STUTTGART AIRPORT

Neu denken.

Bericht 2016

Inklusive aktualisierter Umwelterklärung

fairport STR

FAIRPORT STR NEU BERICHTET

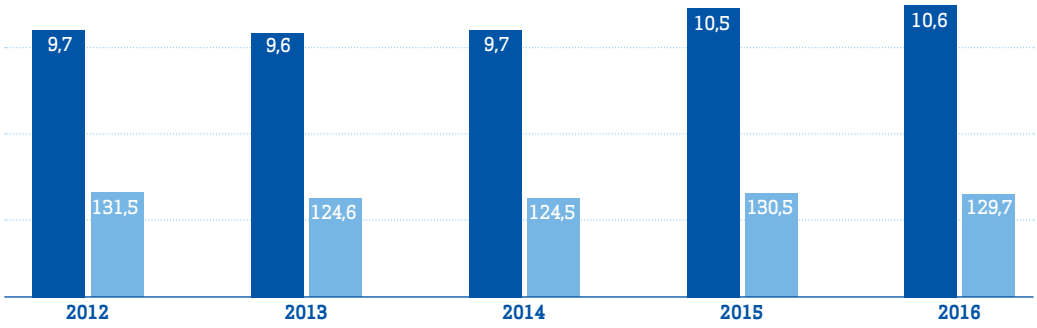
Mit dieser Publikation schlägt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) eine neue Richtung ein: Statt Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht erscheint ab jetzt nur noch ein Report pro Jahr. Daran zeigt sich, dass im Verständnis der FSG Geschäftserfolg und Nachhaltigkeitsleistung untrennbar miteinander verbunden sind. Der Bericht macht transparent, wie sich der Flughafen Stuttgart im Geschäftsjahr 2016 entwickelt hat und welchen wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Beitrag er geleistet hat. Die vier „Im Fokus"-Themen erläutern exemplarisch, wie am baden-württembergischen Landesairport integriert gedacht und fair gehandelt wird. Einzelne Kapitel dienen zugleich als aktualisierte Umwelterklärung 2016 der FSG und ihrer Tochtergesellschaften Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG).

5-JAHRES-ÜBERSICHT

Luftverkehr

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

Flugbewegungen
gesamt in Tausend

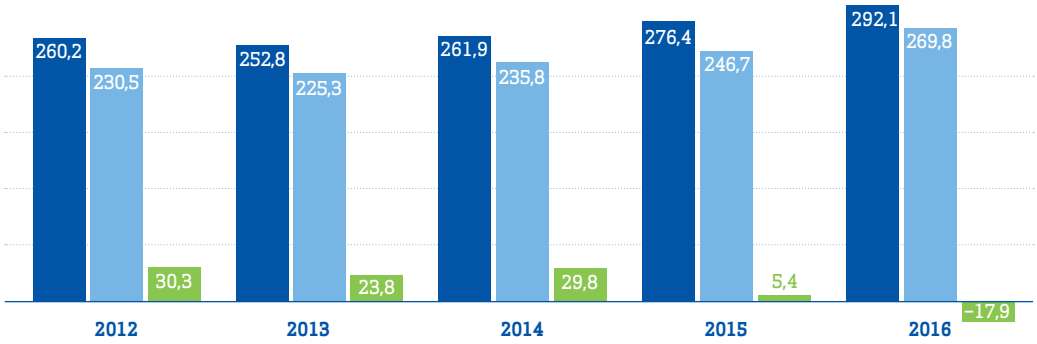


Ergebnisse

Umsätze Konzern
in Mio. €

Umsätze FSG
in Mio. €

Geschäfts-ergebnisse FSG
in Mio. €

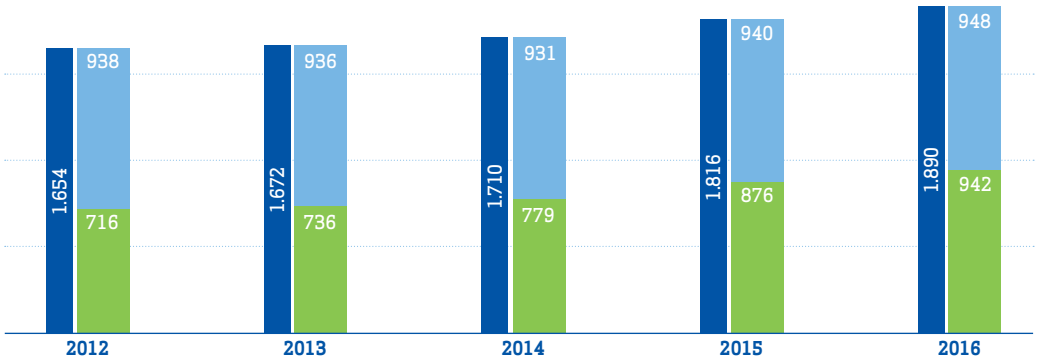


Mitarbeiter

Konzern

FSG
(ohne Auszubildende
und Praktikanten)

Tochter-/Beteiligungs-unternehmen

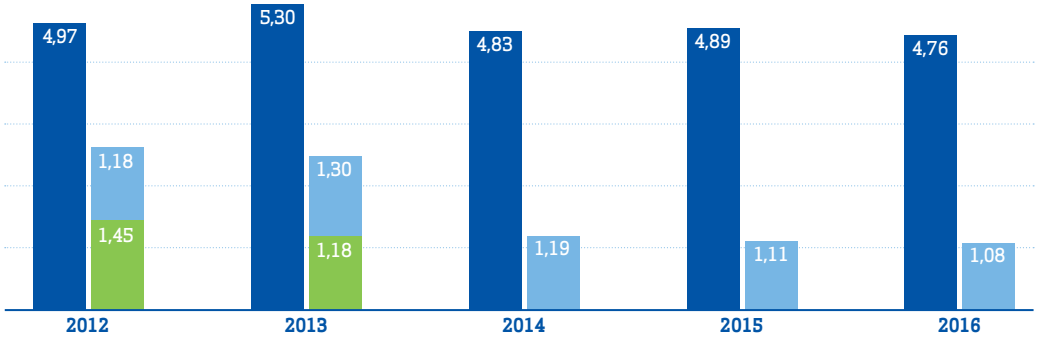


CO_2-Emissionen

Gasamtenergiebezug FSG, FSEG, SAG
pro Verkehrseinheiten
in kWh

Scope 1
pro Verkehrseinheiten in kg

Scope 2
pro Verkehrseinheiten in kg[1]



[1] Seit 2014 wird der Strom nur noch aus erneuerbaren Energien bezogen. Für Scope 2 fallen ab 2014 daher keine Emissionen an.

FLUGHAFEN-KENNZAHLEN

Luftverkehr	2016	2015	Veränderung in %
Passagieraufkommen gesamt	**10.640.610**	**10.527.202**	**1,1**
Inland	3.043.459	2.973.017	2,4
International	7.574.451	7.533.012	0,6
Transit	22.700	21.173	7,2
Flugbewegungen gesamt	**129.704**	**130.491**	**-0,6**
gewerblicher Verkehr	112.558	113.125	-0,5
nicht gewerblicher Verkehr	17.146	17.366	-1,3
Cargo-Umschlag (t)	**31.764**	**29.899**	**6,2**
Luftfracht (t)	21.899	20.413	7,3
Luftpost (t)	9.865	9.486	4,0

Detaillierte Verkehrszahlen weist die FSG in ihrem statistischen Jahresbericht aus: www.flughafen-stuttgart.de/media/185127/jahresbericht_2016.pdf

Ergebnisse	2016	2015	Veränderung in %
Umsatzerlöse Konzern (Mio. €)	292,1	276,4	5,7
Umsatzerlöse FSG (Mio. €)	269,8	246,7	9,3
Personalaufwand FSG (Mio. €)	59,7	57,9	3,2
Cashflow (EBITDA[1]) FSG (Mio. €)	73,3	70,9	3,2
Operatives Ergebnis (EBIT[1]) FSG (Mio. €)	40,7	43,7	-6,8
Geschäftsergebnis FSG (Mio. €)	-17,9	5,4	-432,9
Eigenkapitalquote FSG (%)	74,0	75,8	-2,4

[1] vor Finanzierungsbeiträgen S21.

INHALT

02 Vorwort der Geschäftsführung

Wer wir sind

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

Was wir tun

28 Handlungsfelder am fairport STR
30 Wirtschaft und Region
33 Standortentwicklung und Verkehrsanbindung
35 Mitarbeiter und Arbeitsumfeld
42 Nachbarn und Gesellschaft
44 Umweltmanagement EMAS
47 Klimaschutz und Energie EMAS
51 Fluglärm und Schallschutz EMAS
53 Umwelt und Ressourcen EMAS

Wo wir stehen

58 Bilanz
60 Gewinn- und Verlustrechnung
61 Anhang
69 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
70 Personalkennzahlen
73 Umweltkennzahlen EMAS
78 Umweltaspektanalyse EMAS
79 Gültigkeitserklärung nach EMAS EMAS

Wo wir hinwollen

82 fairport-Programm EMAS
86 GRI-G4-Inhaltsindex
90 Über diesen Bericht EMAS
92 Bericht des Aufsichtsrats

EMAS = Teil der Umwelterklärung

Auf Erfolgskurs: Unsere Leistung messen wir nicht allein an wirtschaftlichen, sondern auch an sozialen und ökologischen Faktoren. Das ist unser erklärtes Ziel und im fairport-Leitbild verankert.

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

bei großen und kleinen Entscheidungen am Flughafen Stuttgart sowohl soziale als auch ökologische und ökonomische Aspekte im Blick zu behalten: Das ist seit vielen Jahren unser erklärtes Ziel. Natürlich wissen wir um den hohen Anspruch, als Unternehmen kontinuierlich fair zu handeln. Es bedeutet, immer wieder neu zu denken und bisherige Prozesse zu hinterfragen. Die Erfahrung zeigt, dass es sich lohnt. So halten wir es nur für folgerichtig, ab diesem Jahr auch integriert zu berichten.

Was bedeutet das? Statt getrennter Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichte veröffentlichen wir nun nur noch einen integrierten Bericht, kurz „Bericht", jährlich. Wir wollen darin sichtbar machen, welche Auswirkung unsere Entscheidungen auf den Flughafen selbst und auf sein Umfeld haben. Die vorliegenden 92 Seiten machen außerdem unsere finanziellen und nicht finanziellen Leistungen transparent, zeigen unsere Erfolge und beleuchten Herausforderungen sowie Themen, an denen wir arbeiten wollen.

Wichtig ist außerdem: Wir wollen an vier Projekten beispielhaft darstellen, was für uns integriertes Denken bedeutet. Ein Beispiel hierfür ist etwa die Weiterentwicklung des Flughafens zu einer intermodalen Verkehrsdrehscheibe, indem wir Straße, Schiene und Luftverkehr noch besser vernetzen. Dies bringt zwar zunächst Kosten und weitere Baustellen mit sich, wir schaffen aber gleichzeitig eine verbesserte und umweltfreundlichere Anbindung für unsere Passagiere, Besucher und

Lenkten bis Ende April 2017 die Geschicke der FSG: Geschäftsführer Walter Schoefer (links) und Prof. Georg Fundel (rechts, inzwischen im Ruhestand).

Mitarbeiter. Weil wir so massiv in den Standort investieren, erwarten wir, dass das Kfz-Aufkommen bis 2030 nur halb so schnell ansteigen wird wie der gesamte Ziel- und Quellverkehr zum Flughafen (siehe Seite 33).

Ein Blick zurück auf das Berichtsjahr 2016. Die gesamte Luftfahrtbranche erlebte Turbulenzen. Ereignisse wie das Brexit-Referendum oder die Entwicklungen in der Türkei haben eine große Strahlkraft für die Zukunft und ziehen weitere Unsicherheiten nach sich. Umso erfreulicher ist es, dass der Flughafen Stuttgart mit 10,6 Mio. Fluggästen an den Rekord des Vorjahres anknüpfen und erneut die höchste Passagierzahl aller Zeiten verbuchen konnte. Dies trug zu einem Umsatzwachstum auf rund 269,8 Mio. € bei. Einen Grund für unseren stetigen Erfolgskurs trotz schwieriger Marktentwicklungen sehen wir im ausgewogenen Airline-Mix in Stuttgart, der uns Stabilität bietet. So blicken wir insgesamt verhalten optimistisch in das Jahr 2017 und erwarten ein Passagieraufkommen auf Vorjahresniveau.

Große Fortschritte hat die Entwicklung der Stuttgart Airport City gemacht. Ein Jahr der Fertigstellungen liegt hinter uns: Sowohl der Bürokomplex SkyLoop als auch unsere eigene Unternehmenszentrale SkyPort konnten im Februar 2016 bezogen werden. Im Mai ging das Stuttgart Airport Busterminal in Betrieb, das seitdem von Fernbussen mit rund 1 Mio. Fahrgästen pro Jahr angesteuert wird.

