGLICH





»AM FLUGHAFEN STUTTGART
KANN ICH DEN CO₂-AUSSTOSS
MEINES FLUGES KOMPENSIEREN
UND SO MEINEN BEITRAG FÜR
DEN KLIMASCHUTZ LEISTEN.«

Daniela Schmidt · Vielfliegerin aus Stuttgart

WIR FÜR DIE UMWELT

STR



23 %

CO₂-EMISSIONEN
SPART DAS NEUE
BLOCKHEIZKRAFTWERK EIN

9

ELEKTROFAHRZEUGE
SIND AUF DEM VORFELD
IM EINSATZ

174 ha

GRÜNFLÄCHE
UMFASST DAS TROCKENWIESEN-
BIOTOP AM FLUGHAFEN

UMWELTERKLÄRUNG 2014

Der Betrieb des Stuttgarter Flughafens hat Auswirkungen auf die Umwelt. Beeinflussen kann sie die FSG dort, wo sie in Zusammenhang mit ihrer Kernaufgabe stehen: der Bereitstellung von Infrastruktur für einen sicheren Flugbetrieb. Auf die durch Flugzeuge verursachte Lärm- und CO₂-Belastung können wir nur mittelbar einwirken. Klima- und Umweltschutz ist eine Gemeinschaftsaufgabe der gesamten Luftfahrtbranche.

ZERTIFIZIERTES UMWELTMANAGEMENT

Die FSG verpflichtete sich 2012 zu einer Umweltpolitik, die für alle Mitarbeiter gilt. Unsere betrieblichen Umweltleistungen überwachen, steuern und verbessern wir über ein Umweltmanagementsystem, das 2013 nach den strengen Kriterien von EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) zertifiziert wurde. Es erfüllt damit zugleich die Anforderungen der internationalen Norm ISO 14001.

Um unseren ökologischen Fußabdruck zu verkleinern, setzen wir uns konkrete Umweltziele. Diese schreiben wir jährlich fort, zu ihrer Erfüllung definieren wir geeignete und möglichst terminierte Maßnahmen. Inwieweit die Ziele erfüllt werden, erheben wir seit 2012 über ein Umweltinformationssystem (UIS). Dieses wird gegenwärtig in unser zentrales Unternehmenscontrolling implementiert (siehe Seite 13). Mit diesem „Green Controlling“ macht die FSG ökologische Aspekte zum integralen Bestandteil unternehmerischer Entscheidungen.

KLARE VERANTWORTLICHKEITEN

Die vielfältigen Umweltaktivitäten am Flughafen erfordern eine zentrale Steuerung. Die Umsetzung der Umweltpolitik verantwortet die Stabsstelle Umwelt. Sie besteht aus einem Leiter, dem Fachgebietsleiter Fluglärm sowie dem Umweltmanagementbeauftragten (UMB). Letzterer koordiniert und steuert alle betrieblichen Aktivitäten und kontrolliert die Zielerreichung.

KLIMA- UND UMWELTSCHUTZ WIRD BEI DER FSG SEIT JAHREN GROSSGESCHRIEBEN. UNSERE ÖKOLOGISCHEN AUSWIRKUNGEN STEuern UND VERRINGERN WIR ÜBER EIN ZERTIFIZIERTES UMWELTMANAGEMENTSYSTEM. DIE GRÖSSTEN HEBEL LIEGEN IM ENERGIEMANAGEMENT DER ANLAGEN SOWIE BEIM KRAFTSTOFFVERBRAUCH DER VORFELD-FAHRZEUGE. UNSER CO₂-ZIEL BIS ZUM JAHR 2020 WERDEN WIR BEREITS 2014 ERREICHEN.

Für strategische Änderungen wird der Lenkungskreis Umwelt einberufen, dem auch die Geschäftsführung angehört.

Den Informationsaustausch innerhalb der FSG sichert das Umweltteam. Ihm gehören der UMB, ein Vertreter der Kommunikation sowie Umweltkoordinatoren aus den Geschäftsbereichen an. Letztere agieren als Schnittstelle zu den Mitarbeitern und leiten deren Vorschläge und Anregungen weiter. Fachspezifische Umweltaufgaben wie Abfallentsorgung, Gefahrstoff- und Gefahrgutmanagement, Strahlen-, Gewässer- oder Vogelschutz verantworten jeweils eigene Beauftragte.

Alle für die FSG relevanten umweltrechtlichen Anforderungen sind in einer monatlich aktualisierten Compliance-Datenbank zusammengefasst. Organisatorische Regelungen bündeln wir in einem jährlich aktualisierten Umwelthandbuch im Intranet. Es enthält konkrete Verfahrens- und Arbeitsanweisungen sowie Prozessbeschreibungen für die Mitarbeiter. Straf- oder Bußgelder wegen Verstoß gegen Umweltgesetze musste die FSG im Berichtsjahr nicht zahlen.

STANDARDS UND TRANSPARENZ

Wie wir ökologische Aspekte in die Beschaffung integrieren, regelt seit 2012 eine für alle Mitarbeiter verbindliche Dienstweisung. Auftragnehmer verpflichten wir vertraglich, die Umweltpolitik der FSG und die gesetzlichen Bestimmungen zu achten. Bei Bestellungen von Produkten und Dienstleistungen prüfen wir, ob Umweltaspekte berücksichtigt werden können. Gefahrstoffe unterliegen einem besonderen Freigabeverfahren. Bei der Auswahl unserer Lieferanten bevorzugen wir jene, die über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem verfügen oder nachweisbar an der Verbesserung ihrer Umweltleistung arbeiten.



Praxisbezogene Lösungen zum umweltfreundlichen Fliegen fördert die FSG mit dem „Aviation Award 2014“. Der mit 150.000 € dotierte Preis wird erstmals im September 2014 vergeben. Beworben haben sich mehr als 30 Luftfahrtexperten und -wissenschaftler aus ganz Europa.

Über ihre Umweltleistungen informiert die FSG seit Jahren. Kennzahlen und Ziele veröffentlichen wir seit 2010 in einem jährlichen Umweltbericht, der mit diesem Jahr zu einem Nachhaltigkeitsbericht erweitert wurde. Vor Ort informieren wir Passagiere und Besucher im fairport STR-Umweltrundgang über unsere Aktivitäten. Unsere Mitarbeiter sensibilisieren wir über Beiträge in Intranet und Mitarbeiterzeitung, Schulungen und Aushänge.

KONSEQUENTER LÄRMSCHUTZ

Die Akzeptanz der Nachbarn ist uns wichtig. Seit Jahren engagiert sich die FSG dafür, die Lärmbelastung durch den Luftverkehr so gering wie möglich zu halten. Betroffen sind insbesondere die rund 11.000 Menschen, die im Lärmschutzbereich des Flughafens leben. In ihrem Interesse darf es dort nach dem Planfeststellungsbeschluss von 1987 nicht lauter werden als 1978.

In den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2013 wurde diese Vorgabe – wie auch in allen Jahren zuvor – deutlich eingehalten. Das Gebiet, das durch startende und landende Flugzeuge tagsüber einen Dauerschallpegel von 67 dB(A) verzeichnete, hatte eine Fläche von 2,91 km². Es lag damit deutlich innerhalb der Lärmfestschreibungskontur (Fläche: 18,86 km²). Eingehalten haben wir diese Vorgabe auch nachts.

TRANSPARENTE MESSUNGEN

Die durch den Luftverkehr verursachten Schallimmissionen erhebt die FSG bereits seit 1969. Aktuell erfassen wir sie über acht Außenmessstellen. Der gemittelte Dauerschallpegel lag während der sechs verkehrsreichsten Monate 2013 bei 54,1 dB(A). Im Vorjahr betrug er 53,9 dB(A). Über die Lärmentwicklung am

Flughafen informieren wir in einem monatlichen Bericht auf unserer Website (www.flughafen-stuttgart.de/fluglaermbericht). Seit Januar 2014 weist dieser auch die jeweils zehn lautesten Flugereignisse innerhalb eines Monats an allen acht ortsfesten Messstellen aus. Anfragen und Beschwerden beantwortet ein unabhängiger Lärmschutzbeauftragter des Landes Baden-Württemberg. Bei Bedarf prüft er anhand der aufgezeichneten Flugspuren, ob die betreffende Maschine regelkonform geflogen ist. Im Berichtszeitraum ging die Zahl der Beschwerden von 1.457 (2012) auf 1.152 zurück. Die statistisch ausgewerteten Beschwerden – ohne Polizeihubschrauber im Einsatz und Dauerbeschwerdeführer – sanken auf 810 (2012: 1.206), die Klagen über Militärflüge auf 47 (2012: 108). Die meisten Beschwerden bezogen sich auf allgemeinen Fluglärm, gefolgt von Nachtflügen und Flugstreckenabweichungen.

REGULATIVE GEBÜHRENPOLITIK

Für eine weitere Reduzierung der Schallimmissionen erhebt die FSG seit 2002 lärmabhängige Start- und Landeentgelte nicht mehr anhand von Lärmzulassungswerten, sondern auf Grundla-

ge der am Flughafen gemessenen durchschnittlichen Überflugpegel. Wir schaffen damit Anreize für die Airlines, möglichst geräuscharme Flugzeuge einzusetzen. Aufgrund technischer Entwicklungen hatte die bisherige Einteilung in sechs Lärmklassen zuletzt ihre Steuerungswirkung verloren. Auf Antrag der FSG genehmigte das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) Baden-Württemberg im Berichtszeitraum daher eine weitere Spreizung. Diese sieht eine Einteilung in zwölf Lärmklassen in Schritten von jeweils 1,5 dB(A) vor. Erstmals einbezogen werden auch Flugzeuge ab einem Startgewicht von zehn Tonnen. Bislang fielen Maschinen bis 35 Tonnen automatisch in die leiseste Kategorie. Zugleich führt die FSG ein Schadstoffentgelt ein, das sich auf den Ausstoß der Flugzeuge an Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen bezieht. Die neue Entgeltordnung trat zum 01.01.2014 in Kraft.

BAULICHER SCHALLSCHUTZ

Konform zur Novellierung des Fluglärmgesetzes gelten seit 2010 am Flughafen Stuttgart neue Lärmschutzzonen. Die Eigentümer von rund 4.700 Immobilien, die neu in den Lärmschutzbereich aufgenommen wurden, erwarben dadurch Anspruch auf baulichen Schallschutz. Die FSG stellt dafür rund 4 Mio. € bereit und startete bereits 2013 mit der Finanzierung entsprechender Maßnahmen. Wir gehen davon aus, dass der bauliche Schallschutz von rund 2.000 Häusern und Wohnungen nachträglich zu verbessern ist. Eigentümer informieren wir über eine eigene Website und stellen dort die Antragsunterlagen bereit. Insgesamt hat die FSG seit 1996 mehr als 60 Mio. € in passiven Schallschutz investiert.

Zwischen 23.30 Uhr und 6 Uhr dürfen am Flughafen Stuttgart keine zivilen Flugzeuge mit Jet-Antrieb landen. Ein Startverbot gilt für sie bereits ab 23 Uhr. Ausgenommen sind genehmigte verspätete Landungen, Einsatzflüge für Katastrophenschutz

Propellermaschinen und Nachtluftpostdienste dürfen am Flughafen Stuttgart auch nachts fliegen. Künftig sollen sie nur noch eingeschränkt landen dürfen, wenn sie bestimmte Lärmanforderungen einhalten. Einen entsprechenden Änderungsantrag bereitet die FSG aktuell vor. Nachtluftpostdienste machten 2013 rund 79 % aller nächtlichen Flugbewegungen aus.



und medizinische Hilfeleistung, Messflüge für technische Anlagen, Militärflüge, Propellermaschinen und Nachtluftpostdienste. Durch strengere Regeln für die beiden Letzteren wollen wir die nächtliche Lärmbelastung künftig reduzieren. Die FSG reagiert damit auf die Wünsche der Bürger, die das Regierungspräsidium Stuttgart 2012 im Rahmen eines Lärmaktionsplans ermittelte. Im Jahr 2013 registrierten wir während der beschränkten Nachtzeit insgesamt 1.187 Flugbewegungen und damit 12,6 % weniger als im Vorjahr.

KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Die FSG hatte sich 2010 das Ziel gesetzt, die von ihr verursachten CO₂-Emissionen bis 2020 um 20 % gegenüber 2009 zu reduzieren – unter Einbeziehung aller Gebäude und Geräte, die bis dahin neu gebaut oder angeschafft werden. Das Klimaziel bezieht sich auf die nach dem Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol) unterschiedenen Scopes 1 und 2. Darunter fallen am Flughafen Emissionen

- aus selbst erzeugter Energie für den Eigenbedarf (Heizenergie),
- aus dem Betrieb eigener Fahrzeuge und Abfertigungsgeräte,
- durch zugekaufte Energie (Strom).

Der Betrieb des Flughafens benötigt viel Energie. Zu deren Verbrauchern zählen neben der FSG auch die auf dem Gelände ansässigen Mieter und Pächter. Sein Energiemanagement durch die Energietochter FSEG ließ der Flughafen Stuttgart 2012 als bundesweit erster, und einer der ersten Airports weltweit, nach der internationalen Norm ISO 50001 zertifizieren. Für den Bezug und Transport von Strom, Gas und Heizöl zuständig ist die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG), eine hundertprozentige Tochter der FSG. Die zur Beheizung der Gebäude benötigte Wärme gewinnt die FSEG selbst – durch die Verbrennung von Gas und leichtem Heizöl in zwei Heizwerken. Gegen Stromausfall ist der Flughafen durch dieselgetriebene Notstromaggregate abgesichert.

Zur Steuerung ihres eigenen Ressourcenverbrauchs betreibt die FSG ein Energiecontrolling. Kernstück ist ein Umweltinformationssystem (UIS), das in unser integriertes Nachhaltigkeitscontrolling eingebunden ist (siehe Seite 13). Über das UIS bilden wir alle relevanten Verbräuche und die daraus resultierenden Emissionen ab. Den Energieverbrauch haben wir im Berichtsjahr erstmals auf Basis der gezählten Verbräuche ermittelt. Die Zuordnung zwischen Eigenverbrauch der FSG und Verbräuchen Dritter wurde detailliert vorgenommen. Dadurch mussten auch die Energieverbräuche der Vorjahre entsprechend angepasst werden, was gegenüber der Umwelterklärung 2013 zu veränderten Angaben bei Verbräuchen und Emissionen führte.

In einer regelmäßigen Potenzialanalyse ermitteln wir mögliche Verbesserungen und bewerten diese auf Wirtschaftlichkeit und zeitliche Realisierbarkeit. Den Erfolg der umgesetzten Maß-

VON FLUGLÄRM BETROFFENE EINWOHNER

Pegelklassen	2013	2012	Veränderung
Tagzeitraum (06 - 22 Uhr)			
60 – 65 dB(A)	1.650	1.840	- 10,3 %
65 – 70 dB(A)	60	60	-
> 70 dB(A)	0	0	-
Summe	1.710	1.900	- 10,0 %

Nachtzeitraum (22 – 06 Uhr)			
50 – 55 dB(A)	2.720	3.260	- 16,6 %
55 – 60 dB(A)	70	80	- 12,5 %
> 60 dB(A)	0	0	-
Summe	2.790	3.340	- 16,5 %

nahmen prüfen wir. Unseren Energieverbrauch dokumentieren wir in einem monatlichen und einem jährlichen Bericht.

Der Gesamtenergieverbrauch der FSG stieg 2013 gegenüber dem Vorjahr um 5,0 % auf 55,6 GWh. Grund dafür waren in erster Linie der zeitweise Parallelbetrieb der Altanlagen und neuer Systeme in Verbindung mit der Erneuerung thermischer Prozesse in Zuge des Projektes ETHOS (Erneuerung Thermische Prozesse) und der damit verbundene Einstieg in die Produktion von Strom durch Kraft-Wärme-Kopplung. Die Erneuerung der Anlagen zur Versorgung der Gebäude auf der Flughafenordseite mit Wärme bzw. Kälte und die Erzeugung elektrischer Energie stellen künftig den wichtigsten Hebel zur Verbesserung unserer Energiebilanz dar.

UMWELTFREUNDLICHE WÄRME- UND STROMGEWINNUNG

Das Projekt ETHOS umfasst den Bau eines hocheffizienten Blockheizkraftwerks (BHKW) sowie die komplette Erneuerung des Wärmeverteilnetzes auf der Flughafenordseite. Das neue Kraftwerk mit einem Wirkungsgrad von 82 % löste 2013 sukzessive das Heizwerk Nord ab, das über 70 Jahre im Einsatz war. Durch die Verbrennung von Erdgas in einem Gasmotor produziert es mittels Kraft-Wärme-Kopplungstechnik Strom und Wärme. Die Wärme wird über ein neues Warmwasserverteilnetz, das das bisherige Dampfnetz ersetzt, mit nur geringen Wärmeverlusten in die Gebäude auf der Nordseite des Geländes geleitet. Die gleichzeitig erzeugte elektrische Energie wird zur Versorgung elektrischer Verbraucher der FSG genutzt. Dadurch reduziert sich die von Energieversorgern zu kaufende Strommenge.



Die einfachere und zuverlässigere Technik des neuen BHKW senkt zudem die Wartungs- und Betriebskosten unserer Wärmeversorgung. Die Abgaswerte (Stickoxide und Formaldehyd) liegen bis zur Hälfte unter den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerten. Die FSG investierte insgesamt rund 12,5 Mio. € in das Projekt ETHOS.

Durch die in 2014 erwartete Menge an Eigenerzeugung im neuen BHKW und den zugekauften Strom aus erneuerbaren Energiequellen rechnen wir, bezogen auf den gesamten CO₂-Ausstoß der FSG, 2014 gegenüber dem Bezugsjahr 2009 mit einer deutlichen Reduzierung. Unser Klimaziel 2020 übertreffen wir damit bereits 2014. Weiteres Ziel ist dann, auf diesem Niveau klimaneutral zu wachsen. Darüber hinaus hat die FSG begonnen, einen Masterplan Energieeinsparung zu entwickeln. Er soll Energieeinsparpotenziale aufzeigen, aus denen konkrete Energieeinsparziele abzuleiten sind.

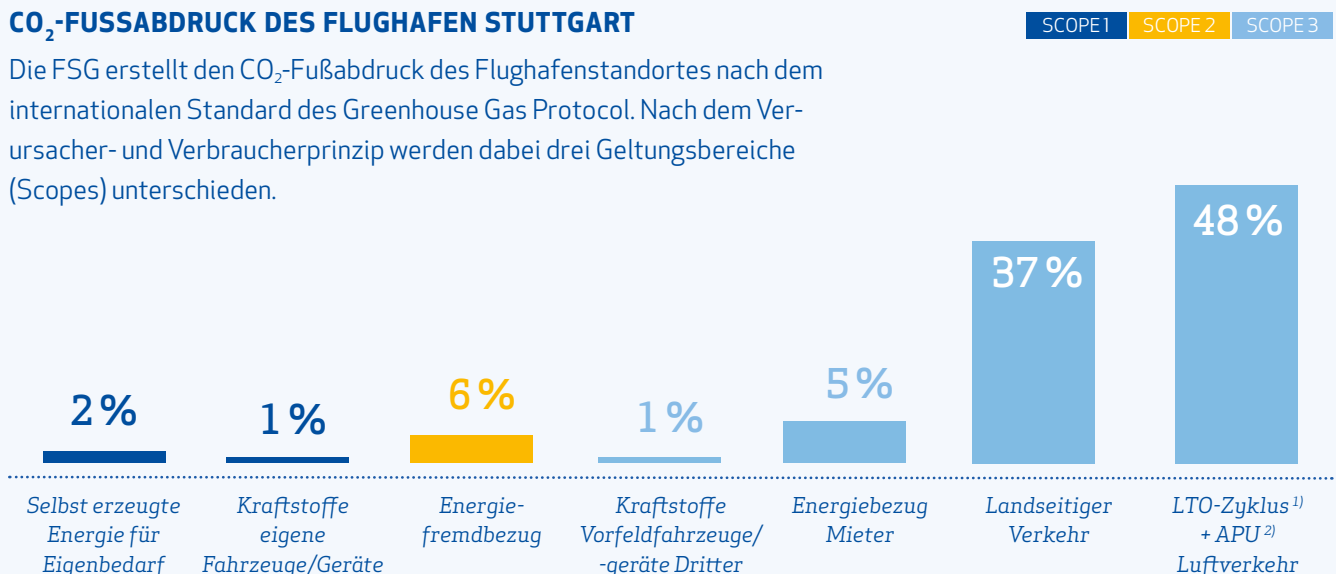
Umweltfreundlichen Strom produzieren wir bereits seit Jahren über Fotovoltaikanlagen auf dem Gelände. Die von der FSEG auf dem Bosch-Parkhaus und dem Kombispeicher betriebenen Solarpanels haben eine Gesamtfläche von 10.500 m². Sie produzieren jährlich über 1,4 GWh Strom, den wir in das Stromnetz einspeisen. Seit 2014 bezieht die FSG ihren zugekauften Strom zu 100 % aus erneuerbaren Quellen.

EMISSIONSARMER FUHRPARK

Der Fuhrpark der FSG besteht aus rund 600 Fahrzeugen. Zur CO₂-Belastung, die insgesamt durch den Bodenverkehr am Flughafen Stuttgart entsteht, tragen sie vergleichsweise wenig bei. An unseren eigenen direkten Emissionen haben sie jedoch einen nennenswerten Anteil. Bei der Beschaffung achten wir gemäß einer 2012 verabschiedeten Richtlinie darauf, dass die Fahrzeuge – ihrem Einsatzzweck entsprechend – mit der effizientesten Antriebsart ausgestattet sind. Im Berichtsjahr haben wir 31 ältere Fahrzeuge durch effiziente Neufahrzeuge ersetzt und zusätzlich fünf neue Fahrzeuge angeschafft.

CO₂-FUSSABDRUCK DES FLUGHAFEN STUTTGART

Die FSG erstellt den CO₂-Fußabdruck des Flughafenstandortes nach dem internationalen Standard des Greenhouse Gas Protocol. Nach dem Verursacher- und Verbraucherprinzip werden dabei drei Geltungsbereiche (Scopes) unterschieden.



¹⁾ Lande- und Start-Zyklus eines Flugzeugs

²⁾ Auxiliary Power Unit ist ein Hilfskrafterzeuger im Flugzeug (Klima, Lüftung und Strom)

Ein batteriebetriebener Passagierbus ist seit 2013 auf dem Vorfeld des Stuttgarter Flughafens regulär unterwegs. Fünf weitere Elektrofahrzeuge – ein mobiles Förderband, drei Gepäckschlepper und ein Pushback-Fahrzeug – ergänzen seither im Testbetrieb den Fuhrpark der FSG. Die neuen Abfertigungsgeräte sind Teil des Projekts „eFleet“, das die Einsatzmöglichkeiten von Elektrofahrzeugen an Flughäfen erforscht.