Im vergangenen Jahr sind wir darüber hinaus wichtige Schritte gegangen, um beim Klimaschutz voranzukommen. Der Flughafen Stuttgart war 2016 Bühne einer Weltpremiere: Ende September startete das erste viersitzige Brennstoffzellenflugzeug HY4 von hier aus zum offiziellen Erstflug – ein Meilenstein für eine nachhaltige Luftfahrt. Fast lautlos und abgasfrei können nach aktuellem Stand der Technik auch immer mehr Vorfeldfahrzeuge unterwegs sein. Das 2016 gestartete Projekt „scale-up!" zielt auf eine emissionsfreie Flotte ab – damit ist der Flughafen Stuttgart in Sachen E-Mobilität Vorreiter unter den Airports. Bis Ende 2017 wollen wir den gesamten Passagier- und Gepäcktransport auf elektrische Antriebe umstellen. Dies kommt auch unseren Mitarbeitern zugute, denn mit dem Ersatz von Dieselfahrzeugen durch Elektrofahrzeuge sinkt nicht nur die Abgas-, sondern auch die Lärmbelastung (siehe Seite 36).

Der Flughafen Stuttgart stellt sich in vielfältiger Art und Weise seiner Verantwortung als guter Arbeitgeber. Dies zeigt beispielsweise die Tatsache, dass wir zum vierten Mal in Folge den 1. Platz des Rankings „Focus – Deutschlands beste Arbeitgeber" unter mittelständischen Unternehmen im Bereich „Verkehr und Logistik" erreichen konnten. Auch in der Zusammenarbeit mit unseren Stakeholdern haben wir neue Wege eingeschlagen: Das wissenschaftliche Kooperationsprojekt „smart fairport STR" zwischen dem Flughafen Stuttgart und einem Team aus Wissenschaftlern und Studierenden soll ein Zukunftsbild des Airports skizzieren und dabei Ideen für neue Geschäftsmodelle erfassen.

Nach 21 Jahren an der Spitze der Flughafengesellschaft geht Geschäftsführer Prof. Georg Fundel im Mai 2017 in den Ruhestand. Seine Nachfolgerin Dr. Arina Freitag ist künftig für den Bereich Aviation sowie für Controlling und Finanzen des Landesflughafens zuständig. Nachhaltiges Handeln bleibt mit dem fairport STR integraler Bestandteil unserer Konzernstrategie. Auch künftig wollen wir unseren nachhaltigen Wachstumskurs fortsetzen und haben dabei stets unsere Verantwortung für alle Stakeholder im Blick. Nachhaltig wirtschaften heißt für uns, einen Mehrwert zu schaffen – für die Mitarbeiter, die Umwelt sowie für Ökonomie und Menschen in der Region. Dabei bekennen wir uns ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex der Bundesregierung.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre dieses ersten integrierten Berichts. Für Rückmeldungen und kritische Anmerkungen sind wir Ihnen dankbar.

Prof. Georg Fundel
Geschäftsführer FSG

Walter Schoefer
Geschäftsführer FSG

Unter der Dachmarke
fairport STR bündelt die FSG ihre
Nachhaltigkeitsaktivitäten.

Wer wir sind.

mehr als 10.000

MENSCHEN sind auf dem Gelände des Flughafens in über 300 Betrieben, Institutionen und Behörden tätig .

10,6 Mio.

PASSAGIERE flogen 2016 von und nach Stuttgart.

Die FSG betreibt den Airport seit 1957. Ihr öffentlicher Auftrag: das Land und die Metropolregion Stuttgart an den nationalen und internationalen Luftverkehr anzubinden.

DER FLUGHAFEN STUTTGART

Ob Berlin, Istanbul oder Atlanta, USA: 2016 flogen vom Flughafen Stuttgart aus mehr als 10 Mio. Passagiere mit rund 55 Airlines etwa 100 nationale und internationale Ziele an – und umgekehrt. Durchschnittlich starten oder landen damit täglich gut 360 Flugzeuge. So ist der Flughafen Stuttgart für die Region ein unverzichtbarer Standortfaktor: für die Wirtschaft Baden-Württembergs als Brücke zu vielen anderen Märkten, für die Konjunktur aufgrund der hohen Investitionen sowie für die Menschen als ein sicherer Arbeitsplatz. Ein weiteres Plus: Jeder Beschäftigte am Flughafen zieht im Schnitt zwei Folgearbeitsplätze in der näheren Umgebung nach sich.

Das Gelände des Flughafens erstreckt sich über etwa 400 Hektar auf der Filderhochebene rund 13 Kilometer südlich von Stuttgart. Betreiber ist seit 1957 die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG). An der FSG halten das Land Baden-Württemberg 65 % und die Stadt Stuttgart 35 % der Anteile als Gesellschafter. Die Geschäftsführung setzte sich 2016 aus zwei Geschäftsführern und fünf Prokuristen zusammen, der Aufsichtsrat ist mit zwölf Personen besetzt. Die FSG ist ausschließlich in Deutschland tätig. Das Unternehmen umfasst die zwei Geschäftsfelder Aviation und Non-Aviation. Ein Teil der Dienstleistungen wird über Tochtergesellschaften angeboten; dazu hält die FSG folgende Beteiligungen:

- → Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) (100 %)
- → Handels- und Service GmbH (HSG) (90 %)
- → Cost Aviation GmbH (CA) (75 %)
- → Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) (74,9 %)
- → Baden-Airpark GmbH (65,8 %)
- → S. Stuttgart Ground Services GmbH (SGS) (51 %)
- → Aviation Handling Services GmbH (AHS) (10 %)

Die FSG übernimmt Verantwortung

Der Flughafen Stuttgart verbindet einen der stärksten Wirtschaftsstandorte in Europa mit der Welt und ist ein bedeutender Arbeitgeber für die Region. Das Ziel der Betreibergesellschaft ist es, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Die

Nachhaltigkeitsstrategie der FSG gibt den Weg zum fairport STR, der Dachmarke für das Engagement des Airports, vor. Sie zielt darauf ab, alle Projekte im Sinne des fairport-Gedankens integriert anzugehen: Sie sollten so gestaltet sein, dass sie sowohl wirtschaftlich erfolgreich als auch sozial verantwortlich und ökologisch verträglich sind. Acht wesentliche Handlungsfelder legen die jeweiligen Schwerpunkte fest (siehe Seite 28).

Die einzelnen Aktivitäten auf dem Weg zum fairport STR fasst die Flughafengesellschaft in einem Nachhaltigkeitsprogramm (fairport-Programm, siehe Seite 82) zusammen. Permanent erhebt sie den Stand der Projekte und entscheidet über weitere Schritte; einmal im Jahr wird der Status quo veröffentlicht. Den Umweltteil des fairport-Programms koordiniert die Umweltabteilung. Die weiteren Aspekte verantwortet das fairport-Team; seine Aufgabe ist es, die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie zu begleiten. Es berichtet dazu direkt an die Geschäftsführung und gibt Empfehlungen an sie weiter. Das Team tritt mindestens viermal im Jahr zusammen und besteht aus dem Vorsitzenden des Betriebsrats sowie je einem Leiter der Unternehmens- und Fachbereiche Zentrale Services & Sicherheit (Vorsitzender), Recht, Controlling und Systeme, Nachhaltigkeitskommunikation und CSR, Umwelt sowie der Stabsstelle Arbeitsschutz.

Die Flughafengesellschaft bekennt sich – auf globaler Ebene – zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und – auf nationaler Ebene – zum Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung gemäß Deutschem Nachhaltigkeitskodex (DNK). Auf regionaler Ebene ist das Unternehmen seit 2014 Mitglied der Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit (WIN). Mit dieser fördert das Land Baden-Württemberg nachhaltiges Wirtschaften und den Erfahrungsaustausch zwischen engagierten Unternehmen.

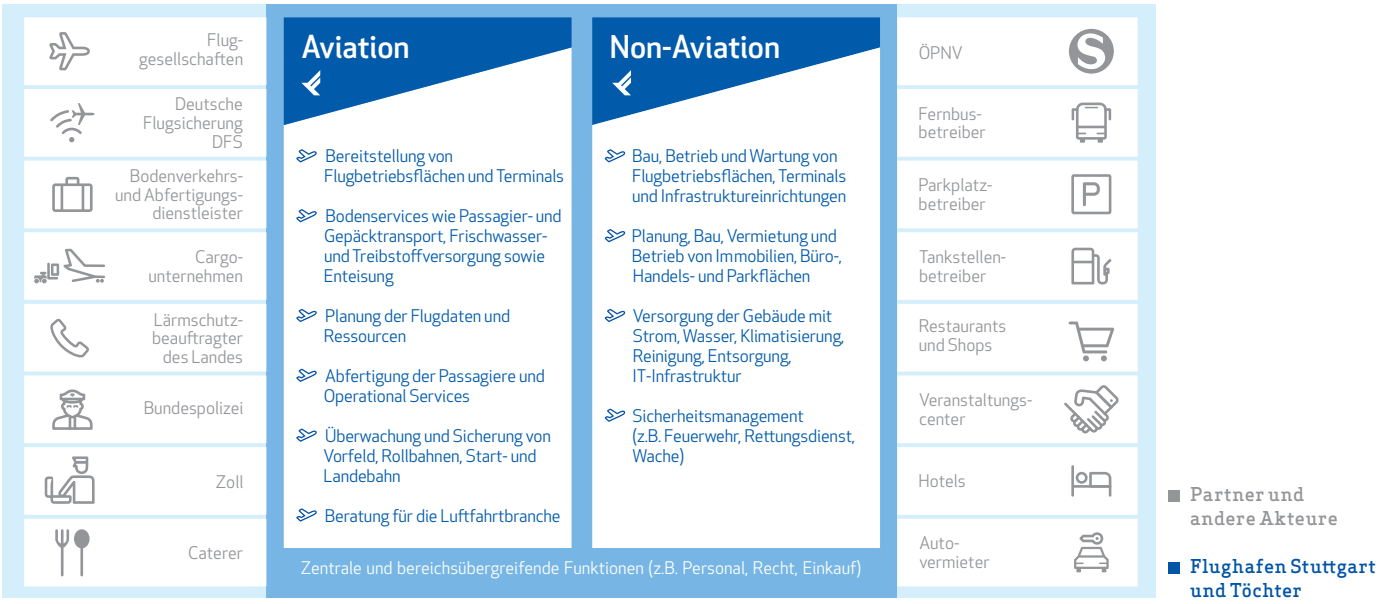
Nachhaltigkeit auch in der Steuerung verankert

Das Bekenntnis zur Nachhaltigkeit spiegelt sich konsequenterweise auch in der Unternehmenssteuerung 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. Damit folgt sie dem Ansatz des Shared Value: Wertschöpfung versteht sie nicht allein als Ziel wirtschaftlicher Tätigkeit, sondern berücksichtigt ebenso gesellschaftliche und ökologische Auswirkungen der Geschäftstätigkeit.

Aktuell wird das fairport-Controlling auf soziale Ziele ausgeweitet, bis Ende 2017 sollen diese vollständig integriert sein. Rund 100 Kennzahlen, die soziale Ziele messbar machen, wurden 2015 unter anderem anhand der ersten unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung identifiziert. Weitere Daten werden kontinuierlich über Prozess- und Systemanpassungen generiert. Bereits heute wird der Stand sozialer Unternehmensziele, wie der Förderung der Mitarbeiterqualifikation und der Steigerung der Arbeitszufriedenheit, durch Kennzahlen erfasst und fließt über das Controlling in Unternehmensentscheidungen mit ein.

Die über ein Umweltinformationssystem (UIS) erfassten Umweltdaten werden zum größten Teil direkt und automatisiert aus den Betriebsdaten der FSG abgeleitet. Diese Datenbasis ermöglicht unter anderem die Prognose der Verbrauchs- und Emissionsveränderungen sowie deren strategische Steuerung. Einzelne Investitionen können so nach ökologischen Kriterien bewertet werden.

Geschäftsmodell des Flughafen Stuttgart



IM DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Wirtschaftsfaktor, Verkehrsknotenpunkt und wichtiger Arbeitgeber in der Region: Der Flughafen Stuttgart steht im unmittelbaren Interesse der Öffentlichkeit. Daher berichtet die FSG transparent über ihre Ziele und Projekte, spricht dabei aber auch Herausforderungen und Hürden an, die sie gemeinsam mit ihren Stakeholdern meistern will. Die Basis dafür bildet ein systematischer, offener und direkter Dialog. Nur so kann der Flughafen bedarfsgerecht auf die sehr vielfältigen Bedürfnisse und Anliegen seiner Anspruchsgruppen – wie Passagiere, Nachbarn, Mieter und Airlines – eingehen und diese in die fairport-Strategie miteinfließen lassen.