Seit Jahren fördert die FSG die Entwicklung emissionsarmer Mobilität. Auf dem Vorfeld sind seit 1991 Hybrid- und Elektrofahrzeuge im Einsatz. Im Berichtszeitraum kamen sechs weitere hinzu: Als bundesweit erster Flughafen setzen wir einen elektrobetriebenen Passagierbus im Normalbetrieb ein. Fünf weitere Fahrzeuge testen wir im Rahmen von „eFleet“ über drei Jahre auf ihre Einsatztauglichkeit. Das Projekt ist Teil der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Initiative „Schaufenster Elektromobilität Baden-Württemberg“. Die Ladestationen für Elektrofahrzeuge auf dem Gelände stehen auch Kunden und Besuchern zur Verfügung.

Im Testeinsatz ist seit 2011 auch ein brennstoffzellenbetriebenes Follow-Me-Fahrzeug. Mit Hilfe der Erkenntnisse entwickelt der Hersteller diese umweltfreundliche Antriebsart weiter – auch für den künftigen Einsatz im Straßenverkehr. Seit 2009 befindet sich eine von landesweit zwei öffentlichen Wasserstoff-Tankstellen auf dem Flughafengelände.

LANDSEITIGER VERKEHR

Der landseitige Verkehr trägt über ein Drittel zum CO₂-Fußabdruck des Flughafens bei (siehe Grafik). Um die An- und Abreise klimaverträglicher zu machen, investiert die FSG in die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung – etwa durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 (siehe Seite 24). Seit März 2014 setzt die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) auf der Buslinie 79 zwischen Plieningen und Flughafen einen Brennstoffzellen-Hybridbus ein, der direkt am Airport Wasserstoff tanken kann. Unseren Mitarbeitern bieten wir mit dem Jobticket einen Anreiz, den öffentlichen Nahverkehr für den Weg zur Arbeit zu nutzen. Kunden des Carsharing-Anbieters car2go stellen wir seit 2013 Parkplätze für die Elektroautos unmittelbar neben den Terminals bereit.

EFFIZIENZSTEIGERnde TECHNIK

Auf dem Vorfeld geben über 5.000 farbige Signalanlagen („Feuer“) den Piloten Orientierung. Seit 2011 testet die FSG, ob sie sich durch energiesparende Leuchtdioden (LED) ersetzen lassen. Die Gehwege auf dem Messe-Boulevard sowie die Gefahrenfeuer auf der Weidacher Höhe beleuchten wir bereits seit 2013 mit LEDs.

Für eine energieeffiziente Büro-Infrastruktur sorgen wir über Umweltrichtlinien. Für Drucker, Multifunktionsgeräte und Mobiltelefone ist beispielsweise das Prüfsiegel „Der Blaue Engel“ verbindlich. Der Anteil an Recyclingpapier am Gesamtpapierverbrauch lag 2013 bei 42 %. Seit Ende 2011 rollte die FSG rund 600 neue Arbeitsplatz-PCs aus. Flankiert durch entsprechende Hardware und ein intelligentes Energiemanagement haben wir dadurch insgesamt eine Energieeinsparung von rund 32 MWh jährlich erreicht.

KLIMAFREUNDLICHES FLIEGEN

Die durch den Flugverkehr verursachten Emissionen liegen nicht im Einflussbereich der FSG. Mit der für 2014 geplanten Einführung eines Collaborative-Decision-Making (CDM)-Programms wollen wir jedoch gemeinsam mit den Airlines, den Groundhandling-Partnern und der Deutschen Flugsicherung (DFS) dafür sorgen, die Bodenprozesse am Flughafen zu optimieren und damit die Rollzeiten der Flugzeuge auf ihrem Weg zur Start- und Landebahn – und damit ihren Kraftstoffverbrauch am Boden – so gering wie möglich zu halten. Für eine umweltfreundliche Stromversorgung der Flugzeuge am Boden haben wir in den vergangenen Jahren insgesamt 22 Parkpositionen

Das neue hocheffiziente Blockheizkraftwerk auf dem Gelände leistet künftig einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele der FSG. Im Berichtsjahr wurde es sukzessive in Betrieb genommen.





mit einem stationären Stromanschluss ausgestattet. Mobile Dieselgeneratoren – im Vergleich dazu deutlich CO₂-intensiver – nutzen wir nur noch auf Positionen, die sich nicht problemlos verkabeln lassen.

Unsere Fluggäste regen wir seit 2011 dazu an, die durch ihren Flug verursachten CO₂-Emissionen zu kompensieren. An Computerterminals in der Abflughalle können sie diese berechnen lassen und mit dem Kauf eines Zertifikats kompensieren. Die gemeinnützige Organisation atmosfair finanziert damit zertifizierte Klimaschutzprojekte in Entwicklungsländern. Die FSG selbst gleicht über atmosfair sämtliche Dienstflüge ihrer Mitarbeiter aus und kompensierte damit 2013 mehr als 100 Tonnen CO₂.

EFFEKTIVE ENTSORGUNG

Im Berichtsjahr entstanden auf dem Flughafengelände etwa 5.813 Tonnen Abfall (+ 49 %). Aufgrund des starken Winters 2012/2013 musste die FSG in den ersten Monaten rund 1.500 Tonnen Enteisungsmittelkonzentrate einsetzen. Daneben fielen 500 Tonnen mehr Grünschnitt und Kompostabfälle an. Bereinigt um diese saisonal schwankenden Posten sank das Abfallaufkommen am Flughafen 2013 um rund 5 %. Neben der FSG

verursachen auch Passagiere, Besucher, Airlines sowie ansässige Unternehmen Abfälle. Ihr Verhalten können wir nicht direkt beeinflussen. Als Flughafenbetreiber wirken wir jedoch auf eine nachhaltige Abfallwirtschaft auf dem Gelände hin.

VERMEIDEN, VERWERTEN, ENTSORGEN

Die FSG selbst vermeidet, wo möglich, Abfälle von vornherein. So verwenden wir ausschließlich wiederbefüllbare Drucker- und Tonerkartuschen. Elektronikschrott und Bleibatterien lassen wir aufbereiten. Gebrauchte Elektronikgeräte und Maschinen verkaufen wir oder geben sie an soziale Einrichtungen in der Region ab. Letzteren stellen wir auch funktionstüchtige Waren zur Verfügung, die an den Sicherheitskontrollen zurückbleiben – von Kosmetik über Messer und Scheren bis hin zu originalverpackten Lebensmitteln.

Feste Abfälle sammeln wir in und bei den Terminals getrennt nach Papier/Kartonagen, Glas, Bioabfällen und Restmüll. Zwölf weitere Sammelstellen sind über das gesamte Gelände verteilt. Zur Verwertung gelangen die Abfälle in unser Abfallwirtschaftszentrum (AWZ), wo wir rund 60 Sorten trennen. Die Verwertungsquote lag 2013 mit 98,9 % höher als im Vorjahr. Ziel der FSG ist es, in ihrem zertifizierten Entsorgungsfachbetrieb den Großteil des am Flughafen anfallenden Abfalls zu bündeln – und damit Transportfahrten zu vermeiden. Mit der Akquise von zwei neuen Kunden für das AWZ stieg deren Gesamtzahl im Berichtszeitraum auf 33 Unternehmen.

Der Grasschnitt unserer Grünflächen – rund 766 Tonnen im Jahr 2013 – geht zur Energiegewinnung an die Biogasanlage in Leinfelden-Echterdingen. Weiterverwertet werden auch Kehrriecht, Schlamm aus der Beckenreinigung sowie Bauschutt. Abwässer leiten wir, teils nach Vorbehandlung, in die umliegenden Kläranlagen.

UMGANG MIT GEFÄHRSTOFFEN

Gefährliche Abfälle wie Farben, Batterien oder quecksilberhaltige Leuchtstofflampen werden im AWZ zwischengelagert. Sie erfordern teilweise individuelle Entsorgungswege. Die FSG kooperiert dabei mit verschiedenen Fachbetrieben. Die spätere

ABFALLAUFKOMMEN AM FLUGHAFEN STUTTGART

	2013	2012	Veränderung
Abfälle gesamt ¹⁾ (t)	5.813	3.903	+49,0 %
davon gefährliche Abfälle (t)	140	396	-64,6 %
Verwertung (t)	5.752	3.799	+47,7 %
Beseitigung (t)	61	104	-41,3 %
Verwertungsquote (%)	98,9	97,3	+1,6 %

¹⁾ FSG und Firmen am Standort, die über die FSG entsorgen, inkl. gefährlicher Abfälle, Boden und Bauschutt



Entsorgung von Gefahrstoffen haben wir als Kriterium in den Einkaufsprozess integriert: Jeden neuen Gefahrstoff lassen wir vorab extern auf seine Umweltgefährdung hin prüfen und intern von Sicherheitsfachkräften, der Feuerwehr sowie Mitarbeitern aus Einkauf, Entsorgung und Umweltschutz bewerten. Daraus erstellen wir eine detaillierte Gefährdungsbeurteilung sowie eine Betriebsanweisung.

Wo möglich, verzichten wir auf Gefahrstoffe. Eine Datenbank listet alle am Flughafen eingesetzten Gefahrstoffe auf und zeigt, ob sie sich durch weniger gefährliche Stoffe ersetzen lassen. Für 227 der insgesamt 504 registrierten Produkte war dies bislang möglich.

WASSER UND GEWÄSSERSCHUTZ

Zum Schutz des Grundwassers und der angrenzenden Gewässer investierte die FSG in den vergangenen zwanzig Jahren über 120 Mio. € in moderne Technologien. Die Wassergüte von Waagenbach und Steppachstausee hat sich Experten zufolge in den vergangenen Jahren verbessert.

ENTWÄSSERUNG MIT SYSTEM

Das am Flughafen entstehende Abwasser leiten wir über ein komplexes Entwässerungsnetz ab – getrennt nach Flächennutzung und Verschmutzungsgrad. Als Parameter für die Belastung gilt der gesamtorganische Kohlenstoffgehalt (Total Organic Carbon, TOC). Der Großteil des Abwassers besteht aus Oberflächenwasser. Die FSG behandelt es in verschiedenen Klär- und Rückhaltebecken. Im Sommer leiten wir es direkt in öffentliche Gewässer ein. Im Winter ist dies nur für einen Teil möglich. Auf jenen Flächen, wo das Oberflächenwasser mit Enteisungsmitteln in Berührung kommt, behandeln wir es zunächst in unserem Kombispeicher vor und leiten es an die Kläranlagen in Plieningen und Filderstadt-Sielmingen ab.

Häusliche und gewerbliche Abwässer geben wir als Schmutzwasser ebenfalls an die Kläranlagen ab. Die Abwässer, die in geringem Umfang aus der Tunnelreinigung sowie beim Entfernen des Gummiabriebs von den Flugbetriebsflächen entstehen,

Für eine möglichst umweltfreundliche Enteisung von Flugzeugen erhebt die FSG seit dem Winter 2012/2013 schadstoffabhängige Gebühren. Diese bemessen sich an der Menge des organischen Kohlenstoffgehalts, der bei der Enteisung ausgebracht wird. Zuständig dafür sind die Dienstleister Lufthansa (LH) Technik und die FSG-Tochter Airport Ground Service (AGS) GmbH.

behandeln wir vor ihrer Zuleitung in die Kläranlage Plieningen über eine spezielle Abwasserreinigung.

UMWELTFREUNDLICHE ENTEISUNG

Im Winter ist es aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlich, Flugzeuge und Flughafeninfrastruktur eisfrei zu halten. Erst wenn sich Schnee und Eis nicht mechanisch beseitigen lassen, setzen wir dazu chemische Enteisungsmittel ein. Sie sind allesamt biologisch abbaubar. Die Menge der verbleibenden Rückstände schwankt je nach Witterung. Wir erheben sie in unserem zertifizierten Abwasserlabor, in dem wir neben Enteisungsabwasser auch Oberflächenwasser untersuchen. Die regulatorischen Vorgaben zur Wasserqualität haben wir 2013 eingehalten.

Die Vorfeldflächen enteisen wir mit einem Gemisch aus Glycerol und Acetaten. Glätte auf der Start- und Landebahn sowie auf Rollbahnen vermeiden wir durch formiatbasierte Enteisungsmittel. Diese weisen den niedrigsten TOC-Gehalt aller zulässigen Enteisungsmittel auf. Für die Enteisung der Tragflächen existiert bislang noch keine Alternative zu chemischen Mitteln auf Glykolbasis. Um einen sparsamen Einsatz zu fördern, erhebt die FSG seit Winter 2012/13 schadstoffabhängige Entgelte. Damit ein Großteil der bei der Flugzeugenteisung eingesetzten Mittel gar nicht in das Kanalsystem gelangt, sammeln wir die Konzentrate an den Enteisungspositionen in speziellen Tanks und transportieren sie per Lkw zur Verwertung.

BIOLOGISCHE VIELFALT

Knapp die Hälfte des rund 400 Hektar großen Flughafengeländes besteht aus Glatthafer- und Rotschwingelwiesen. Sie bilden das größte zusammenhängende Trockenwiesenbiotop auf den Fildern und bieten rund 70 Pflanzenarten und zahlreichen Tieren ein Zuhause.

Den Artenreichtum auf dem Gelände sichert die FSG durch ein Grünflächen-Management. Die dicht bewachsenen Wiesen werden extensiv bewirtschaftet und nur einmal im Jahr auf eine Höhe von 20 bis 30 Zentimetern zurückgeschnitten. Dabei bleibt neben jedem gemähten ein ungemähter Streifen Wiese stehen (Streifenmäh), der Insekten und Kleintieren Schutz vor Vögeln bietet. Als Beuterevier wird das Flughafengelände für Vögel damit unattraktiv – und gefährliche Kollisionen mit Flugzeugen (Vogelschlag) vermieden. Insgesamt ist die Vogelschlaggefahr mit 26 gemeldeten Ereignissen im Berichtsjahr in Stuttgart relativ gering, da der jährliche Vogelzug diese Region nicht

passiert. Gemäht werden die Grünflächen je nach ihrer Gefährdung für Vogelschlag sowie ihrer Lage zur Start- und Landebahn zu unterschiedlichen Zeitpunkten.

REGELMÄSSIGES MONITORING

Die nährstoffärmeren Böden im östlichen Teil des Flughafengeländes versorgt die FSG seit einigen Jahren flächendeckend mit Mineraldünger. Damit versuchen wir, eine hochwüchsige dichte Flughafenwiese zu erreichen, die Greifvögeln daserspähnen von Beutetieren erschwert. Die Wirksamkeit der Düngung sowie der Grünflächenbewirtschaftung im Allgemeinen überprüfen wir regelmäßig durch ein flächendeckendes Vegetations-Monitoring.

Bei der jährlichen Analyse der Flughafenmäh durch Wissenschaftler der Universität Hohenheim zeigte sich bislang stets, dass das Gras unbelastet ist. Gleiches gilt für den Honig, den die FSG seit 2012 auf ihrem Gelände im Rahmen eines Biomonitorings produziert.

Bienen nehmen Schadstoffe in der Luft über den Nektar auf. Eine Analyse des Honigs lässt daher Aussagen über die Belastung von Blüten und Pollen in einem Umkreis von drei bis fünf Kilometern zu. So groß ist der durchschnittliche Flugradius der Bienen. Die rund 600.000 Bienen auf dem Gelände östlich und westlich der Startbahn produzierten 2013 rund 25 Kilogramm Honig von einwandfreier Qualität.



DATENTEIL

Seite 48 KENNZAHLEN (Seite 51–54: Teil der Umwelterklärung)

Seite 55 fairport-PROGRAMM (Seite 56–57: Teil der Umwelterklärung)

Seite 58 GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG NACH EMAS

Seite 59 GRI-INDEX

Seite 63 GRI-PRÜFBESCHEINIGUNG

Seite 64 ANSPRECHPARTNER UND IMPRESSUM



STR

KENNZAHLEN DER FSG

Anhand der folgenden Kennzahlen quantifiziert die FSG ihre Nachhaltigkeitsleistung für das Jahr 2013 sowie in Teilen für die beiden vorangegangenen Jahre. Die Umweltdaten sind zugleich Teil der fortgeschriebenen Umwelterklärung gemäß den Anforderungen von EMAS. Sämtliche Zahlen beziehen sich, sofern nicht explizit anders angegeben, auf die FSG ohne ihre Tochtergesellschaften.

VERKEHRSKENNZAHLEN 2011 – 2013

	2013	2012	2011
Passagieraufkommen gesamt	9.588.692	9.735.087	9.591.461
Inland	2.896.668	2.988.063	2.994.761
International	6.664.165	6.709.119	6.556.356
Transit	27.859	37.905	40.344
Flugbewegungen gesamt	124.588	131.524	136.580
Passagier gewerblich	92.933	98.874	103.779
Fracht gewerblich ¹⁾	2.177	2.196	2.213
Sonstiger gewerblicher Verkehr	14.501	14.284	15.409
Allg. Luftfahrt nicht gewerblich	14.977	16.170	15.179
Cargo-Umschlag (t)	30.142	32.035	31.049
Luftfracht (t)	19.211	20.919	20.665
Luftpost (t)	10.931	11.116	10.384
Verkehrseinheiten (VE) ²⁾ (Tsd.)	9.858	10.013	9.857

¹⁾ Inkl. Post

²⁾ 1 VE = ein Fluggast inklusive Handgepäck oder 100 kg Luftfracht

PERSONALKENNZAHLEN 2013

Für alle Personalkennzahlen gilt der Stichtag 31.12.2013. Wo nicht eigens vermerkt, beziehen sich die Zahlen auf die Stammelegschaft (ohne Auszubildende, Praktikanten, Leiharbeiter).

BELEGSCHAFT NACH BESCHÄFTIGUNGSART UND ARBEITSVERTRAG

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammelegschaft ¹⁾	187	20,0	749	80,0	936	100
Voll- und Teilzeitbeschäftigte						
• Vollzeit	115	12,3	702	75,0	817	87,3
• Teilzeit	72	7,7	47	5,0	119	12,7
Arbeitsverträge						
• Befristet	9	1,0	15	1,6	24	2,6
• Unbefristet	178	19,0	734	78,4	912	97,4
Weitere Beschäftigte						
• Azubis	17	–	33	–	50	–
• Praktikanten	14	–	9	–	23	–
• Leiharbeiter	2	–	3	–	5	–
Gesamtbeschäftigte	220	21,7	794	78,3	1.014	100
Mitarbeiter mit Kollektivvereinbarungen²⁾	202	92,0	763	96,0	965	95,0

¹⁾ Ohne Auszubildende, Praktikanten und Leiharbeiter

²⁾ Anteil an Gesamtbeschäftigten

MITARBEITERFLUKTUATION

	Eintritte ¹⁾	in %	Austritte	in % ²⁾
Eintritte und Austritte gesamt	45	100	48	100
nach Altersklassen				
< 30 Jahre	30	66,7	14	29,2
30 – 39 Jahre	9	20,0	6	12,5
40 – 49 Jahre	4	8,9	9	18,8
50 – 59 Jahre	1	2,2	1	2,1
> 59 Jahre	1	2,2	18	37,5
nach Geschlecht				
Frauen	14	31,1	13	27,1
Männer	31	68,9	35	72,9
Durchschnittliche Fluktuationsquote: 4,92 %				

Prozentualer Anteil an der Gesamtzahl der Ein- und Austritte

¹⁾ Inkl. Übernahme Azubis

²⁾ Aufgrund von Rundungen addiert sich die Gesamtzahl nicht auf 100.

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEIT

	Frauen	Männer	Gesamt
Meldepflichtige Unfälle ¹⁾	2	30	32
• davon Betriebs-/Arbeitsunfälle	0	25	25
• davon Wegeunfälle	2	3	5
• davon Betriebssportunfälle	0	2	2
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle ²⁾	18	503	521
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0
1.000-Mann-Quote ³⁾	0	32,8	24,8
Krankentage ⁴⁾	2.313	14.904	17.217
Krankheitsquote ⁵⁾	4,9 %	8,1 %	7,5 %
Berufskrankheiten ⁶⁾	0	0	0

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

²⁾ Kalendertage ab dem Tag nach dem Unfall; im Berichtsjahr gab es keinen Ausfalltag durch Leiharbeiter.

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

⁴⁾ Ohne Leiharbeiter

⁵⁾ Verhältnis der Krankentage zu den Solltagen

⁶⁾ Anerkannt durch die Unfallkasse Baden-Württemberg

WEITERBILDUNG

	Frauen	Männer	Gesamt
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter	19,9	30,8	28,6
Pro Führungskraft	23,5	32,8	30,7
Pro Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	16,9	27,2	25,2

ALTERSSTRUKTUR MITARBEITER

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in % ¹⁾
Mitarbeiter gesamt	187	20,0	749	80,0	936	100
< 30 Jahre	38	4,1	37	4,0	75	8,1
30 – 39 Jahre	52	5,6	103	11,0	155	16,6
40 – 49 Jahre	53	5,7	274	29,3	327	35,0
50 – 59 Jahre	28	3,0	263	28,1	291	31,1
> 59 Jahre	16	1,7	72	7,7	88	9,4

Prozentualer Anteil an der Stammebelegschaft

¹⁾ Aufgrund von Rundungen addiert sich die Gesamtzahl nicht auf 100.

ANZAHL UND ALTERSSTRUKTUR FÜHRUNGSKRÄFTE

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in % ¹⁾
Führungskräfte ²⁾	24	2,6	81	8,7	105	11,2
Nach Altersklassen ³⁾						
< 30 Jahre	3	2,9	5	4,8	8	7,7
30 – 39 Jahre	10	9,5	4	3,8	14	13,3
40 – 49 Jahre	7	6,7	34	32,4	41	39,1
50 – 59 Jahre	3	2,9	32	30,5	35	33,4
> 59 Jahre	1	1,0	6	5,7	7	6,7

¹⁾ Aufgrund von Rundungen addiert sich die Gesamtzahl nicht auf 100.