Teil dieser transparenten Kommunikation sind auch die Nachhaltigkeitsberichte der FSG bzw. durch 2016 der integrierte Bericht, der das Finanz- und das Nachhaltigkeitsreporting zusammenfasst. Daneben hat die FSG 2016 erstmals eine Entsprechenserklärung gemäß dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) veröffentlicht. Der branchenübergreifende Transparenzstandard, der vom Rat für Nachhaltige Entwicklung entworfen wurde, umfasst 20 Nachhaltigkeitskriterien wie Ressourcenmanagement, Arbeitnehmer- oder Menschenrechte.

Positive Entwicklung dank offenem Dialog

Für die direkte Kontaktaufnahme mit ihren Stakeholdern nutzt die FSG unterschiedliche Kanäle: Tagesaktuell und interaktiv verläuft die Kommunikation über die sozialen Medien Facebook, Twitter und Instagram. Auch über die Homepage (www.flughafen-stuttgart.de) ist der Dialog mit der FSG jederzeit möglich. Auf diese Weise erhält das Unternehmen ungefiltert und zeitnah ein Stimmungsbild zu wichtigen Fragen, wie zur Zufriedenheit der Passagiere mit dem Service, oder auch allgemeine Wünsche und Anregungen.

Die FSG erfasst alle Beschwerden, die sie erreichen, und wertet sie nach dem jeweiligen Anliegen aus. Darunter fallen auch die Rückmeldungen, die an die Tochtergesellschaften oder Externe adressiert sind. Die Gesamtzahl der Beschwerden lag 2016 bei 869 (2015: 661), wovon die FSG jede einzelne bearbeitet hat. Die Zunahme um etwa 30 % im Vergleich zum Vorjahr ist unter anderem auf vereinzelte Vorfälle, wie den Unfall der Sun-Express-Maschine im Juli 2016, zurückzuführen. Der Großteil bezieht sich auf Beschäftigte am Flughafen allgemein und speziell bei den Sicherheitskontrollen. Auf das Verhalten des Personals hat die FSG in der Regel geringe Einflussmöglichkeiten, da nur 2,7 % der Beschwerden Mitarbeiter des eigenen Konzerns betrafen. Die Schreiben, die sich auf andere Angestellte beziehen, werden an die jeweiligen Unternehmen bzw. Behörden weitergegeben. Eingeleitete Ablaufoptimierungen der letzten Jahre führten dazu, dass die Meldungen zu den Sicherheitskontrollen 2016 rückläufig waren.

71.304

FACEBOOK-FANS im Jahr 2016

Die FSG antwortet den Beschwerdeschreibern nicht nur, sie zieht auch Konsequenzen und verbessert Abläufe, wo möglich. Ein Beispiel sind neue Fluggast-Infosäulen in den Terminals, die 2017 mit Bildschirmen ausgestattet werden sollen. Hier können Passagiere die FSG-Mitarbeiter anrufen und sich per Bildtelefon mit ihnen unterhalten. Zudem wird für eine Auswahl an Flügen bzw. Airlines eine neue Servicestation eingeführt. Mit dem sogenannten Self Bag Drop können Fluggäste ihr Gepäck selbst schnell und sicher aufgeben. Ein weiteres Novum ist die Stelle „Stakeholder Relations“: Eine Mitarbeiterin der FSG ist seit 2017 für den Austausch mit Anspruchsgruppen zuständig und führt aktiv den Kundendialog mit dem Ziel, einen noch engeren Kontakt zu den Stakeholdern zu pflegen.

6.085

TWITTER-FOLLOWER im Jahr 2016

Vier Themen im Detail

Die FSG möchte ihre integrierte Denkweise in diesem Bericht anhand von vier „Im Fokus"-Themen exemplarisch darstellen. Diese sind:

- → Smart fairport STR
- → Intermodaler Verkehrsknoten (siehe Seite 33)
- → Elektromobilität auf dem Vorfeld (siehe Seite 36)
- → Intelligente Energiesysteme (siehe Seite 48)

Dabei wird erklärt, welche Überlegungen und Entscheidungen den jeweiligen Projekten zugrunde liegen. Welche ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen werden die Aktivitäten zur Folge haben? Welche positiven wie negativen Effekte können sich daraus sowohl für den Airport-Betreiber und seine Töchter als auch auf sein Umfeld ergeben?

Im Fokus: smart fairport STR

Das erste „Im Fokus"-Thema stellt dabei eine wegweisende Kooperation für die Zukunft des Flughafen Stuttgart vor. Gemeinsam mit einem Team aus Wissenschaftlern und Studierenden hat die FSG einen Think-Tank ins Leben gerufen. Dieser skizziert eine Vision des „smart fairport STR", eines Flughafen Stuttgart der Zukunft. Das Kooperationsprojekt setzt sich insbesondere mit der Digitalisierung auseinander. So nimmt die FSG diesen und andere aktuelle Megatrends auf und stärkt die eigene Innovationskraft. In dem neu geschaffenen Forum wird unter anderem erörtert, wie das Flughafenerlebnis für Passagiere und Airportbesucher weiter gesteigert werden kann. Dabei werden verschiedene Zukunftsmodelle rund um die „Passenger Journey" und deren intelligente Vernetzung entwickelt.

Hierfür soll das bestehende Potenzial des Flughafens genutzt werden. Nicht zuletzt hat sich die FSG mit dem Leitbild fairport STR wichtige Ziele für die Zukunft gesetzt und bereits die Richtung für ihre weitere Entwicklung vorgegeben. Dabei ist es wichtig, die komplexen Fragen innerhalb des Projekts aus mehr als einer Perspektive zu betrachten und die drei Dimensionen Wirtschaft, Umwelt und Soziales gemeinsam – integriert – zu denken. Denn nur so ist die Flughafengesellschaft für die Zukunft gewappnet.

Integriert gedacht: smart fairport STR

Auswirkung auf den Flughafen und sein Umfeld

Nachhaltigkeitsstrategie unter der Lupe

[G4-24, G4-25, G4-26] Ihre Nachhaltigkeitsstrategie lässt die FSG von externen und internen Interessengruppen – dazu zählen Passagiere, Anwohner, Airport-Beschäftigte, Geschäftspartner, Wissenschaftler sowie Vertreter staatlicher Einrichtungen, von Interessenverbänden und der Presse – bewerten. In der jährlichen Online-Befragung fairport-Radar beurteilten diese auch 2016 die Relevanz der acht Handlungsfelder des Flughafens aus ihrer jeweiligen Perspektive. Als zentrale Themen für die Nachhaltigkeitsperformance der FSG werteten die knapp 400 Teilnehmer „Mitarbeiter und Arbeitsumfeld", „Wirtschaft und Region", „Corporate Governance und Compliance", „Umwelt und Ressourcen", „Standortentwicklung und Verkehrsanbindung", „Nachbarn und Gesellschaft" und „Fluglärm und Schallschutz", gefolgt von „Klimaschutz und Energie". Die Stakeholderperspektive ergänzt die strategische Bewertung der Handlungsfelder aus Unternehmenssicht – alle acht Handlungsfelder sowie deren Wertung sind in der Infografik auf Seite 28 dargestellt.

knapp **400**

TEILNEHMER bewerteten Nachhaltigkeitsthemen beim fairport-Radar

fairport-Beirat setzt wichtige Impulse

[G4-26, G4-27] Als erstes Unternehmen der Branche gründete die FSG im Februar 2014 einen wissenschaftlichen Nachhaltigkeitsbeirat, um gemeinsam die strategische Bedeutung von CSR-Themen zu erörtern. In jährlich stattfindenden Sitzungen stellt sich die FSG der konstruktiven und fundierten Kritik des sechsköpfigen Expertengremiums und erarbeitet gemeinsam mit diesem Ansätze zur Weiterentwicklung der fairport-Strategie. Insbesondere bei Fragestellungen, die viel Weitsicht erfordern, bringen die Wissenschaftler ihre Expertise ein und setzen wichtige Impulse. Im vergangenen Jahr standen im Wesentlichen die ökologische Bilanzierung der Energiewendeziele des Landes Baden-Württemberg sowie das Verständnis von integriertem Reporting im Fokus der Gespräche. Das 2017 gestartete Zukunftsprojekt smart fairport STR wurde aus diesen Diskussionen abgeleitet (siehe Seite 09).

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

Transparent kommuniziert

[G4-26] Die FSG ist auch auf politischer Ebene aktiv: Mit Gemeinderäten der Region und Vertretern der Lokalpolitik diskutiert sie regelmäßig über aktuelle Entwicklungen bei Bauvorhaben oder Infrastrukturprojekten. Der direkte Kontakt mit Anwohnern und der interessierten Öffentlichkeit findet bei größeren Projekten im Austausch statt. Ein aktuelles Beispiel dafür ist der Dialog zur Kerosinpipeline, den die FSG seit mehr als drei Jahren führt, um betroffene Bürger und die breite

Wo geht's lang? Das Team der Fluggastdienste hat es täglich mit vielen verschiedenen Fragen zu tun. Das meiste kann direkt vor Ort geklärt werden. In anderen Fällen sind die Mitarbeiter aber auch Schnittstelle zu den zuständigen Airlines und Behörden, und sie nehmen auch Verbesserungsvorschläge entgegen.

Allgemeinheit so früh wie möglich in die Planungen einzubeziehen (siehe Seite 21 Lagebericht). Dadurch verzögert sich zwar die Umsetzung – eine hohe Transparenz und die Zustimmung der Außenstehenden sind für den Erfolg dieses Projekts aus Sicht der FSG jedoch unerlässlich.

Mitgliedschaften in Branchen- und Fachverbänden sowie Vereinigungen bilden einen weiteren Baustein der politischen Kommunikation. Im Fokus stehen dabei insbesondere Regelungen im Luftverkehr oder Infrastrukturthemen. Die Flughafengesellschaft ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), des Kommunalen Arbeitgeberverbandes Baden-Württemberg (KAV) und seines Dachverbandes, der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA).

CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Die FSG fasst Corporate Governance und Compliance zu einem der acht Handlungsfelder ihrer Nachhaltigkeitsstrategie zusammen (siehe Seite 10). Da beides die Grundlage für alle anderen Handlungsfelder (siehe Seite 28) bildet, erfolgen die Erläuterungen bereits an dieser Stelle.

Verantwortungsvolle Unternehmensführung (Corporate Governance), wie sie in den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex Baden-Württemberg (PCGK) definiert ist, setzt die FSG in ihrem täglichen Handeln um. Ein umfassendes Risiko- und Pflichtenmanagement, ein übergeordnetes Richtlinienmanagement sowie eine transparente Aufbau- und Ablauforganisation stellen sicher, dass Risiken für das Geschäft und die Reputation frühzeitig erkannt und vermieden werden. Die Geschäftsleitung ist für die Einhaltung aller für die FSG geltenden Compliance-Anforderungen verantwortlich. Sie berichtet hinsichtlich des Status und der Ergebnisse an den Aufsichtsrat. Dieses zwölfköpfige Kontrollgremium, das 2016 dreimal tagte, setzt sich aus Vertretern des Landes Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart und der Belegschaft der FSG zusammen. Daneben hat der Aufsichtsratsvorsitzende keine weitere Position innerhalb der FSG inne.

Compliance beinhaltet die Einhaltung der geltenden Gesetze und Regelwerke ebenso wie freiwilliger Kodizes durch die Mitarbeiter. Sie ist zudem in die Unternehmens- und Risikosteuerung des Flughafenbetreibers integriert.

Der Compliance-Ausschuss setzt sich aus vier Mitgliedern zusammen. Dies sind die Leiter der Abteilungen Recht (Vorsitzender), Personal und Soziales, Controlling und Systeme sowie der Unternehmenskommunikation. Der Ausschuss tagt mindestens alle drei Monate und berät die Geschäftsführung in strategischen, organisatorischen und operativen Fragen. Das Gremium berichtet ihr regelmäßig über seine Aktivitäten. Bei Verdacht auf unternehmensbezogene Straftaten, Ordnungswidrigkeiten oder schwere Regelverstöße, die die FSG oder eine ihrer Tochterfirmen betreffen, können sich Hinweisgeber schriftlich und auf Wunsch anonym an den Compliance-Ausschuss wenden. Seit 2016 ist außerdem ein externer Vertrauensanwalt über fairport@luther-lawfirm.com und unter der Telefonnummer 01520 1624-700 erreichbar. Eingehende Hinweise werden streng vertraulich behandelt. Schwere Straftaten zulasten der FSG sollen so verhindert oder aufgeklärt werden.

Die weitere Implementierung eines integrierten Compliance-Managements ist ein wichtiges Ziel der FSG und damit ebenfalls Bestandteil des fairport-Programms. Das Compliance-Management-System besteht aus den drei Bausteinen fairport-Kodex, Datenbank und Schulungen. Diese werden in den kommenden Jahren sukzessive weiterentwickelt und verfeinert.

fairport-Kodex bildet die Basis

Werte und Standards für das Verhalten aller Mitarbeiter untereinander sowie gegenüber Kunden, Wettbewerbern, Geschäftspartnern, Behörden und anderen Interessengruppen sind im fairport-Kodex der FSG festgeschrieben.