²⁾ Prozentualer Anteil an der Stammebelegschaft

³⁾ Prozentualer Anteil im Verhältnis zur Gesamtzahl der Führungskräfte

BESCHÄFTIGUNG BEHINDERTER MITARBEITER

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Behinderte Mitarbeiter ¹⁾	19	1,9	87	8,6	106	10,5
Mitarbeiter mit GdB<50	8	–	42	–	50	–
· davon gleichgestellte Beschäftigte	4	–	23	–	27	–
Schwerbehinderte Mitarbeiter (GdB>50)	11	–	45	–	56	–
Mitarbeiter mit Einschränkung ²⁾	15	–	68	–	83	–
Schwerbehindertenquote: 9,13 %						

¹⁾ Ohne Leiharbeiter

²⁾ Gemäß Sozialgesetzbuch IX

NATIONALITÄTEN

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeiter gesamt	187	20,0	749	80,0	936	100
Deutsche Staatsangehörigkeit	165	17,6	686	73,3	851	90,9
Ausländische Staatsangehörigkeit	22	2,4	63	6,7	85	9,1

INANSPRUCHNAHME VON ELTERNZEIT

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit	28	3,0	53	5,7	81	8,7
Elternzeit in Anspruch genommen	19	2,0	13	1,4	32	3,4
Rückkehrer nach Beendigung der Elternzeit	8	–	11	–	19	–
Austritte nach Beendigung der Elternzeit	1	–	1	–	2	–
Rückkehrerquote	–	89,0	–	92,0	–	90,0

Prozentualer Anteil an der Stammbesellschaft

UMWELTKENNZAHLEN 2011 – 2013

Teil der Umwelterklärung nach EMAS

Die personenbezogenen Angaben beziehen sich auf folgende Mitarbeiterzahlen der FSG: 936 (2013), 938 (2012), 938 (2011).

LÄRMSCHUTZ

	2013	2012	2011
Flugbewegungen nach Tageszeit (Anzahl)			
6–18 Uhr (Tag)	87.980	93.219	95.955
18–22 Uhr (Abend)	28.422	29.725	31.995
22–6 Uhr (Nacht)	8.186	8.580	8.630
Dauerschallpegel (Mittelwert) db(A)			
Scharnhagen	51,0	49,0	48,8
Berkheim	53,6	53,4	53,4
Neuhausen	53,1	51,9	52,1
Bernhausen	57,9	59,8	59,9
Stetten	52,5	52,1	51,8
Steinenbronn	55,4	55,9	57,3
Leinfelden-Echterdingen	52,4	52,5	52,8
Denkendorf	52,0	51,4	51,5
Von Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Einwohner) ¹⁾			
Dauerschallpegel >65 dB(A) tagsüber	60	60	70
Dauerschallpegel 60–65 dB(A) tagsüber	1.650	1.840	1.753
Dauerschallpegel >55 dB(A) nachts	70	80	91
Dauerschallpegel 50–55 dB(A) nachts	2.720	3.260	4.276

¹⁾ Nach Schallpegelklassen unterschieden in Tag (06.00 Uhr – 21.59 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr – 05.59 Uhr).

KLIMASCHUTZ ¹⁾

	2013	2012	2011
Gesamte CO₂-Emissionen FSG (t)	18.622	21.333	21.000
· pro VE (kg)	1,9	2,1	2,1
· pro Mitarbeiter (kg)	20.030	22.767	22.415
Direkte CO₂-Emissionen (t)	5.094	5.704	5.193
· pro VE (kg)	0,5	0,6	0,5
Indirekte CO₂-Emissionen durch Strombezug (t)	13.528	15.630	15.808
· pro VE (kg)	1,4	1,6	1,6
Emission von Ozon abbauenden Stoffen (t)			
CO₂-Äquivalente durch Kältemittelverluste (t)	125,8	22,1	24,8
Emittierte Luftschadstoffe ²⁾ (t)			
Stickoxide (NO_x) ³⁾ (t)	20,0	19,9	19,8
· pro Mitarbeiter (kg)	21,4	21,3	21,1
Schwefeloxide (SO_x) ³⁾ (t)	10,0	9,8	10,0
· pro Mitarbeiter (kg)	10,6	10,5	10,6
PM10 (Feinstaub) ³⁾ (t)	2,9	2,8	2,8
· pro Mitarbeiter (kg)	3,1	3,0	3,0

¹⁾ Aufgrund einer verbesserten Erhebungsgrundlage weichen die Daten zu Klimaschutz, Energieeffizienz und Brennstoffen für 2012 und 2011 teilweise von den im Umweltbericht 2013 veröffentlichten Zahlen ab.

²⁾ Durch FSG-Betrieb (ohne Fremdanteil); die Schadstoffkonzentration in der Luft wird am Flughafen Stuttgart nicht gemessen.

³⁾ Umrechnungsfaktoren aus Gemisdatenbank

ENERGIEEFFIZIENZ ¹⁾

	2013	2012	2011
Gesamtenergieverbrauch (inkl. Prozessenergie und Kraftstoffen)			
Gesamtenergieverbrauch FSG und Dritte ²⁾ (GWh)	96,5	92,5	91,5
Gesamtenergieverbrauch FSG (GWh)	55,6	53,0	51,8
· pro VE (kWh)	5,6	5,3	5,3
· pro Mitarbeiter (MWh)	59,4	56,5	55,2
Anteil erneuerbarer Energien (%)	18,8	16,3	14,0
· pro Mitarbeiter (MWh)	10,8	8,9	7,5
Direkter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen			
Gesamte Heizenergie FSG und Dritte ²⁾ (GWh)	43,4	39,8	39,3
Gesamte Heizenergie FSG (GWh)	19,9	18,4	17,6
· Erdgas (m ³)	1.772.114	1.510.010	1.430.902
· Heizöl (l)	145.446	176.986	179.542
Gesamter Kraftstoffverbrauch (l)	691.095	663.876	594.100
· Diesel (l) ³⁾	683.630	654.872	582.543
· Benzin (l)	7.458	8.996	11.551
Gesamte Prozessenergie (l)	83.363	67.253	54.777
· Kerosin ³⁾ (l)	65.274	44.612	34.388
· Propangas (l)	18.089	22.641	20.389
Indirekter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen			
Gesamter Stromverbrauch FSG und Dritte ²⁾ (GWh)	44,9	45,0	45,5
Gesamter Stromverbrauch FSG (GWh)	27,5	26,9	27,4
Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch (%)	30,9	25,3	20,5

¹⁾ Aufgrund einer verbesserten Erhebungsgrundlage weichen die Daten zu Klimaschutz, Energieeffizienz und Brennstoffen für 2012 und 2011 teilweise von den im Umweltbericht 2013 veröffentlichten Zahlen ab.

²⁾ Strommenge, die die FSEG als Energiedienstleister für die FSG und für weitere Firmen am Standort einkauft

³⁾ Die FSG setzt Kerosin für Luftstartgeräte, Jetgebläse (Winterdienst) und bis 2010 bei Brandübungen ein. Bei Letzterem wird es seit 2011 durch Propangas ersetzt.

EINGESETZTE MATERIALIEN

	2013	2012	2011
Enteisungsmittel gesamt	2.868	2.348	1.301
Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)	1.493	1.168	288
Enteisungsmittel Flugzeuge (t)	1.376	1.180	1.013
Typ I ¹⁾ (t)	682	560	139
Typ II (t)	529	565	874
Typ IV (t)	164	55	0
Einsatztage Winterdienst	38	35	30
Leuchtmittel (Stück)	7.050	6.050	9.920
Papier (Blatt)	2.800.000	2.537.500	3.125.000
· pro Mitarbeiter (Blatt)	2.991	2.705	3.332

¹⁾ Typ I hat einen höheren TOC-Gehalt und ist dünnflüssiger als Typ II.

ENTSORGUNG

	2013	2012	2011
Abfallaufkommen gesamt ¹⁾ (t)	5.813	3.903	5.191
· Verwertung (t)	5.752	3.799	5.118
· Beseitigung (t)	61	104	73
Verwertungsquote (%)	98,9	97,3	98,6
Abfall pro Tsd. VE (t)	0,6	0,4	0,5
pro Mitarbeiter (t)	6,2	4,2	5,5
pro Flugbewegung (kg)	46,7	29,7	38,0
Entwicklung ausgewählter Abfallarten ²⁾			
Gefährliche Abfälle (t)	140	396	118
· Altöl (l)	15.840	19.320	14.676
· Bleibatterien (t)	8,9	12,0	8,0
· Leuchtstofflampen (Stück)	6.600	6.300	18.195
Gefährliche Abfälle pro Mitarbeiter (t)	0,2	0,4	0,2
Nicht gefährliche Abfälle (t)	5.673	3.507	5.073
· Mischpapier (t)	196,0	218,0	203,0
· Folien, DSD ³⁾ (t)	32,6	48,0	36,0
· Flugzeugenteisungsmittel (t)	3.088	1.564	1.883
· Fettabscheiderinhalte (m ³)	154,0	134,0	148,0
· Bauschutt (t)	108,3	177,0	100,0
· Hohlglas (t)	50,0	50,0	34,0
· Altholz (t)	72,0	38,0	76,0

¹⁾ FSG und Firmen am Standort, die über FSG entsorgen; inkl. gefährlicher Abfälle, Boden und Bauschutt

²⁾ In der oben aufgeführten Abfallmenge enthalten

³⁾ Duales System Deutschland

GEWÄSSERSCHUTZ

	2013	2012	2011
Gesamtwasserentnahme nach Quellen			
Bezug Trinkwasser¹⁾ gesamter Flughafen²⁾ (m³)	217.420	215.709	213.690
· pro VE (l)	22,1	21,5	21,7
Bezug Trinkwasser FSG (m³)	151.627	158.053	155.980
· pro VE (l)	15,4	15,8	15,8
· pro Mitarbeiter (m³)	162	168	166
Einspeisung Abwasser			
Häusliches Schmutzwasser gesamter Flughafen³⁾ (m³)	179.469	175.345	172.173
· pro VE (l)	18,2	17,5	17,5
Häusliches Schmutzwasser FSG (m³)	115.321	117.689	113.569
· pro VE (l)	11,7	11,8	11,5
Enteisungswasser (m³)	654.748	664.581 ⁴⁾	504.677

¹⁾ Bezogen aus dem Bodensee über Stadtwerke Leinfelden-Echterdingen (2013: 199.049 m³) und Filderstadt (2013: 16.000 m³) sowie EnBW (2013: 2.371 m³)

²⁾ FSG und alle am Standort ansässigen Firmen

³⁾ Gepumpte Menge für das Kalenderjahr an die Kläranlagen Plieningen und Sielmingen

⁴⁾ Inkl. Anlieferung an Kläranlage Sielmingen

GRÜNFLÄCHEN / BIOLOGISCHE VIelfALT

	2013	2012	2011
Gelände-, Nutzungs- und Funktionsfläche gesamt (ha)	400,9	400,9	399,7
Versiegelte Fläche (ha)	210,7	208,6	206,7
Nicht versiegelte Fläche (ha)	190,2	192,3	193,0
Bebaute Fläche (ohne US-Teil) (ha)	22,1	21,8	21,6
Anzahl der Vogelschläge¹⁾ (pro 10.000 Flugbewegungen)	2,1	2,4	2,4

¹⁾ Aufgrund von Rundungsdifferenzen weichen die Werte gegenüber dem Umweltbericht 2013 leicht ab.

fairport-PROGRAMM

Die FSG verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Die Ziele, die wir uns dazu in den Bereichen Wirtschaft, Soziales und Umwelt gesteckt haben, sowie konkrete Maßnahmen, mit denen wir sie erreichen wollen, bündeln wir in unserem fairport-Programm. Dieses schreiben wir künftig jährlich fort.

Themenfeld	Ziel	Maßnahmen	Termin
NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT			
Organisation	Stärkung des fairport-Gedankens	Etablierung eines Ideenwettbewerbs mit Auslobung eines fairport-Preises	2014
	Einbeziehung sozialer Faktoren in Unternehmensentscheidungen	Aufbau eines Sozio-Controlling und Integration in das fairport-Controlling	2014/15
Compliance	Implementierung eines Compliance-Management-Systems auf Basis des fairport-Kodex	Aufbau einer zentralen, regelmäßig aktualisierten Datenbank zum Risiko- und Pflichtenmanagement	2016
		Überarbeitung des zentralen Richtlinienmanagements (v.a. Dienstanweisungen der Geschäftsführung)	2016
		Aufbau eines zentralen Vertrags- und Dokumentenmanagements	2014/15
		Aufbau eines Genehmigungskatasters zur Erfassung aller relevanten Dokumente, Bescheide und öffentlich-rechtlichen Verträge	2016
		Entwicklung eines Compliance-Schulungsprogramms	2014/15
		Benennung einer externen, unabhängigen Ombudsperson	2014/15
Stakeholderdialog	Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung	Gründung des fairport-Beirats	2014 (erreicht)
	Regionale Vernetzung der Nachhaltigkeitsaktivitäten	Unterzeichnung der WIN!-Charta des Landes Baden-Württemberg	2014 (erreicht)
	Analyse der Stakeholderinteressen	Durchführung einer Online-Befragung	2015
WIRTSCHAFT			
Sicherheit	Umsetzung der Vorgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zu Airport-Safety	EASA-Zertifizierung und langfristiger Aufbau entsprechender Strukturen	2017
Kundenzufriedenheit	Verbesserte Pünktlichkeit und verringerte Wartezeiten	Anzeige und Auswertung der Ausgabezeit; Info für Passagiere und Abholer; Auswertung von In- und Outboundpünktlichkeit; Analyse von Verspätungen bei Outboundflügen; Aufbau eines Reportings als Grundlage für ein Anzeigesystem zu vorauss. Wartezeiten an Sicherheitskontrollen	2014
Verkehrsanbindung	Weiterentwicklung des Flughafens zum intermodalen Verkehrsknoten	Beteiligung als Projektpartner an Stuttgart 21 zur Verknüpfung des schienengebundenen Fern- und Regionalverkehrs	2016
		Bau des Stuttgart Airport Busterminals (SAB) zur Verknüpfung des straßengebundenen nationalen und internationalen Fernbusverkehrs	2016
		Förderung der Stadtbahn U6 vom Fasanenhof zum Stuttgarter Flughafen	2018
Standortentwicklung	Entwicklung der Airport City, Neubau des New Office Airport Stuttgart (NOAS)	Bau eines Bürogebäudes mit einer Bruttogeschossfläche von ca. 60.000 m² zur Vermietung	2015
MITARBEITER			
Arbeitsschutz und Gesundheit	Sensibilisierung der Mitarbeiter	Überarbeitung der allgemeinen Erstunterweisung für neue Mitarbeiter	2014
		Interne Kommunikation zur Steigerung der Bekanntheit des Betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM)	2014
	Ermittlung der Schallimmissionen am Arbeitsplatz	Messung der Schalldruckpegel in den Arbeitsbereichen	2014
	Erhöhte Sicherheit bei regelmäßigen Arbeiten auf Dächern	Erarbeitung von Rettungskonzepten; Qualifikation der Mitarbeiter und regelmäßige Prüfung der Sicherungssysteme	2014/15
Arbeitgeberattraktivität	Verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie	Weitere Flexibilisierung von Arbeitszeit und Homeoffice-Regelungen	2014
		Beratungsangebot Familienservice für Mitarbeiter	2014
		Eröffnung einer Betriebs-Kita	2015
	Erhöhte Arbeitszufriedenheit	Durchführung einer Mitarbeiterbefragung	2014/15
	Entwicklung alternativer Karrierepfade	Pilotprojekt zu Fach- und Projektlaufbahnen	2015

Themenfeld	Ziel	Maßnahmen	Termin
NACHBARN UND GESELLSCHAFT			
Sponsoring und Öffentlichkeitsarbeit	Steigerung der Akzeptanz bei Nachbarn	Weiterentwicklung des Sponsorings von Jugendmannschaften, der kostenlosen Flughafenführungen und der Events am Flughafen	2014
		Ausweitung der Initiative „Spende dein Pfand“	2014

UMWELTPROGRAMM DER FSG 2014 (TEIL DER UMWELTERKLÄRUNG)

UMWELT			
Umweltmanagement	Berücksichtigung von Umweltaspekten in Managemententscheidungen	Fortführung des betrieblichen Umweltmanagementsystems nach EMAS und DIN EN ISO 14001	2014/15/16 2013 (erreicht)
		Implementierung von Green Controlling	2014
	Aufbau und Implementierung eines Gefahrstoffmanagements	Aufnahme der Gefahrstoffe von Dienstleistern	2014
Lärmschutz	Erhöhte Einflussnahme auf Airlines	Detaillierte Lärmmessungen durch Trennung von Start- und Landepegel	2014 (erreicht)
		Differenzierung nach Flugzeugtypen und Ausweisung der höchsten Maximalschallpegel je Außenmessstelle zur Identifikation der Hauptlärmverursacher	2014 (erreicht)
		Förderung des Einsatzes lärmarmer Flugzeugmuster durch Anpassung der Entgeltregelung/Lärmkategorien an aktuelles Aufkommen	2014 (erreicht zum 01.01.2014)
		Nachtflugbeschränkungen für Jets, die nicht dem Kapitel 4, und für Propellerflugzeuge, die nicht dem Kap. 10, ICAO Annex 16 Vol. 1, entsprechen	2014
		Erfassung von Lärmzulassungswerten im AMS	2014
		Verbesserte Wohnqualität innerhalb der Lärmschutzzone	2016
	Reduktion der Schallemissionen auf dem Flughafenvorfeld	Finanzielle Unterstützung bei Schallschutzmaßnahmen	2016
		Erweiterung der Bodenstromversorgung	2014
Klimaschutz und Luftschadstoffe	Reduktion der CO ₂ -Emissionen (Scope 1 + 2) um 20 % gegenüber 2009	Vermeiden unnötiger Triebwerkslaufzeiten am Boden durch Collaborative Decision Making (CDM)	2014
			2020
	Reduktion der CO ₂ -Emissionen durch Bodenverkehr	Einführung eines Dienstreisemanagements	2014/15
		Beschaffung von Neufahrzeugen mit den höchsten verfügbaren Umweltstandards; erwartete CO ₂ -Reduktion: ca. 30 t/a gegenüber 2012	2014/15
		Praxistest von Fahrzeugen mit Elektro- bzw. Brennstoffzellenantrieb	2014/15
		Teilnahme am Förderprojekt Brennstoffzelleneinsatz in Bodenstromversorgungsfahrzeugen (GPU)	2016
		Umbau für Umstellung der R22 Splitgeräte auf R123 a Retrofit im Terminal 2 und in der Feuerwache	2014
		Aktualisierung der Flughafenbenutzungsordnung (FBO) um Einsatzverbot von Neufahrzeugen ohne Abgasbehandlungstechnik der neuesten Generation	2014
		Bau einer Kerosinpipeline zur Reduzierung des Lkw-Verkehrs (erfolgreiche Planfeststellung vorausgesetzt)	2017
		Einführung von Collaborative Decision Making (CDM) zur Reduktion der Rollzeiten	2016
		Förderung der Erforschung umweltfreundlicher Technologien im Flugverkehr; Auslobung des Aviation Award (Preisgeld: 150.000 €)	2014
		Einführung emissionsabhängiger Start- und Landeentgelte	2014 (erreicht zum 01.01.2014)
Energieeffizienz	Verbesserte Energieeffizienz	Weiterentwicklung des Frühwarnsystems für die zeitnahe Auswertung von Energieverbrauchsdaten	2014/15
		Entwicklung eines Masterplans zur Energieeinsparung	2015
	Reduktion des Strom- und Wärmeverbrauchs	Übernahme des neuen Heizkraftwerks inkl. BHKW in den Regelbetrieb; erwartete CO ₂ -Reduktion: ca. 7.200t/a gegenüber 2012	2014 (erreicht zum 01.01.2014)
		Übernahme der Absorptionskältemaschine (AKM) im VL-Gebäude und im Terminal 1 in den Regelbetrieb; erwartete Reduktion des Stromverbrauchs: 0,4 GWh gegenüber 2012	2014