Seit 2017 gilt der fairport-Kodex für alle Unternehmen am Flughafenstandort, an denen die FSG mehrheitlich beteiligt ist. Auch die Umweltpolitik der FSG und ihrer EMAS-zertifizierten Tochterunternehmen Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) wurde in den Kodex integriert. Um diesen unter Kollegen nachhaltig zu festigen, entwickelten Mitarbeiter 2016 in Workshops gemeinsame Ansätze zur künftigen Zusammenarbeit, zum Verhaltensstandard und zu den unternehmensweit verbindlichen Werten.

Der fairport-Kodex

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

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

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

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

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

Arbeits- und Gesundheitsschutz ..... Wir stehen für hohe Standards bei Sicherheit und Gesundheit.

Vertraulichkeit und Datenschutz ..... Wir gehen verantwortungsbewusst mit Informationen und Daten um.

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

Verbesserungsvorschläge der Beschäftigten zu den sieben Themenbereichen zeichnet die FSG jedes Jahr mit dem fairport-Preis aus, wobei die Gewinner jeweils ein Preisgeld von 1.000 € erhalten. Es sind in der Regel Mitarbeiter, die die betrieblichen Abläufe mit wachem Interesse beobachten, Daseinsberechtigungen hinterfragen und Anstöße zu Verbesserungen geben, wo immer es erforderlich erscheint. Dies ist ganz im Sinne des Nachhaltigkeitsgedankens, der permanente Optimierungen vorsieht. Dabei helfen Angestellte, die sich aktiv einbringen und nachhaltiges Handeln nicht als Aufgabe Einzelner, sondern vielmehr der Gemeinschaft verstehen. Die Verbesserungsvorschläge nehmen die jeweiligen Fachabteilungen in ihren Ideenpool auf; einige werden bereits umgesetzt.

Weiterführende interne Regelungen, die geltende Gesetze und Verordnungen erläutern und konkrete Handlungsanweisungen enthalten, bauen auf dem fairport-Kodex auf. Dies umfasst im Wesentlichen Richtlinien zum Datenschutz und zum Fremdfirmenmanagement sowie eine Dienstanweisung zur Korruptionsprävention. In Letzterer ist für Führungskräfte und Beschäftigte der FSG verbindlich geregelt, wie mit Geschenken oder Zuwendungen ebenso wie mit Spenden und Sponsoringleistungen umzugehen ist.

Datenbank bündelt alle Anforderungen

Internationale Verkehrsflughäfen sind mit über 5.500 Rechtspflichten und damit sehr umfangreichen externen Compliance-Anforderungen konfrontiert. Maßgebliche Rechtsgebiete sind etwa 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 unternehmensweiten Datenbank sind alle externen Compliance-Anforderungen und internen Richtlinien für die FSG-Mitarbeiter zusammengefasst. Sie wird monatlich durch einen externen Dienstleister aktualisiert. Als zentrale Schnittstelle innerhalb der FSG fungiert

Mehrmals täglich starten Flughafenmitarbeiter zu Kontrollfahrten. Flugbetriebssicherheit steht immer an erster Stelle.

die Rechtsabteilung. Sie dokumentiert systematisch, inwieweit die Compliance-Anforderungen erfüllt werden. Im Berichtsjahr wurden keine Verstöße festgestellt und dementsprechend keine Geldbußen verhängt.

Ein Ziel des fairport-Programms, das zentrale Richtlinienmanagement und Regelwerk zu überarbeiten, hat die FSG bereits erreicht. Dafür wurden unter anderem neue Richtlinien und übergeordnete Dienstanweisungen etabliert. Sie konkretisieren die Werte und Standards des fairport-Kodex im gesamten Unternehmen. Dadurch werden insbesondere verschiedene rechtliche Anforderungen in der Organisation besser umgesetzt und letztlich die Rechtssicherheit erhöht. Im Zuge der EASA-Zertifizierung und der Anforderungen an die EASA-Compliance wurde ein umfassendes EASA-Managementsystem aufgebaut.

Verbindliche Compliance-Schulungen

Seit Anfang 2014 führt die FSG regelmäßige Compliance-Schulungen durch, um den fairport-Gedanken in die gesamte Organisation und in die Prozesse zu tragen. Dabei wurden zunächst den Führungskräften und Mitarbeitern in besonders sensiblen Unternehmensbereichen über ein von der FSG entwickeltes Trainingsprogramm die Compliance-Inhalte vermittelt.

Bis 2018 sollen regelmäßige Schulungen zu diversen Compliance-Themen – wie Korruptionsbekämpfung, Umgang mit Geschenken oder Zuwendungen sowie Vergabe von Spenden und Sponsoringgeldern – über eine Softwareplattform erfolgen.

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Gesellschafter

Land Baden-Württemberg 65 %
Landeshauptstadt Stuttgart 35 %

Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat gehörten im Geschäftsjahr 2016 folgende Mitglieder an:

Winfried Hermann
Minister für Verkehr Baden-Württemberg
Vorsitzender

Fritz Kuhn
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Stuttgart
1. Stellvertretender Vorsitzender

Rudolf Sorkalla
Vorsitzender des Betriebsrats
der Flughafen Stuttgart GmbH
2. Stellvertretender Vorsitzender
(bis 31. Juli 2016)

Rita Ruff
Service-Managerin,
S. Stuttgart Ground Services GmbH
2. Stellvertretende Vorsitzende
(seit 06. Dezember 2016)
Arbeitnehmervertreterin

Senel Efe
Teamassistentin Flughafen Stuttgart GmbH
Arbeitnehmervertreterin
(seit 01. August 2016)

Walter Kortus
Ministerialrat im Ministerium
für Finanzen Baden-Württemberg
(bis 22. August 2016)

Felix Schreiner, MdL
Mitglied des Landtags
Baden-Württemberg
(seit 22. August 2016)

Klaus-Peter Murawski
Staatsminister im Staatsministerium
Baden-Württemberg

Anna Deparnay-Grunenberg
Mitglied des Gemeinderats
der Landeshauptstadt Stuttgart

Peter Radke
Headloader Flugzeugabfertigung,
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH
Arbeitnehmervertreter

Peter Hofelich, MdL
Staatssekretär im Ministerium
für Finanzen Baden-Württemberg
(bis 01. Juni 2016)

Nicole Razavi, MdL
Mitglied des Landtags
Baden-Württemberg
(seit 22. August 2016)

Andreas Schwarz, MdL
Mitglied des Landtags
Baden-Württemberg

Martin Stadelmaier
Rechtsanwalt MBA,
Flughafen Stuttgart GmbH
Arbeitnehmervertreter

Dr. Carl-Christian Vetter
Mitglied des Gemeinderats
der Landeshauptstadt Stuttgart

Geschäftsführung

Prof. Georg Fundel
Dipl.-Ökon., Geschäftsführer

Walter Schoefer
Jurist, Geschäftsführer

Dennis Huber
Jurist, Prokurist

Ralf Laßau
Dipl.-Ing., Prokurist

Wolfgang Müller
Prokurist

Wolfgang Rieger
Dipl.-Kfm., Prokurist

Dirk Spengler
Dipl.-Betriebsw., Prokurist

ZUSAMMENGEFASSTER LAGE- UND KONZERNLAGE-BERICHT

für das Geschäftsjahr 2016

Grundlagen des Konzerns

Der Flughafen Stuttgart verfolgt den öffentlichen Auftrag, die Region Stuttgart sowie das Land Baden-Württemberg an den nationalen und internationalen Luftverkehr anzubinden. Betreiber ist seit 1957 die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) mit Sitz in Stuttgart. Deren Gesellschafter sind das Land Baden-Württemberg mit 65 % und die Stadt Stuttgart mit 35 % Beteiligung.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtbranche

Im Jahr 2016 zählten die deutschen Flughäfen mehr als 220 Mio. Passagiere, ein Zuwachs von 3,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Dabei bewegten sich die Unternehmen der Luftfahrtbranche politisch und wirtschaftlich in einem zunehmend schwierigen Umfeld. So führten u. a. die politischen Veränderungen in der Türkei und ihre Folgen zu deutlichen Einbrüchen der Nachfrage und zwangen Veranstalter und Airlines zu kurzfristigen Anpassungen. Das Ja zum Brexit beim Referendum in Großbritannien im Juni 2016 hat viele in Europa ebenso überrascht wie der Ausgang der US-Wahlen im November. Wie sich der EU-Austritt Großbritanniens generell und speziell auf Fluggesellschaften wie die British-Airways-Mutter IAG (International Airlines Group) oder Easyjet auswirken wird, bleibt abzuwarten.

Die europäischen Airlines standen auch 2016 unter hohem Konsolidierungsdruck. Der Lufthansa-Konzern, der in mehreren Tarifkonflikten fortgesetzten Streiks ausgesetzt war, hat den Abbau vieler hundert Stellen bei seinen Tochtergesellschaften Lufthansa Cargo, Lufthansa Technik und LSG Sky Chefs angekündigt. Air Berlin hat nach einem weiteren Rekordverlust einen rigorosen Umbau angestoßen: Ein Großteil ihrer Flotte wird von Lufthansa gemietet oder integriert, der Rest in ein Joint Venture mit Tuifly ausgegliedert, das sich auf Langstreckenflüge konzentrieren soll. Lufthansa selbst hat kurz vor Jahresende ein Codeshare-Abkommen mit Etihad Airways angekündigt. Fluggesellschaften wie Ryanair und Easyjet wollen in Deutschland massiv expandieren. Der scharfe Wettbewerb unter den Airlines wird anhalten, die Konsolidierung selbst bei wirtschaftlich positiven Rahmendaten weiter voranschreiten.

Die zahlreichen Unwägbarkeiten werden Airlines und Flughäfen auch im kommenden Jahr herausfordern. Die Anschläge auf den Flughafen Brüssel am 22. März 2016, in Nizza am 14. Juli 2016 und in Berlin am 19. Dezember 2016 zeigen die Verwundbarkeit des öffentlichen Lebens und machen klar, dass Sicherheit weiterhin eine große Aufgabe für alle Systempartner bleibt – sei es am Boden, in der Luft, für die Informationstechnik oder in der Dienstleistung.

Das neue Luftverkehrskonzept der Bundesregierung, das 2017 verabschiedet werden soll, wird mittelfristig die Weichen für die Luftfahrtbranche am Standort Deutschland stellen. Zu den Eckpunkten des Entwurfs zählen die Stärkung der Drehkreuze und keine weiteren Einschränkungen der Betriebsgenehmigungen. Die Forderungen nach Abschaffung der nationalen Luftverkehrssteuer und einer Senkung der Luftsicherheitsgebühren bleiben jedoch offen. Damit die Luftfahrtbranche nachhaltig wirtschaften kann, müssen auch zukünftig weniger Wettbewerbsverzerrung und mehr Chancengleichheit für alle Marktteilnehmer eingefordert werden, sei es im wirtschaftlichen oder rechtlichen Bereich.

Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft und des Konzerns

Verkehrsdaten

Passagiere: Zahl der Fluggäste weiter gestiegen

Im Geschäftsjahr 2016 wurden am Flughafen Stuttgart rund 10,6 Mio. Fluggäste gezählt, ein Plus von 1,1 % gegenüber dem Vorjahr. Damit hat der Flughafen Stuttgart den Passagierrekord von 2015 erneut übertroffen. War das Wachstum zu Jahresbeginn zwischen Januar und Mai mit 4,7 % mehr Fluggästen als im gleichen Vorjahreszeitraum noch stark, kehrte sich diese Entwicklung in den Folgemonaten um. Im Hauptreisemonat August gingen die Zahlen im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % zurück. Zum Jahresende stagnierte der Rückgang schließlich. Dennoch zählte der Flughafen von Mai bis Oktober sechs Monate in Folge über 1 Mio. Fluggäste, sodass am Jahresende ein neues Allzeithoch erreicht wurde. Vor allem bedingt durch die Auswirkungen der politischen Entwicklungen in der Türkei auf die Tourismusbranche, die neu aufgekommene Terrorgefahr sowie Streiks der Piloten, Flugbegleiter und des Sicherheitspersonals hat der Flughafen das geplante Wachstum von 3 % jedoch nicht erreicht.

Im Ranking nach Passagierzahlen sind die Lufthansa-Töchter Germanwings und Eurowings unverändert die Nummer eins. Mit 3,38 Mio. Fluggästen von und nach Stuttgart konnte die Airline ihren Marktanteil auf 31,9 % steigern. Trotz Negativschlagzeilen hält die Fluggesellschaft Air Berlin mit rund 1,9 Mio. Passagieren den zweiten Platz. Ihr Marktanteil ist mit 17,5 % jedoch leicht rückläufig. Unter den Top-Ten-Airlines verzeichneten Condor (–23,3 %), Sun Express (–19,9 %) und Air Berlin (–5,1 %) die größten Rückgänge. Die übrigen Fluggesellschaften legten mit einstelligen Wachstumsraten zu. Die Passagierzahlen wuchsen im europäischen Verkehr um 2,8 % und innerhalb Deutschlands um 2,4 %, während der Verkehr ins übrige Ausland um 34,7 % einbrach.