UMWELT (FORTSETZUNG)			
Energieeffizienz (Fortsetzung)		Übernahme der Fernwärmeverteilung von Dampf auf Wasser in den Regelbetrieb; erwartete Reduktion der Abgas- und Netzverluste: 5,5 GWh/a gegenüber 2012	2014
	Nutzung erneuerbarer Energien	Bezug elektrischer Energie aus Wasserkraft; Reduktion des CO ₂ -Ausstoßes um ca. 4.700 t/a gegenüber 2012	2014/15
	Test und partielle Umstellung der Beleuchtung auf LED	Gehwegbeleuchtung auf dem Messe-Boulevard; Rollwegbeschilderung; Bodenbeleuchtung auf dem Messe-Boulevard sowie vom Terminal 1 zur Messe (Fußgängerunterführung); Vorfeldbeleuchtung auf den Positionen 9-16	2014/15 (Einsparung von 48 MWh bereits erreicht)
	Reduktion des Energieverbrauchs durch Green IT	Bau eines neuen FSG-Rechenzentrums (Zusammenfassung der Leitstelle Technik und Feuerwehrleitstelle)	2015
		Zentralisierung der Rechenleistung von Arbeitsplatz-PCs durch Desktop-Virtualisierung	2015/16
		Anpassung des Airport-Managementsystems (AMS)	2014
		Erneuerung des digitalen Videomanagementsystems (DVMS)	2014/15
		Erneuerung von Monitoren sowie IT-Infrastruktur an Schaltern und Gates	2014/15
		Ersatz von Druckern, Faxgeräten und Scannern durch multifunktionale Geräte bei Umzug in neues FSG-Bürogebäude	2015
		Analyse der Energieeffizienz bei Migration von IT-Leistungen in Cloudumgebungen durch Teilnahme am Förderprojekt „Green IT – migrate-it2 green“	2014/15
Abfall	Reduktion quecksilberhaltiger Abfälle	Ersatz von Leuchtstoffröhren durch LED-Technik	2015
	Reduktion der Enteisungsmittelabfälle	Einführung eines TOC-abhängigen Enteisungsentgeltes	2016
	Reduktion des Papierverbrauchs von 4.365 Blatt/MA (2009) auf 2.500 Blatt/MA	Erstellung einer Leitlinie zum sparsamen Umgang mit Papier; Einführung eines Dokumentenmanagementsystems, vermehrte Nutzung elektronischer Workflows	2015
	Verbesserte Nutzung von Ressourcen	Rückführung gebrauchsfähiger Geräte und Materialien an soziale Einrichtungen	2016
Gewässerschutz und Trinkwasserverbrauch	Reduktion der TOC-Einträge	Umstellung der Bodenenteisungsmittel von Acetaten auf Formiate; erwartete Reduktion des TOC-Gehalts: ca. 60 %	2015
		Dauerhafte Abdichtung der Verfübung auf den Flugzeugenteisungsflächen bzw. durch Ersatzmaßnahmen	2014
	Verbesserte Einleitqualität des Oberflächenwassers in den Waagenbach	Unterstützung der Unteren Wasserbehörde bei der Ausarbeitung eines Gewässerentwicklungsplans hinter der Einleitstelle Kombispeicher	2014
		Umbau des Trennbauwerks am Kombispeicher; Einbindung der Kläranlage Sielmingen; Einbau einer Filterstufe im Bereich des Schwebbett-Reaktors	2016
	Vermeiden von Umweltgefährdungen durch PFT-Belastungen im Umfeld des Brandübungsbeckens	Detailuntersuchungen vorhandener Umweltgefährdungen	2014/15
	Senken des Trinkwasserverbrauchs um ca. 3.000 m³/a (nach Abschluss aller Bauabschnitte)	Entwicklung eines Masterplans zur Wasserversorgung sowie für ein getrenntes Trink- und Löschwassernetz	2017
		Prüfen der Einsatzmöglichkeiten von wasserlosen Urinalen in den Terminals und beim Neubau des FSG-Bürogebäudes	2014
Biologische Vielfalt	Reduktion der Vogelschlaggefahr und Erhalt der Vegetationsentwicklung	Grünflächenbewirtschaftung nach den Vorgaben eines Biotopgutachtens; Durchführung einer Streifenmäh	2014
	Höhere und dichtere Wiesenbestände auf dem gesamten Flughafengelände	Angepasste Bewirtschaftung aus dem Zusammenwirken von Düngung, Schnitt und Dokumentation der Vegetationsbestände; Durchführung eines Vegetationsmonitoring	2016
	Ermittlung der Schadstoffbelastung im Flughafenbereich	Erweiterung des Honig-Monitorings durch vergrößerten Bienenbestand	2013 (erreicht)
		Grasuntersuchung durch Uni Hohenheim/Landesanstalt für landwirtschaftliche Chemie zum Nachweis für die Eignung als Futtermittel	2016
Nachhaltiges Bauen		Quartierszertifizierung der Airport City nach den Vorgaben der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB)	2013 (erreicht)
		Entwicklung eines Leitfadens für nachhaltiges Bauen	2015
	Neubau Bürogebäude (F32) nach DGNB Silberstandard	Erwartete Reduktion des Energieverbrauchs gegenüber altem Verwaltungsgebäude: ca. 650 MWh/a (von 1.725 MWh auf 1.075 MWh)	2015
	Neubau Parkhaus P14 mit Stuttgart Airport Busterminal	Erwartete Reduktion der installierten Lichtleistung pro m²/NGF von Parkdecks: mind. 15 % gegenüber 2011	2015
	Neubau Stuttgart Airport Busterminal (SAB) Servicepoint	Erwartete Reduktion des Energieverbrauchs für HKB/m²: mind. 20 % gegenüber Vergleichswert 2011 aller FSG-genutzten Gebäude	2016

GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG NACH EMAS

ERKLÄRUNG DES UMWELTGUTACHTERS ZU DEN BEGUTACHTUNGS- UND VALIDIERUNGSTÄTIGKEITEN

Die Unterzeichner, Raphael Artischewski, EMAS-Umweltgutachter mit der Registrierungsnummer DE-V-0005, u.a. akkreditiert oder zugelassen für den Bereich (NACE-Code 2.0) 51 – Luftfahrt –, sowie Dr. Reiner Huba, EMAS-Umweltgutachter mit der Registrierungsnummer DE-V-0251, akkreditiert oder zugelassen für den Bereich (NACE-Code 2.0) 52.23 – Betrieb von Flughäfen –, bestätigen im Namen der CORE Umweltgutachter GmbH mit der Registernummer DE-V-0308, begutachtet zu haben, dass der Standort bzw. die gesamte Organisation

Flughafen Stuttgart GmbH, Flughafenstraße 43, D-70624 Stuttgart

mit der Registrierungsnummer Nr. DE-175-00180, wie in der konsolidierten Umwelterklärung angegeben, alle Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS) erfüllt.

Mit der Unterzeichnung dieser Erklärung wird bestätigt, dass

- die Begutachtung und Validierung in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 durchgeführt wurden,
- das Ergebnis der Begutachtung und Validierung keine Belege für die Nichteinhaltung der geltenden Umweltvorschriften ergeben hat,
- die Daten und Angaben der aktualisierten Umwelterklärung des Standorts ein verlässliches, glaubhaftes und wahrheitsgetreues Bild sämtlicher Tätigkeiten der Organisation / des Standorts innerhalb des in der Umwelterklärung angegebenen Bereichs 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.

Die nächste konsolidierte Umwelterklärung wird zum 25.04.2016 erstellt.
Jährlich wird eine aktualisierte Umwelterklärung herausgegeben.

Stuttgart, den 27.05.2014



Dipl.-Ing. Raphael Artischewski (DE-V-0005)
c/o CORE Umweltgutachter GmbH (DE-V-0308)
Rosmarinweg 5
70374 Stuttgart



Dr. Reiner Huba (DE-V-0251)
c/o CORE Umweltgutachter GmbH (DE-V-0308)
Rosmarinweg 5
70374 Stuttgart

GRI-INDEX

Der Nachhaltigkeitsbericht 2013 der FSG orientiert sich an den internationalen Standards der Global Reporting Initiative (GRI). Wir berichten nach dem Standard 3.1 inklusive der Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber (AO). Der Index verweist auf die jeweiligen Textstellen im Bericht. Zugleich weist er jene Textstellen aus, in denen wir Rechenschaft über die Erfüllung der zehn Prinzipien des Global Compact ablegen.

Status: ● Voll berichtet ● Teilweise berichtet ○ Nicht berichtet

STRATEGIE UND ANALYSE		Kommentar	Status	GC	Seite
1.1	Vorwort des Vorstands- oder Aufsichtsratsvorsitzenden		●		4f., 8f.
1.2	Zentrale Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen		●		10–17; FK 1–5
ORGANISATIONSPROFIL		Kommentar	Status	GC	Seite
2.1	Name des Unternehmens		●		6
2.2	Wichtigste Marken, Produkte und Dienstleistungen		●		6
2.3	Geschäftsbereiche und Unternehmensstruktur		●		6f.
2.4	Hauptsitz des Unternehmens		●		6
2.5	Länder der Geschäftstätigkeit		●		6
2.6	Eigentümerstruktur und Rechtsform		●		6
2.7	Märkte		●		6f., 21, 24f.; SJB 26f., 34f., 38
2.8	Größe des Unternehmens	Die Umsteigezeiten können nicht berichtet werden, da der Flughafen Stuttgart kein Umsteigeflughafen ist.	○		6f., 20
2.9	Signifikante Änderungen im Berichtszeitraum	Keine signifikanten Änderungen	●		
2.10	Auszeichnungen im Berichtszeitraum		●		13, 28, 35
BERICHTSPARAMETER		Kommentar	Status	GC	Seite
3.1	Berichtszeitraum		●		2
3.2	Veröffentlichung des letzten Berichts	Es handelt sich bei vorliegendem Bericht um den Erstbericht.	●		
3.3	Berichtszyklus		●		2, 17
3.4	Ansprechpartner zum Bericht		●		64
3.5	Vorgehensweise zur Bestimmung des Berichtsinhalts		●		2, 10f., 17
3.6	Berichtsgrenzen		●		2
3.7	Einschränkungen des Berichtsumfangs		●		2
3.8	Joint Ventures, Tochterunternehmen, Outsourcing		●		2
3.9	Datenerfassung		●		13, 38ff.
3.10	Änderungen bei der Darstellung von Informationen	Es handelt sich bei vorliegendem Bericht um den Erstbericht.	●		
3.11	Änderungen bei Umfang, Berichtsgrenzen oder Messmethoden	Es handelt sich bei vorliegendem Bericht um den Erstbericht.	●		
3.12	Index nach GRI		●		58
3.13	Externe Prüfung des Berichts	Keine externe Prüfung	●		
UNTERNEHMENSFÜHRUNG, VERPFLICHTUNGEN UND ENGAGEMENT		Kommentar	Status	GC	Seite
4.1	Führungsstruktur des Unternehmens		●		6, 13; GB 23, 33
4.2	Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden		●		6, 15
4.3	Kontrollorgan/Unabhängige Mitglieder der Unternehmensführung	Dieser Indikator ist nicht anwendbar, da ein Aufsichtsrat vorhanden ist.	●		
4.4	Mechanismen für Empfehlungen von Aktionären und Mitarbeitern an das höchste Leitungsorgan		●		15
4.5	Verknüpfung der Vorstandsvergütung mit der Unternehmensleistung		●		28ff.; GB 33

UNTERNEHMENSFÜHRUNG, VERPFLICHTUNGEN UND ENGAGEMENT (Fortsetzung)		Kommentar	Status	GC	Seite
4.6	Mechanismen zur Vermeidung von Interessenkonflikten		●		15
4.7	Expertise des höchsten Leitungsorgans im Bereich Nachhaltigkeit		●		17
4.8	Leitbilder, Unternehmenswerte und Verhaltenskodizes		●		14ff., 43
4.9	Verfahren des höchsten Leitungsorgans zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung		●		15f.
4.10	Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des höchsten Leitungsorgans		●		GB 33
4.11	Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips		●	7	13f.; GB 13
4.12	Unterstützung externer Initiativen		●		12, 15
4.13	Mitgliedschaften in Verbänden und Interessengruppen		●		15f., 29
4.14	Übersicht der Anspruchsgruppen		●		17
4.15	Auswahl der Anspruchsgruppen		●		17
4.16	Einbeziehung der Anspruchsgruppen		●		16f.
4.17	Berücksichtigung zentraler Anliegen der Anspruchsgruppen		●		11f., 17
ÖKONOMISCHE LEISTUNGSINDIKATOREN		Kommentar	Status	GC	Seite
	Managementansatz		●	1,4,6,7	12, 20
EC1	Erwirtschafteter und verteilter Wert		●		7, 21, 34, 40; GB 25f.
EC2	Finanzielle Auswirkungen des Klimawandels	Wir können die finanziellen Auswirkungen durch den Klimawandel nicht quantifizieren, da diese von Faktoren abhängen, die außerhalb unseres Einflussbereichs liegen.	○	7	12, 41, 45
EC3	Betriebliche soziale Zuwendungen		●		29; GB 30f.
EC4	Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand		●		21
EC6	Standortbezogene Auswahl von Zulieferern	Wir können noch nicht zum Anteil des für lokale Lieferanten ausgegebenen Budgets berichten, da die Daten nicht vorliegen. Wir wollen hierzu ab 2015 berichten.	○		21, 39
AO1	Anzahl der Passagiere		●		7; SJB 27f.
AO2	Anzahl der Flugbewegungen		●		7, 48; SJB 12ff.
AO3	Luftfrachtvolumen		●		7
EC7	Standortbezogene Personalauswahl		●	6	6, 21
EC8	Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen für das Gemeinwohl		●		20ff., 34f.
ÖKOLOGISCHE LEISTUNGSINDIKATOREN		Kommentar	Status	GC	Seite
	Managementansatz		●	7, 8, 9	10f., 22f., 41ff.; FK 2–5
EN1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht / Volumen	Wir können noch nicht zum weiteren Materialeinsatz berichten, da die Daten nicht vorliegen. Wir wollen hierzu ab 2015 berichten.	○	8	53
EN2	Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialeinsatz	Wir können nicht zum Anteil von Recyclingmaterial berichten, da wir den Gesamtmaterialeinsatz nicht vollständig berichten.	○	8, 9	
EN3	Direkter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen		●	8	52
EN4	Indirekter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen		●	8	42, 52
EN5	Eingesparte Energie durch bewussten Einsatz und Effizienzsteigerung		●	8, 9	41ff., 52
EN8	Gesamtwasserentnahme nach Quellen		●	8	54
AO4	Qualität des Niederschlagswassers		●		45
EN11	Flächennutzung in Schutzgebieten		●	8	46
EN12	Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf Schutzgebiete		●	8	46
EN16	Direkte und indirekte Treibhausgas-Emissionen nach Gewicht		●	8	41ff., 52
EN17	Weitere relevante Treibhausgas-Emissionen nach Gewicht		●	8	52
EN18	Initiativen zur Verringerung von Treibhausgasen und erzielte Ergebnisse		●	7, 8, 9	41ff.
EN19	Ozonschädigende Substanzen nach Gewicht		●	8	52
EN20	NOx, SOx und andere signifikante Luftemissionen nach Gewicht		●	8	52
EN21	Eingeleitetes Abwasser nach Art und Menge		●	8	45, 54
EN22	Abfallmenge nach Art und Entsorgungsmethode	Kabinenabfälle entsorgen die Airlines selbst.	●	GC 8	44, 53
EN23	Freisetzung von Schadstoffen nach Anzahl und Volumen		●	8	52

ÖKOLOGISCHE LEISTUNGSINDIKATOREN (Fortsetzung)		Kommentar	Status	GC	Seite
A05	Luftqualität	Wir können nicht zu der Luftqualität am Flughafen berichten, da wir diese nicht ermitteln. Die FSG erhebt die selbst emittierten Luftschadstoffe, nicht jedoch die Luftqualität am Flughafen. Letztere ist wesentlich durch andere Quellen (z.B. Autobahn) bedingt, auf die die FSG nicht einwirken kann.	●		
A06	Enteisungsmittel nach Art und Menge	Wir können noch nicht zur genauen Aufteilung der Enteisungsmittel berichten, da die Daten nicht vorliegen. Wir wollen hierzu ab 2015 berichten.	○		45, 53
EN26	Initiativen zur Minimierung von Umweltauswirkungen der Produkte und Dienstleistungen		●	7, 8, 9	40ff.
EN27	Wiederverwertung von Verpackungsmaterial	Wir berichten nicht zu diesem Indikator, da er für unser Geschäft nicht anwendbar ist.	○	8, 9	
EN28	Strafen für Nichteinhalten von Umweltauflagen		●	8	39
A07	Anzahl / Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind		●		39ff., 51
ARBEITSUMFELD UND ARBEITSBEDINGUNGEN		Kommentar	Status	GC	Seite
	Managementansatz		●	1, 3, 6	10f., 28ff.; FK 2
LA1	Mitarbeiter nach Beschäftigungsverhältnis und Region	Die FSG ist ausschließlich in Deutschland tätig.	●		28, 32, 48
LA2	Mitarbeiterfluktuation nach Altersgruppe, Geschlecht und Region	Die FSG ist ausschließlich in Deutschland tätig.	●	6	28, 33, 49, 50
LA4	Anteil der Mitarbeiter unter Kollektivvereinbarungen		●	1, 3	29, 48
LA5	Mitteilungsfristen bzgl. wesentlicher betrieblicher Veränderungen		●	3	29
LA7	Verletzungen, Abwesenheit und Todesfälle	Die FSG ist ausschließlich in Deutschland tätig.	●	1	29f., 49
LA8	Maßnahmen in Bezug auf schwere Krankheiten		●	1	29, 49
LA10	Aus- und Weiterbildungszeit nach Mitarbeiterkategorie		●		31ff.
LA13	Zusammensetzung der Führungsgremien und Mitarbeiterstruktur	Wir berichten nicht zu Minderheiten, da wir diese aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfassen.	○	1, 6	31, 33, 50
LA14	Entlohnung nach Geschlecht und Mitarbeiterkategorie	Wir berichten nicht die genauen Daten zur Entlohnung von Männern und Frauen, da uns keine belastbaren Statistiken vorliegen, die auch die Karriereumstände berücksichtigen.	○	1, 6	29
LA15	Inanspruchnahme Elternzeit nach Geschlecht		●	6	51
MENSCHENRECHTE		Kommentar	Status	GC	Seite
	Managementansatz		●	1–6	15, 20f., 28f.
HR1	Investitionsvereinbarungen unter Prüfung von Menschenrechten	Unsere Partner und Dienstleister stammen größtenteils aus der Region sowie aus OECD-Ländern, in denen der Schutz der Menschenrechte gesetzlich verankert ist. Wir achten darauf, dass sie die im fairport-Kodex festgeschriebenen Grundsätze einhalten.	●	1–6	20f.
HR2	Anteil der unter Menschenrechtsaspekten geprüften Lieferanten	Die FSG bezieht einen Großteil ihrer Waren und Dienstleistungen von Unternehmen aus der Region. Bei Ausschreibungen achten wir darauf, dass Lieferanten die im fairport-Kodex festgeschriebenen Grundsätze einhalten.	●	1–6	20
HR3	Schulungen zu Menschenrechten	Wir berichten noch nicht zu Schulungen zu Menschenrechten, da die Daten nicht vorliegen. Diese sind ab 2015 Bestandteil des im Berichtsjahr etablierten Compliance-Managements.	○	1–6	
HR4	Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen		●	1, 2, 6	31
HR5	Einschränkung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivvereinbarungen		●	1, 2, 3	15, 28ff.
HR6	Geschäfte mit erhöhtem Risiko auf Kinderarbeit und ergriffene Maßnahmen		●	1, 2, 5	15, 28ff.
HR7	Geschäfte mit erhöhtem Risiko auf Zwangsarbeit und ergriffene Maßnahmen		●	1, 2, 4	15, 28
HR10	Überprüfung von Geschäftseinheiten auf Menschenrechtsverletzungen	Die FSG ist ausschließlich in Deutschland tätig. Unsere Partner und Dienstleister stammen größtenteils aus OECD-Ländern, in denen der Schutz der Menschenrechte gesetzlich verankert ist.	●		15
HR11	Anzahl der formell eingereichten Menschenrechtsbeschwerden		●		15

GESELLSCHAFT		Kommentar	Status	GC	Seite
	Managementansatz		●	10	10f., 13ff., 20, 28; FK 1
S01	Eindämmung negativer Folgen für Standortgemeinden		●		20, 28, 38ff.
A08	Anzahl zu entschädigender Personen in unmittelbarer Flughafennähe	Keine Bautätigkeit/Umsiedelung im Berichtszeitraum	●		
S02	Auf Korruptionsrisiken untersuchte Geschäftseinheiten	Wir berichten noch nicht zu Korruptions-Audits, da die Daten nicht vorliegen. Diese sind ab 2015 fester Bestandteil des im Berichtsjahr etablierten Compliance-Managements.	○		
S03	Anteil der zu Antikorruption geschulten Mitarbeiter	Wir unterscheiden noch nicht nach Mitarbeiter-kategorie, da die Daten nicht vorliegen. Wir wollen hierzu ab 2015 berichten.	○		17
S04	Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen		●		17
S05	Politische Positionen und Lobbying		●	1–10	17
S08	Strafen wegen Verstößen gegen Rechtsvorschriften		●		17
S09	Geschäftstätigkeit mit erheblichen potenziellen / tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die Region		●		39ff.
S010	Maßnahmen zur Prävention oder Minderung dieser Auswirkungen		●		39ff.
PRODUKTVERANTWORTUNG		Kommentar	Status	GC	Seite
	Managementansatz	Siehe Flughafenbenutzungsordnung: http://www.flughafen-stuttgart.de/media/240169/fbo.pdf	●	1, 8	10f., 13f., 21f., 28; FK 1
PR1	Gesundheits- und Sicherheitswirkungen innerhalb des Produktlebenszyklus		●		22f.
A09	Vorfälle Vogelschlag pro 10.000 Flugbewegungen		●		54
PR3	Grundsätze und Verfahren zur Produktkennzeichnung	Siehe Flughafenbenutzungsordnung: http://www.flughafen-stuttgart.de/media/240169/fbo.pdf	●		
PR6	Programme zur Einhaltung von Gesetzen, Standards und freiwilligen Verhaltensregeln in der Werbung		●		23
PR9	Bußgelder aufgrund von Verstößen gegen Produkt- und Dienstleistungsvorschriften		●		15, 17

GB = Geschäftsbericht 2013, SJB = Statistischer Jahresbericht 2013, FK = fairport-Kodex



Erklärung: Prüfung der Anwendungsebene durch die GRI

GRI bestätigt hiermit, dass **Flughafen Stuttgart GmbH** ihren Bericht „Nachhaltigkeitsbericht 2013“ den GRI Report Services vorgelegt hat, die zum Schluss gekommen sind, dass der Bericht die Anforderungen der Anwendungsebene A erfüllt.

GRI Anwendungsebenen drücken den Umfang aus, in dem der Inhalt der GRI G3.1 in der eingereichten Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt wurde. Die Prüfung bestätigt, dass die geforderte Auswahl und Anzahl der Angaben für diese Anwendungsebene in der Berichterstattung enthalten ist. Die Prüfung bestätigt außerdem, dass der GRI-Content Index eine gültige Darstellung der vorgeschriebenen Offenlegungen gemäss den GRI G3.1 Richtlinien aufzeigt. Für die Methode siehe www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

Anwendungsebenen geben keine Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistungen des Berichterstatters oder der Qualität der im Bericht enthaltenen Informationen wieder.

Amsterdam, 2. Juni 2014

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Ásthildur Hjaltadóttir".

Ásthildur Hjaltadóttir
Director Dienstleistungen
Global Reporting Initiative



Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine netzwerkbasierte Organisation, die den Weg für die Entwicklung des weltweit meist verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung bereitet hat und sich zu seiner kontinuierlichen Verbesserung und weltweiten Anwendung einsetzt. Die GRI-Leitfaden legen die Prinzipien und Indikatoren fest, die Organisationen zur Messung und Berichterstattung ihrer ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen verwenden können. www.globalreporting.org

Disclaimer: Wo die entsprechende Nachhaltigkeitsberichterstattung externe Links enthält, einschliesslich audio-visuellen Materials, betrifft dieses Statement nur das bei GRI eingereichte Material zum Zeitpunkt der Prüfung am 23. Mai 2014. GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.

ANSPRECHPARTNER UND IMPRESSUM

Herausgeber

Flughafen Stuttgart GmbH
Postfach 23 04 61
70624 Stuttgart
www.stuttgart-airport.com

Kontakt

Johannes Schumm, Rebekka Knauß
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Nachhaltigkeitskommunikation, CSR
fairport@stuttgart-airport.com

Text und Redaktion

akzente kommunikation & beratung GmbH, München

Gestaltung

KROMATIV. Marken und Design, Berlin

Fotos

Flughafen Stuttgart GmbH, Maks Richter
wulf architekten GmbH (Seite 22)

Druck

Schirmer Medien GmbH & Co. KG, Ulm-Donautal

Papier

Revive 100 white uncoated aus 100% Altpapier



Weiterführende Informationen zur Nachhaltigkeit am Flughafen Stuttgart finden Sie im Internet unter www.flughafen-stuttgart.de/nachhaltigkeit