Wie sich der Reiseverkehr in arabische und nordafrikanische Länder künftig entwickeln wird, und wie Fluggesellschaften wie Easyjet und Ryanair auf die Konsolidierung in der deutschen Luftverkehrsbranche reagieren werden, ist schwer abschätzbar.

Flugbewegungen: Leichter Rückgang bei Starts und Landungen

Die Zahl der Starts und Landungen fiel 2016 um 0,6 %, es wurden 129.704 Flugbewegungen registriert. Die durchschnittliche Sitzplatzauslastung der Maschinen lag mit 75,9 % um 0,7 Prozentpunkte unter dem Spitzenwert des Vorjahres. Bei jedem Flug von und nach Stuttgart wurden 2016 im Schnitt 107 Passagiere befördert und damit pro Flug ein Passagier mehr als 2015. Die Airlines setzen weiterhin bevorzugt größeres Fluggerät ein.

2016 konnte der Passagierrekord des Vorjahres nochmals übertroffen werden – trotz einiger Turbulenzen im Markt.

Luftfracht und Luftpost: Knapp 22.000 Tonnen geflogene Luftfracht

2016 wurden von und nach Stuttgart rund 21.898 t geflogene Luftfracht befördert, im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies ein Plus von über 7 %. Dieses Wachstum ist auf eine Vergrößerung der Frachtkapazität durch den Einsatz größeren Fluggeräts der Luftfrachtdienstleister zurückzuführen. Das Aufkommen an Beifracht sank um 10 %, während sich der Marktanteil der Expressdienstleister DHL und FedEx um 16 % erhöhte. Rund 5 % der geflogenen Luftfracht wurde im Geschäftsjahr von Frachtchartern transportiert. Bei der Luftpost war mit 9.865 t ein Zuwachs von 4 % zu verzeichnen.

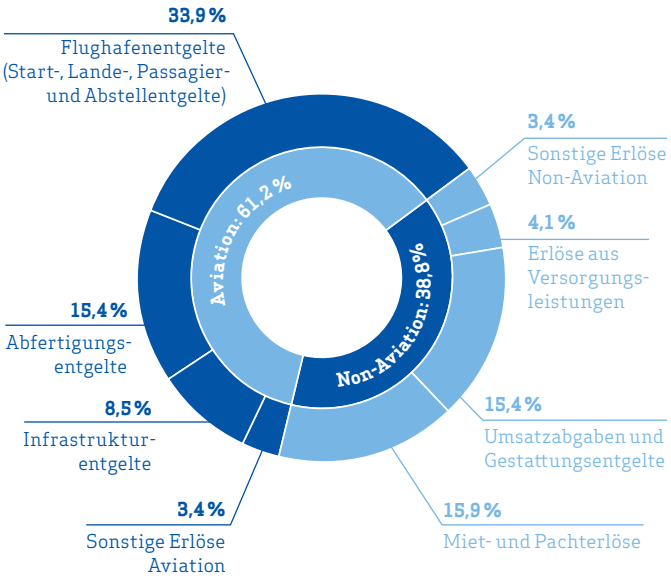
Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Ertragslage FSG-Konzern

Der Umsatz des FSG-Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2016 auf 292,1 Mio. € (Vorjahr 276,4 Mio. €). Das Konzernergebnis betrug –22,5 Mio. € (Vorjahr 1,5 Mio. €).

Ertragslage Flughafen Stuttgart GmbH

Der Umsatz der Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2016 belief sich auf 269,8 Mio. €. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies ein Plus von 23 Mio. € (9,3 %). Die Umsätze verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Segmente:



Geschäftsbereich Aviation: Umsatzplus durch mehr Fluggäste

Der Umsatz des Geschäftsbereichs Aviation stieg im Vergleich zum Vorjahr um 8,4 Mio. € (5,4 %) auf 165,1 Mio. € durch das höhere Fluggastaufkommen. Zusätzlich führte die Überlassung der Mitarbeiter des Bodenverkehrsdienstes an die Tochtergesellschaft SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH ab 1. Juli 2016 zu höheren Umsätzen. Eine entsprechende Gegenposition enthält der Materialaufwand unter bezogene Leistungen.

Geschäftsbereich Non-Aviation: Umsatzsteigerung durch Neuvermietungen

Die Umsätze der Non-Aviation-Geschäftsbereiche (Immobilien, Facility Management, Informations- und Kommunikationstechnologie) legten gegenüber Vorjahr um 14,7 Mio. € (16,3 %) auf 104,8 Mio. € zu. Die Umsatzsteigerungen sind insbesondere auf die Neuvermietungen des fertiggestellten Bürokomplexes SkyLoop an die Wirtschaftsprüfungs- und Unternehmensberatungsgesellschaft EY (Ernst & Young) ab Januar 2016 zurückzuführen. Zusätzliche Umsätze konnten durch die Inbetriebnahme des Stuttgart Airport Busterminal (SAB) und die Vermietung von Flächen im neuen Verwaltungsgebäude der Flughafengesellschaft SkyPort erzielt werden. Wesentlich zum Umsatzwachstum trugen auch die höheren Umsatzerlöse aus dem Fluggastparken bei.

Materialaufwand höher durch Sondereffekt

Der Materialaufwand lag im Vergleich zum Vorjahr um 10,1 Mio. € (17,6 %) über dem Vorjahreswert. Diese deutliche Steigerung ist zurückzuführen auf die Veränderung des Geschäftsmodells für den Bodenverkehrsdienst der Flughafen Stuttgart GmbH. Seit 1. Juli 2016 werden alle wesentlichen Bodenverkehrsdienstleistungen bei der Tochtergesellschaft SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH eingekauft. Entsprechend gestiegen sind damit im Vorjahresvergleich die Aufwendungen für bezogene Leistungen. Eine entsprechende Gegenposition ist im Umsatz als Erlös aus Arbeitnehmerüberlassung enthalten.

Personalaufwand durch Tarifsteigerungen höher

Der Personalaufwand lag im Geschäftsjahr 2016 bei 59,7 Mio. € und damit insbesondere durch die Tarifsteigerungen um 1,8 Mio. € (3,2 %) über dem Vorjahreswert. Die Personalkostenquote belief sich auf 22,1 % (Vorjahr 23,4 %). Der Personalbestand zeigt sich im Jahresdurchschnitt nahezu unverändert.

Abschreibungen gestiegen

Das Abschreibungsvolumen lag im Jahr 2016 bei 32,5 Mio. € und damit um 5,3 Mio. € über dem Vorjahr. Wesentliche Gründe sind die Inbetriebnahmen des neuen Bürogebäudes SkyLoop, des Stuttgart Airport Busterminals (SAB) und der Zentrale der Flughafen Stuttgart GmbH SkyPort.

Sonstige betriebliche Aufwendungen gestiegen durch hohe Zuschüsse für S21

Das Gesamtvolumen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr deutlich um 30,0 Mio. € (28,4 %) auf 135,8 Mio. €. Darin enthalten sind Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21 in Höhe von 59,0 Mio. € (Vorjahr 40,0 Mio. €). Zusätzlich führten insbesondere hohe Instandhaltungen und Reparaturen für Gebäude und Außenanlagen zum insgesamt höheren Volumen.

Finanzergebnis positiv

Das Finanzergebnis ist positiv und liegt bei 1,3 Mio. € (Vorjahr 3,3 Mio. €). Die Verschlechterung gegenüber Vorjahr resultiert aus einem Sondereffekt im Geschäftsjahr 2015 mit der Zuschreibung der Beteiligung an der AHS Aviation Handling Services GmbH. Das insgesamt positive Finanzergebnis ist zurückzuführen auf hohe Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungsverträgen profitabler Tochtergesellschaften sowie eine weiterhin sehr zinsgünstige Finanzierung im kurzfristigen Bereich. Wertberichtigungen auf Finanzanlagen waren im Geschäftsjahr 2016 in Höhe von 0,7 Mio. € (Vorjahr 0,6 Mio. €) erforderlich.

Jahresergebnis verschlechtert durch hohe Zuschüsse für S21

Das durch den Betrieb erwirtschaftete operative Ergebnis (EBIT bereinigt um Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21) lag für das Geschäftsjahr 2016 bei 40,7 Mio. € (Vorjahr 43,7 Mio. €). Das Jahresergebnis lag aber mit –17,9 Mio. € deutlich um 23,2 Mio. € unter Vorjahr (5,4 Mio. €). Aufwendungen in Höhe von 59,0 Mio. € (Vorjahr 40,0 Mio. €) aus Zahlungsverpflichtungen gegenüber der DB Netz AG zur Finanzierung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm/Stuttgart 21, insbesondere das Risikobudget betreffend, belasteten das Jahresergebnis und führten zur deutlichen Verschlechterung gegenüber Vorjahr.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Investitionen in das Anlagevermögen des Geschäftsjahres konnten teilweise aus eigenen Mitteln finanziert werden. Zum 31. Dezember 2016 betrug das Eigenkapital 468,8 Mio. € (Vorjahr 486,6 Mio. €). Die Eigenkapitalquote lag somit bei 74,0 %. Der operative Cashflow (EBITDA bereinigt um Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21) belief sich im Geschäftsjahr 2016 auf 73,3 Mio. € (Vorjahr 70,9 Mio. €). Die Finanzlage ist stabil.

Investitionen in die Zukunft

Die Flughafen Stuttgart GmbH investierte im Geschäftsjahr 2016 34,0 Mio. € (Vorjahr 95,0 Mio. €) in immaterielle Wirtschaftsgüter und das Sachanlagevermögen der Gesellschaft.

In der Stuttgart Airport City blickt die FSG auf ein Jahr der Fertigstellungen zurück: Anfang 2016 bezogen erste Mieter und Mitarbeiter der FSG die Bürogebäude SkyLoop und SkyPort. Im Mai ging das Stuttgart Airport Busterminal (SAB) in Betrieb.

Airport City wächst: SkyLoop und SkyPort

76 % des SkyLoop belegt als Hauptmieter die Wirtschaftsprüfungs- und Unternehmensberatungsgesellschaft EY (Ernst & Young), die ihre deutsche Unternehmenszentrale an den Flughafen verlegte. Die rund 1.700 Mitarbeiter zogen im Februar 2016 ein. Die FSG investierte rund 114 Mio. € in den geschwungenen Baukörper, der neben der Autobahn A8 errichtet wurde. Er bietet circa 60.000 m² Bruttogeschossfläche auf sieben oberirdischen und zwei unterirdischen Stockwerken.

In dem neuen Bürogebäude SkyPort sind seit seiner Fertigstellung Ende Februar 2016 rund 250 Mitarbeiter der FSG tätig. Die Zentrale der Flughafengesellschaft belegt die ersten vier von sechs oberirdischen Stockwerken. Weitere Flächen wurden 2016 an eine Anwaltskanzlei vermietet. In das modern und offen gestaltete Bürogebäude mit circa 13.700 m² Bruttogeschossfläche in der Flughafenstraße 32 investierte die FSG rund 32 Mio. €. Der Neubau wird hohen Ansprüchen an Energieeffizienz und Nachhaltigkeit gerecht. Das bisherige, 1973 bezogene

Mehr Passagiere bringen mehr Umsatz. Der Geschäftsbereich Aviation setzte im vergangenen Jahr 165,1 Mio. € um.

Verwaltungsgebäude nutzte die Fläche nicht optimal aus und galt für heutige Verhältnisse als zu energieintensiv; es wurde im Mai 2016 abgerissen.

Die Vermietung der übrigen Flächen in SkyLoop und SkyPort wurde 2016 forciert, sodass beide Gebäude 2017 voraussichtlich bezogen sein werden. Mit jedem neuen Mieter wird der Standort noch stärker an Bedeutung gewinnen.

Anbindung an die Straße: Stuttgart Airport Busterminal (SAB)

Im Mai 2016 rollte im Stuttgart Airport Busterminal (SAB) – dem neuen Fernomnibusbahnhof der Landeshauptstadt Stuttgart – der Betrieb an. Neben Regionalbuslinien des öffentlichen Nahverkehrs steuern Fernbuslinien von dort aus rund 20 Ziele im Inland und circa 50 Ziele im europäischen Ausland an. Der Fernbusverkehr soll pro Jahr rund 1 Mio. Fahrgäste an den Flughafen bringen, die dort ein- oder aussteigen. 260 An-

und Abfahrten können am SAB täglich auf 18 Bussteigen abgewickelt werden. Der Busbahnhof ist ebenerdig in das seit November 2015 genutzte Parkhaus P14 integriert. Die FSG investierte rund 32 Mio. € in das Mehrzweckgebäude; darin enthalten ist der Kostenzuschuss der Landeshauptstadt für das SAB von etwa 5,8 Mio. €. Betreiber des Busterminals ist die Deutsche Touring GmbH.

Übernachtungsangebot ausbauen: neues Kongresshotel

Auf dem frei gewordenen Grundstück des ehemaligen FSG-Bürogebäudes baut die STINAG (Stuttgart Invest AG) seit September 2016 ein neues Kongresshotel. Es erweitert das Übernachtungsangebot am Flughafen und der Landesmesse auf über 800 Hotelzimmer. Das Vier-Sterne-Haus mit 262 Zimmern und einem rund 1.500 m² großen Konferenz- und Bankettbereich soll von der Mövenpick Hotels & Resorts Management AG betrieben werden, die seit 2007 bereits das benachbarte Mövenpick Hotel Stuttgart Airport & Messe führt. Der Neubau in direkter Nachbarschaft zur Landesmesse soll zum Jahresanfang 2019 eröffnen.

Anbindung an das U-Bahn-Netz: Stadtbahnlinie U6

Um den Stuttgarter Flughafen noch besser an das städtische Nahverkehrsnetz anzubinden, soll die Stadtbahnlinie U6 verlängert werden: Die rund 3,2 km lange Trasse vom Gewerbegebiet Stuttgart-Fasanenhof sieht drei neue Haltestellen vor; die Endstation Flughafen soll am südlichen Rande der Messepiazza entstehen. Die Kosten teilen sich die Bauherrin Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Landkreis Esslingen und die Stadt Leinfelden-Echterdingen. Der Bau soll Ende 2020 abgeschlossen sein.

Im Dezember 2016 wurde der Planfeststellungsbeschluss für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen erlassen. Da die Endhaltestelle in einem offenen Trog direkt vor dem neuen Konferenzhotel liegen wird, plant die Flughafengesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats den vorbereitenden Bau der Endstation zu übernehmen, um Beeinträchtigungen zu Beginn des Hotelbetriebs vorzubeugen.

SkyLoop aus der Vogelperspektive: Der Ende Januar 2016 fertiggestellte Bürokomplex bietet unter anderem 1.700 Mitarbeitern der Beratungsgesellschaft EY auf rund 40.000 m² einen modernen Arbeitsplatz.

Anbindung an die Schiene: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Die Station Flughafenbahnhof soll den Airport direkt an die Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm anbinden. Durch den Anschluss an die Bahn rechnet die FSG mit bis zu 1 Mio. zusätzlichen Passagieren. 2009 verpflichtete sich die FSG im Finanzierungsvertrag zu Zahlungen von maximal 339,4 Mio. €. Im Geschäftsjahr 2016 erbrachte sie Leistungen in Höhe von circa 59,0 Mio. €.

Die FSG bemüht sich darum, dass in der Vorbereitung und während der Bauzeit die Belange des Flughafens und anderer Betroffener auf dem Gelände angemessen berücksichtigt werden. Da bereits während der Bauphase Parkierungsflächen für Fluggäste entfallen werden, plant die FSG zum Ausgleich den Bau eines neuen Parkhauses.

Kerosinpipeline in Planung

Die Airlines tankten 2016 mehr als 270.000 m³ Kerosin für den Flugbetrieb in Stuttgart. Bislang findet die Versorgung mit Treibstoff ausschließlich über Lkw-Transporte statt. Allerdings soll Ende 2017 das nächstgelegene zentrale Tanklager in Heilbronn geschlossen werden, sodass es alternativer Versorgungslösungen bedarf. Die FSG plant daher den Anschluss an die Central European Pipeline Systems (CEPS) über eine Verbindungspipeline. Diese könnte jährlich rund 7.500 Lkw-Gefahrenguttransporte ersetzen. Die mit der bisherigen Lieferung einhergehende Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastung auf den Straßen könnten entfallen und CO_2-Einsparungen von über 650 t pro Jahr wären möglich. Im Raumordnungsverfahren wurde die Trassenvariante ab Oberboihingen bei Wendlingen entlang der Autobahn A8 als günstigste Variante im Hinblick auf Flächen, Infrastruktur und Umwelt ermittelt. Das für die Baugenehmigung erforderliche Planfeststellungsverfahren hat sich 2016 verzögert, nachdem der Gemeinderat in Unterensingen im Juli 2015 knapp gegen die Trassenführung stimmte, und die FSG unter anderem deshalb bislang noch nicht alle erforderlichen Leitungsrechte sichern konnte. Das Bürgerbeteiligungsverfahren wurde daraufhin fortgeführt.

Tochtergesellschaften

Die Flughafen Stuttgart GmbH hält die folgenden Beteiligungen.

Baden-Airpark GmbH (65,8 %)

Mit insgesamt 1.113.952 Fluggästen im Geschäftsjahr 2016 (Vorjahr 1.064.348) steigerte der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) die Vorjahreszahlen um 4,7 %. Die Flugbewegungen erhöhten sich um 4,6 %. Das Wachstum geht auf neue Linienverbindungen der ungarischen Fluggesellschaft Wizz Air zurück, die sich mit über 73.000 Passagieren am FKB etabliert hat. Auch die Stationierung des Rettungshubschraubers „Christoph 43" bei der DRF Luftrettung, die bereits seit 1999 ihr Operation Center am FKB betreibt, erhöhte die Zahl der Starts und Landungen. Mit der Note 1,9 erhielt der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden eine überdurchschnittlich gute Bewertung beim Flughafencheck 2016 der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC).

Der Gewerbepark ist das zweite wichtige Standbein der Baden-Airpark GmbH. Um die Nachhaltigkeitsleistung und Wettbewerbsfähigkeit weiter zu steigern, wurden wesentliche Akzente gesetzt. Nachdem bereits im Tagungscenter und im Terminal die Beleuchtung auf moderne stromsparende LED-Beleuchtung umgerüstet wurde, wurde im 4. Quartal 2016 die umfangreiche Straßen- und Parkplatzbeleuchtung des Areals mit Leuchtdioden erneuert. Um den Parkcharakter des Airparks zu erhalten und die Bestimmungen des Bebauungsplans einzuhalten, wurden über 90 Bäume neu gepflanzt und damit die bestehende Flora ergänzt. Ein sorgfältiges Baumpflegemanagement soll das Wachstum der Pflanzen fördern. Durch ein ausgeklügeltes Mähkonzept bieten die Gewerbeparkflächen Raum für seltene Tier- und Pflanzenarten, die bei Exkursionen erkundet werden können. Die Bewirtschaftung der Grünflächen dient dabei der Vermeidung gefährlicher Kollisionen zwischen Vögeln und Flugzeugen (Vogelschlag).

Die Vermietung der Bestandsgebäude blieb weitgehend unverändert. Für den Zoll wurden 2016 Flächen im Airpark Business Center reserviert, die zum 1. Februar 2017 angemietet werden. Im Medienbereich ist der Verkauf des Gasnetzes zum 31. Dezember 2016 an die Stadtwerke Baden-Baden erfolgt. Mit einem externen Projektentwickler wurden Vorverträge für die Ansiedlung von Logistikdienstleistern im A-Sektor abgeschlossen.

Sondereffekte belasten das Betriebsergebnis

Einer positiven Erlösentwicklung beim Profitcenter Immobilien stehen geringere Erlöse beim Profitcenter Flughafen gegenüber. Durch den starken Rückgang bei den Pauschalreisenden und die weiter sinkende Nachfrage der Airlines nach Dienstleistungen durch den Flughafen blieben die Erlöse um circa 456 T€ hinter dem Planansatz zurück. Diese unbefriedigende Entwicklung bei den Gesamterlösen wird von weiter

steigenden Kosten begleitet. Im Jahr 2016 wurden mehrere nachhaltige Projekte, die buchhalterisch als Aufwand zu behandeln sind, durchgeführt. Hierzu zählen insbesondere die Umrüstung auf stromsparende LED-Einrichtungen und Umbauten im Terminal, die zum einen der Sicherheit und zum anderen der schnelleren Abfertigung der Passagiere bei der Personenkontrolle dienen. Die Erneuerung eines Röntgengeräts der Behörden führte zu Umbauten an der Gepäckförderanlage, die nach gesetzlicher Regelung vom Flughafenbetreiber zu tragen sind. Neben den konventionellen Kostenstrukturen und erhöhten Reparatur- und Instandhaltungsaufwendungen durch diverse technische Prüfungen schwächen neue Kostenkomponenten, die aus veränderten Gesetzen und Verordnungen resultieren, die Ertragskraft – wie etwa die IGV-Umlagen und neue Anforderungen der EASA (European Aviation Safety Agency) sowie der ADQ-Verordnung (Aeronautical Data Quality).

Im Geschäftsjahr 2016 hat das Unternehmen neben den Aufwandsmaßnahmen Investitionen in Höhe von 1.936 T€ getätigt. Das Profitcenter Immobilien investierte 949 T€ in die Infrastruktur des Gewerbeparks und den Erwerb von Ausgleichsflächen. Auf das Profitcenter Flughafen entfielen Investitionen in Höhe von 987 T€. Darunter gefasst sind gebrauchte Passagierbusse (253 T€), ein Balkensprühgerät mit Anhänger (222 T€), Flugsicherungs- und Betriebstechnik (109 T€) und Digitalfunk der Feuerwehr (206 T€). Die Abschreibungen auf das Anlagevermögen beliefen sich auf 8.145 T€.

Die Baden-Airpark GmbH wies im Geschäftsjahr 2016 – wie seit 2004 durchgehend – ein positives Betriebsergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern (EBITDA) in Höhe von 855 T€ aus (Vorjahr 2.502 T€). Bedingt durch die erläuterten Sondereffekte ist dies jedoch das schlechteste Jahresergebnis seit 2004. Mit einem Effizienzprogramm für die Jahre 2017 bis 2020 arbeitet die Gesellschaft daran, sich wieder deutlich zu verbessern.

Aufgrund der guten Eigenkapitalausstattung hat die Baden-Airpark GmbH keine Bankverbindlichkeiten. Die minimalen Verzinsungen auf Guthaben erbrachten ein Finanzergebnis von 88 T€. Die sonstigen Steuern in Höhe von 80 T€ setzen sich aus Grundsteuern (73 T€) und Kraftfahrzeugsteuer (7 T€) zusammen. Der Jahresverlust belief sich auf 7.282 T€ (Vorjahr –5.992 T€).

Cost Aviation GmbH (75 %)

Die Tochtergesellschaft ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Flughafen Stuttgart GmbH (75 %) und der Inform, Institut für Operations-Research und Management GmbH (25 %). Bei einem Umsatz von 437 T€ (Vorjahr 768 T€) wurde ein Jahresergebnis von 90 T€ (Vorjahr 152 T€) erwirtschaftet.

Flughafen Stuttgart Energie GmbH (100 %)

Die Tochtergesellschaft der Flughafen Stuttgart GmbH ist der Energiedienstleister für den Flughafen Stuttgart. Sie ist verantwortlich für den Bezug und Transport von Strom, Gas und Heizöl sowie die Produktion und Verteilung von Wärme, Kälte, Licht und elektrischer Energie. Weitere Kunden außerhalb des Flughafens sind die Landesmesse Stuttgart GmbH sowie die Baden-Airpark GmbH. Im Geschäftsjahr 2016 wurde ein Ergebnis vor Gewinnabführung in Höhe von 122 T€ (Vorjahr 340 T€) erwirtschaftet.

HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service- GmbH (90 %)

Die Tochtergesellschaft der Flughafen Stuttgart GmbH betreibt einen Großteil der Einzelhandelsgeschäfte am Flughafen Stuttgart. Der Jahresumsatz ging im Geschäftsjahr 2016 um 4,8 % zurück auf 23.987 T€. Das Ergebnis vor Gewinnabführung lag bei 1.564 T€ und war damit gegenüber Vorjahr (1.909 T€) rückläufig.

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

Die Tochtergesellschaft, vormals AGS Airport Ground Service GmbH, wurde zum 1. Juli 2016 umfirmiert und die Beteiligungen der Gesellschafter Flughafen Stuttgart GmbH (74,9 %) und Losch Airport Service GmbH (25,1 %) neu geordnet. In der Folge wurde das Unternehmen neu strukturiert mit dem Ziel, die Bodenverkehrsdienstätigkeiten der Flughafengesellschaft in dieser Tochtergesellschaft zu bündeln, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Die SAG führt nun als Subunternehmer zusammen mit den von der Muttergesellschaft überlassenen Mitarbeitern des Bodenverkehrsdiensts sämtliche Tätigkeiten in diesem Feld für die Flughafengesellschaft durch. Zusätzlich ist sie auch im Auftrag der FSG-Tochtergesellschaft S. Stuttgart Ground Services GmbH tätig. Das Geschäftsfeld umfasst die komplette Gepäcksortierung in den Terminals, den Passagier- und Gepäcktransport zwischen Flugzeug und Terminal sowie die Flugzeugabfertigung und die Operations, zu der auch die Ramp-Agent-Tätigkeiten gehören. Zu ihren Dienstleistungen gehören außerdem der Boarding-Support, die Nachtluftpostabfertigung, das sogenannte Pushback-Verfahren, bei dem die Flugzeuge von der Abfertigungsposition auf den Rollweg zurückgeschoben werden, der Kofferkuli-Service und im Winterhalbjahr die Flugzeugenteisungen. Der Umsatz stieg durch die Ausweitung der Geschäftstätigkeit auf 22.870 T€ (Vorjahr 14.459 T€). Das Jahresergebnis lag bei 333 T€ und somit über Vorjahr (242 T€).

Nicht nur Menschen fliegen ab Stuttgart. Im letzten Jahr wurden 21.898 t Luftfracht befördert.

S. Stuttgart Ground Services GmbH (51 %)

Die S. Stuttgart Ground Services GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen der Flughafen Stuttgart GmbH (51 %) und der AHS Aviation Handling Services GmbH (49 %), betreibt die Geschäftsbereiche Passage und Operations am Flughafen Stuttgart. Der Umsatz stieg um 19,1 % auf 15.429 T€. Das Jahresergebnis liegt bei 1.854 T€ und hat sich damit gegenüber Vorjahr (1.469 T€) verbessert.

AHS Aviation Handling Services GmbH (10 %)

Die Flughafen Stuttgart GmbH hält neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 10 %-Beteiligung an der deutschlandweit tätigen Abfertigungsgesellschaft AHS. Im Geschäftsjahr 2016 wurde ein im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessertes Jahresergebnis in Höhe von 3.665 T€ (Vorjahr 899 T€) erwirtschaftet.

Nachtragsbericht

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

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Prognose Geschäftsjahr 2017

Für das Geschäftsjahr 2017 geht die Flughafengesellschaft von einem Fluggastaufkommen auf Vorjahresniveau aus. Auch bei den Flugzeugbewegungen wird das Vorjahresniveau erwartet. Diese Prognose für das Verkehrsvolumen ist die maßgebliche Einflussgröße für das zu erwartende Jahresergebnis. Bei den Entgelten, insbesondere im Geschäftsbereich Aviation, bestehen durch die aktuelle Wettbewerbssituation wenig Spielräume für Preiserhöhungen. Bei einem Teil der Dienstleistungen sind auch Preissenkungen möglich. Bei den marktoffenen Leistungen des Bodenverkehrsdienstes der Flughafen Stuttgart GmbH führt der Wettbewerb mit dem Drittabfertiger auf dem Vorfeld auch zukünftig zu Preisdruck.

Auf Basis des prognostizierten Verkehrsvolumens rechnet die Flughafen Stuttgart GmbH sowohl im Einzelabschluss wie auch im Konzern für das Geschäftsjahr 2017 wieder mit einem hohen, um die Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21 bereinigten operativen Ergebnis. Hohe Aufwendungen durch die Zuschüsse an die DB Netz AG zur Finanzierung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm und die Anbindung des Flughafen Stuttgart belasten aber das Gesamtergebnis und werden voraussichtlich zu einem

Für das Geschäftsjahr 2017 rechnen wir mit einem weiterhin hohen Passagieraufkommen. Auch die Zahl der Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart wird sich voraussichtlich auf Vorjahresniveau bewegen.

negativen Jahresergebnis führen. Sollten sich die konjunkturelle Lage verschlechtern und der Preiswettbewerb in allen Segmenten des Luftverkehrs noch intensiver werden – und damit die Wahrscheinlichkeit von Marktaustritten und Insolvenzen von Airlines steigen –, so kann die Flughafengesellschaft aufgrund ihrer wirtschaftlichen Kostenstruktur und hohen Flexibilität trotzdem ein deutlich positives operatives Ergebnis erwirtschaften.

Langfristprognose: Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

In ihrer strategischen 10-Jahres-Planung geht die Flughafengesellschaft von einer weiterhin positiven Ergebnisentwicklung aus. Beim Fluggastaufkommen sind durchschnittliche Wachstumsraten von 2% jährlich möglich. Ergebnisrisiken bestehen durch die grundsätzliche Absicht der EU, die Richtlinie zu den Bodenabfertigungsdiensten fortzuschreiben mit dem Ziel, den Markt für Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld weiter zu öffnen. Mehr Wettbewerber bedeuten einen höheren Preisdruck und damit ein zusätzliches Ergebnisrisiko. Die Finanzierungszuschüsse für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm werden das Ergebnis noch bis einschließlich Geschäftsjahr 2018 deutlich belasten. Aktuell anhängig ist die Klage der Deutsche Bahn AG gegen das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, den Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH auf zusätzliche, über die Beträge im Finanzierungsvertrag von 2009 hinausgehende Finanzierungszuschüsse. Die Geschäftsführung verhandelt mit den Gesellschaftern über eine Freistellung der Flughafengesellschaft durch die Gesellschafter von allen über die vertraglich fixierten Finanzierungsbeiträge in Höhe von 339,4 Mio. € hinausgehenden Zahlungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21. Höhere Zahlungen sind wirtschaftlich nicht darstellbar und deshalb nicht vertretbar für die Flughafen Stuttgart GmbH.

Die Landesmesse Stuttgart sowie die beiden Hotels Mövenpick Hotel Stuttgart Airport & Messe und Wyndham Stuttgart Airport Messe in unmittelbarer Nähe der Terminalanlagen führen zu einer erhöhten Nachfrage nach Dienstleistungen. Der Einzug der Deutschlandzentrale von EY (Ernst & Young) in das neue Bürogebäude SkyLoop belebt den Standort Flughafen Stuttgart zusätzlich. Durch den Umzug der Flughafen Stuttgart GmbH in ihr neues Verwaltungsgebäude SkyPort wurde ein wichtiges Baufeld an der Messepiazza frei, auf dem nun ein neues Kongresshotel entsteht. Die Attraktivität des Flughafens als Immobilien-

standort nimmt weiter zu und erzeugt Nachfrage für weitere Entwicklungen bei Büro- und Dienstleistungsgebäuden als Teil der Airport City. Das neue Stuttgart Airport Busterminal (SAB) als zentraler Haltepunkt für Fernbusverbindungen von und nach Stuttgart hat die Verkehrsanbindung des Flughafen Stuttgart weiter verbessert. Auch zukünftig stellt der Flughafen Stuttgart eine bedeutende Wirtschafts- und Infrastruktureinrichtung für das exportorientierte Baden-Württemberg dar.

Für den Zeitraum bis 2026 plant die Flughafengesellschaft mit einem Investitionsvolumen von knapp 900 Mio. €. Größte Position im Investitionsbudget ist der Neubau von Terminal 4 in den Jahren 2021 bis 2024 mit einem Investitionsvolumen von circa 310 Mio. €. Mit dieser Investition in die Terminalanlage wird den gestiegenen Sicherheitsanforderungen bei der Fluggast- und Gepäckkontrolle und dem wachsenden Fluggastaufkommen Rechnung getragen. Eine weitere große Position im aktuellen Investitionsbudget stellen die noch ausstehenden Finanzierungszuschüsse in Höhe von 114 Mio. € an die DB Netz AG für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und die Anbindung des Flughafen Stuttgart an die europäische Fernbahntrasse dar. Durch diese Anbindung wird der Flughafen Stuttgart gegenüber den Flughäfen Frankfurt, München und Zürich im Wettbewerb aufgewertet. Zusätzliche Fluggastpotenziale lassen sich dadurch erschließen. Diese Investition ist deshalb für die Flughafengesellschaft wichtig und wirtschaftlich vorteilhaft.

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

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

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

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

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

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

Die FSG und ihre Tochterunternehmen arbeiten für einzelne Großkunden, deren Wegfall die Ertragslage erheblich beeinträchtigen würde. Zurzeit ist ein Wegfall von Großkunden in naher Zukunft nicht erkennbar. Gleichwohl können sich aktuell bestehende wirtschaftliche Schwierigkeiten einzelner Airlines negativ auf die Ertragslage der FSG-Gruppe auswirken. Negative Auswirkungen auf die Ertragslage hat auch die politisch kritische Lage in touristischen Zielländern durch wegfallende Nachfrage, die nicht in Gänze über andere Destinationen ersetzt werden kann. Deshalb stehen die nach wie vor wirtschaftlich kritische Situation von Air Berlin sowie die politisch kritische Lage u.a. in der Türkei besonders im Blickpunkt.

Die FSG und der FSG-Konzern besitzen als Finanzinstrumente im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die hieraus resultierenden Risiken werden durch regelmäßige Überprüfungen und Abstimmungen offener Posten, ggf. Mahnläufe, reduziert. Hiermit wird den bestehenden Ausfallrisiken begegnet. Dennoch sind Ausfallrisiken von Forderungen vorhanden.

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

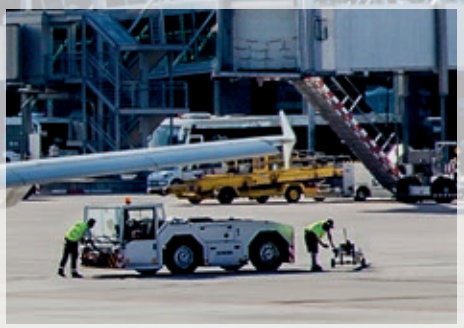
Die darüber hinaus identifizierten Geschäftsrisiken und die im Rahmen des Risikomanagementsystems zu treffenden Maßnahmen werden fortlaufend untersucht und bei eintretenden Änderungen an die neuen Verhältnisse angepasst.

Acht Handlungsfelder umfassen alle für den Flughafen und seine Stakeholder wesentlichen Nachhaltigkeitsaktivitäten.

Was wir tun.

4.

AUSZEICHNUNG
als bester
Arbeitgeber
in Folge



250.000

LITER DIESEL konnten durch den zunehmenden Ersatz von Diesel- durch Elektrofahrzeuge eingespart werden.

HANDLUNGSFELDER

am fairport STR [G4-19, G4-27]

STANDORTENTWICKLUNG & VERKEHRSANBINDUNG

Die FSG entwickelt die Infrastruktur der Airport City durch drei wesentliche Bauprojekte zum internationalen Verkehrsknoten weiter.

WIRTSCHAFT & REGION

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

IM FOKUS

SMART FAIRPORT STR

(S. 09)

MITARBEITER & ARBEITSUMFELD

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

CORPORATE GOVERNANCE & COMPLIANCE

Verbindliche Regeln und Werte sowie eine integrierte Unternehmenssteuerung, das fairport-Controlling, stellen jederzeit integres und faires Verhalten aller FSG-Beschäftigten sicher.

IM FOKUS

ELEKTROMOBILITÄT

(S. 36)

FLUGLÄRM & SCHALLSCHUTZ

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

Prioritäten setzen bei Nachhaltigkeitsthemen

[G4-18, G4-19, G4-26, G4-27] Der Flughafen Stuttgart hat gemeinsam mit der Universität Hohenheim acht Handlungsfelder identifiziert, die die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und damit den Kern der fairport-Strategie der FSG bilden. Es gilt, kontinuierlich fair zu handeln und Unternehmensprozesse immer wieder kritisch zu hinterfragen. Diesen Gedanken unterstreichen die „Im Fokus"-Themen.

Knapp 400 Stakeholder haben mit ihrer Teilnahme an der jährlichen Online-Befragung 2016 außerdem dazu beigetragen, die Relevanz der einzelnen Handlungsfelder aus externer Sicht besser beurteilen zu können. Sowohl die Bewertung durch die Stakeholder als auch die Bedeutung für die FSG sind in den jeweiligen Handlungsfeldern abgebildet. Insbesondere „Mitarbeiter und Arbeitsumfeld", „Wirtschaft und Region" sowie „Corporate Governance und Compliance" werden von den Stakeholdern als besonders wichtige Themen angesehen. Dieses Wissen nutzt die FSG für die Weiterentwicklung ihrer Nachhaltigkeitsstrategie auf dem Weg zum fairport STR.

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

WIRTSCHAFT UND REGION

Airport bleibt wichtiger Arbeitgeber

Der Flughafen Stuttgart ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor für den Großraum Stuttgart und das Land Baden-Württemberg. Zentrale Bedeutung für die Wertschöpfung hat die FSG insbesondere als wichtiger Arbeitgeber sowie durch die starke Einbindung regionaler Partner. Im Durchschnitt schaffen eine Mio. Fluggäste etwa 1.000 zusätzliche Stellen auf dem gesamten Flughafengelände. Dies deckt sich mit der Arbeitsstättenerhebung der FSG, nach der am Flughafen Stuttgart mehr als 10.000 Menschen in über 300 Unternehmen und Behörden tätig sind – bei über 10 Mio. Passagieren. Der Landesairport zählt damit zu den größten Arbeitsstätten Baden-Württembergs.

Dabei beschäftigt die FSG selbst knapp 1.000 Mitarbeiter, zu den direkten Beschäftigungseffekten kommen weitere indirekte hinzu: Studien belegen, dass 1.000 Stellen am Flughafen bis zu 2.000 Folgearbeitsplätze in der näheren Umgebung nach sich ziehen, etwa in Hotels oder Speditionen. Der Flughafen Stuttgart ist darüber hinaus ein wichtiger Standortfaktor für international tätige Unternehmen sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, die den Flughafen nutzen, um ihre Geschäftspartner im In- und Ausland schnell zu erreichen.

Auch die Nachbarn profitieren

Die FSG bezieht ihre benötigten Waren und Güter überwiegend aus der näheren Umgebung. Für die Erbringung von Dienstleistungen werden fast ausschließlich regionale Partner beauftragt. Im Berichtsjahr zahlte die FSG Löhne und Gehälter von rund 47,6 Mio. €. Ein Großteil davon verbleibt vor Ort, denn über die Hälfte aller Mitarbeiter hat ihren Lebensmittelpunkt in den umliegenden Gemeinden.

Die Ausgaben für immaterielle Güter und das eigene Sachanlagevermögen beliefen sich im Jahr 2016 auf rund 34 Mio. €. Die Grundsteuer in Höhe von 0,5 Mio. € verteilt sich auf die Gemeinden Leinfelden-Echterdingen (85 %), Filderstadt (13 %) und Stuttgart (2 %). Damit profitieren auch die umliegenden Städte und letztlich die gesamte Region von dem wirtschaftlichen Erfolg des Flughafen Stuttgart.

Mit einer hohen Eigenkapitalquote von 74,0 % (Stichtag 31. Dezember 2016) hat die FSG Zugang zu günstigen Finanzierungen für Investitionen. Bis 2026 ist ein Investitionsvolumen von knapp 900 Mio. € für den weiteren Infrastrukturausbau vorgesehen (siehe Seite 25). Die größte Position betrifft den Neubau von Terminal 4 in den Jahren 2021 bis 2024 mit einem Volumen von circa 310 Mio. €. Mit dieser zukunftsweisenden Investition trägt der Flughafen den gestiegenen Sicherheitsanforderungen bei der Fluggast- und Gepäckkontrolle sowie dem wachsenden Passagieraufkommen Rechnung.

Passagiere stehen im Mittelpunkt

Für einen erfolgreichen Flughafenbetrieb sind effiziente und reibungslose Prozesse für die ankommenden und abreisenden Passagiere von zentraler Bedeutung. Die FSG überprüft deshalb regelmäßig und systematisch die Qualität der Dienstleistungen rund um die Abfertigung, Sicherheitskontrollen und Barrierefreiheit. So wird beispielsweise an der Gepäckausgabe kontrolliert, ob die Zeitanzeige auf den Bildschirmen mit der tatsächlichen Wartedauer der Passagiere übereinstimmt. Zudem wird erfasst, wie lange für die Bereitstellung von Passagierbussen benötigt wird und ob die Maschinen pünktlich abfliegen. Außerdem werden Ursachen für Flugverspätungen ausgewertet, um Prozesse weiter optimieren zu können. Lange Wartezeiten bei der Abfertigung im Terminal gilt es zu vermeiden; dafür setzt der Flughafen Stuttgart ein intelligentes Software-System ein. Mit diesem lassen sich Warteschlangen identifizieren und Passagiere mittels Hinweistafeln zu freien Durchgängen lotsen. Zudem kann auf diese Weise die erwartete Passagierzahl exakt ermittelt und somit Personal bedarfsgerecht eingesetzt werden.

Reibungslose Prozesse für unsere Passagiere sind für uns von hoher Bedeutung. Deshalb überprüfen wir kontinuierlich die Qualität all unserer Dienstleistungen.

Es ist für die FSG selbstverständlich, die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen. Deshalb ist der Flughafen rollstuhlgerecht ausgebaut und auf allen Parkplätzen sind Stellflächen für Menschen mit Behinderung ausgewiesen. Für die Strecke zwischen Terminals und Flugzeug können sie kostenlos geeignete Fahrzeuge samt Begleitperson bestellen – ebenso wie einen Sanitäter. In internen Qualitätsstandards ist festgehalten, wie lange eingeschränkt mobile Passagiere nach ihrer Ankunft oder Landung höchstens auf Unterstützung oder Weiterbeförderung warten müssen. Die Einhaltung wird systematisch durch das elektronische Erfassungssystem „Ground Start Real Time" kontrolliert.

Wichtigste Destinationen 2016

Zielland	Passagiere[1]	Veränderung zu 2015 in %
Deutschland	3.029.418	2,5
Spanien	1.755.417	10,6
Türkei	1.280.194	–15,7
Großbritannien	751.998	13,6
Italien	680.554	7,8

Zielort	Passagiere[1]	Veränderung zu 2015 in %
Berlin (SXF/TXL)	1.048.609	5,2
Palma de Mallorca	730.973	11,6
Hamburg	719.519	0,2
Istanbul (IST/SAW)	642.949	–5,7
London (LHR/STN/LGW)	520.022	3,1

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

Bei Werbung und Produktmarketing achtet das Unternehmen die gesetzlichen Bestimmungen und hält sich an die Empfehlungen des Deutschen Werberats. Beschwerden diesbezüglich lagen im Berichtszeitraum nicht vor. Die Zufriedenheit der Fluggäste erhebt die FSG gemeinsam mit verschiedenen Airlines in regelmäßigen Umfragen. Erkenntnisse der Passagierbefragung 2016 waren unter anderem folgende:

- Reisegrund: 70 % der Fluggäste sind privat unterwegs, 30 % befinden sich auf Geschäftsreise.
- Der Großteil der Fluggäste wohnt im Einzugsgebiet des Airports und startet von dort aus. 89 % der Reisenden kommen aus Baden-Württemberg. 10 % haben ihren Wohnsitz außerhalb Deutschlands.
- Rund ein Drittel steuert Ziele in Deutschland an – am beliebtesten sind dabei Berlin und Hamburg.

Sicherheit ist das A und O

Bei der Abfertigung der in Stuttgart startenden und landenden Flugzeuge gelten hohe Sicherheitsstandards. Die Kontrolle der Passagiere obliegt der Bundespolizei. Als Flughafenbetreiber ist die FSG für die Personal- und Warenkontrollen zuständig, bei denen sie zahlreiche gesetzliche Vorgaben beachten muss. Neben nationalen Vorgaben reglementiert besonders die EU diesen Bereich. Das Luftsicherheitsniveau wird in Qualitätskontrollen des Flughafens und außerdem kontinuierlich in behördlichen Audits überprüft.

Darüber hinaus verabschiedete die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) 2014 einheitliche Sicherheits- und Umweltstandards für Flughäfen innerhalb der EU. Diese müssen sich bis Ende 2017 einem Zertifizierungsprozess unterziehen und bis 2018 dem Regelwerk entsprechen, ansonsten dürfen bei ihnen keine Flugzeuge mehr starten. Der Flughafen Stuttgart hat den Katalog bereichsübergreifend und in Kooperation mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) erfolgreich abgearbeitet: 2017 erhielt der Landesairport die Zertifizierung der EASA. Dabei sind die Kriterien sehr streng – sie enthalten beispielsweise detaillierte Bestimmungen zur Gestaltung des Flughafens oder zu organisatorischen Abläufen bei der Abfertigung der Fluggäste. Ziel der Zertifizierung ist es, die Sicherheit für die Passagiere an allen Flughäfen europaweit auf einen einheitlich hohen Standard festzulegen.

Die Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) erfüllt die FSG mit ihrem Safety Management System (SMS). Dieses ist als Teil des Unternehmenshandbuchs in das integrierte Managementsystem eingebunden. Verfahrensanweisungen zu allen geforderten SMS-Kategorien sowie klare Verantwortlichkeiten gewährleisten einen sicherheitstechnisch optimalen Flughafenbetrieb. Das SMS liegt in der Hand des Bereichsleiters Verkehr der FSG, der wiederum vom Beauftragten für das Sicherheitsmanagement unterstützt wird. Ein quartalsweise tagender Ausschuss wirkt beratend. Die Sicherheitsgrundsätze der FSG sind bindend für das gesamte Flughafengelände und seine Nutzer, ihre Einhaltung wird kontinuierlich überwacht. Eine Dienstanweisung regelt darüber hinaus das Verhalten bei Brand- oder sonstigen Stör- und Schadensfällen. Sie ist mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Im Berichtsjahr fand zudem eine ICAO-Notfallübung von Flughafenfeuerwehr und externen Kräften statt. Diese wird von der ICAO in regelmäßigen Abständen gefordert. Erstmals wurde dies mit der Notfallübung der U.S. Army Garrison (Standortverwaltung) Stuttgart verknüpft.

In einem jährlich erscheinenden internen Bericht hält die FSG alle sicherheitsrelevanten Ereignisse fest. 2016 kam es zu 126 (2015: 129) Unfällen oder Zwischenfällen durch Flugzeuge, Fahrzeuge, Geräte oder

Stets einsatzbereit: Die Flughafenfeuerwehr sorgt für Sicherheit am Stuttgarter Airport und ist im Notfall in nur 180 Sekunden an jedem Ort auf dem Vorfeld zur Stelle.

Ausrüstungsgegenstände. Unfälle mit gefährlichen Gütern gab es wie schon 2015 keine, lediglich sechs sogenannte Zwischenfälle (2015: 4). 39-mal (2015: 57) musste Öl und/oder Treibstoff aufgenommen werden. Auf der Start- und Landebahn kam es zu 7 (2015: 5) Störfällen. Die FSG führt detaillierte Untersuchungen durch, um Schadensfälle auszuschließen und daraus Sicherheitshinweise abzuleiten. Zudem finden regelmäßige Qualitätskontrollen bei der Flugzeugabfertigung statt.

Bei Flughafencheck auf den vorderen Plätzen

Die hohen Sicherheitsstandards des Flughafen Stuttgart werden auch durch das Ergebnis des Flughafenchecks 2016 der Pilotenvereinigung Cockpit (VC) untermauert: Bei dem Ranking belegte der Flughafen Stuttgart einen der ersten Plätze. Zu den Kriterien zählen zum Beispiel die für die Flugsicherheit relevante technische Ausstattung wie die Befeuerung für den Anflug, Markierungen auf der Start- und Landebahn oder Hilfen beim Anrollen auf die Parkposition.

STANDORTENTWICKLUNG UND VERKEHRSANBINDUNG

Im Fokus: Intermodaler Verkehrsknoten

Der Flughafen Stuttgart sieht es als seine Aufgabe an, den land- und luftseitigen Verkehr so zu verknüpfen, dass die Menschen in der Region bestmöglich angebunden und mobil sind. Zudem sorgt eine verbesserte Erreichbarkeit des Flughafens auch dafür, dass die regionale Wirtschaft angekurbelt wird. Daher hat die FSG in ihrem Nachhaltigkeitskonzept – dem fairport-Programm – das Ziel formuliert, den Flughafen noch weitreichender zum intermodalen Verkehrsknoten auszubauen. Der Flughafen Stuttgart unterstützt zu diesem Zweck drei Infrastrukturprojekte, die sich sowohl ökonomisch als auch ökologisch und sozial auswirken: den bereits abgeschlossenen Bau des neuen Stuttgart Airport Busterminal (SAB), die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 sowie das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm.

Passagierwachstum aktiv begegnen

Der Flughafen Stuttgart bringt Menschen zusammen: Im Jahr 2016 wurden 129.704 Flugbewegungen registriert, 55 Airlines verbanden den Flughafen mit über 100 Destinationen weltweit. Prognosen zufolge wird der Luftverkehr weiter zunehmen. Die Bau- und Infrastrukturprojekte am Stuttgarter Flughafen tragen darüber hinaus dazu bei, dass die Anzahl an Reisenden und somit der Zubringerverkehr zum Landesairport steigt und sich das Einzugsgebiet des Flughafens vergrößert. Durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 und das verbesserte Fern- und Regionalbahnangebot rechnet die FSG mit bis zu 1,2 Mio. zusätzlichen Passagieren im Jahr. Der am Flughafen angesiedelte neue Stuttgart Airport Busterminal (SAB) bietet Verbindungen zu rund 20 Zielen im Inland und 50 Zielen im europäischen Ausland. Es wird erwartet, dass rund 1 Mio. Fahrgäste im Jahr den SAB nutzen – bis 2030 können es sogar bis zu 3 Mio. werden.

Die FSG setzt durch ein erweitertes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zudem ihren Passagieren, Besuchern und Beschäftigten neue Anreize, um den Flughafen und die Landesmesse ohne Auto kostengünstig und komfortabel zu erreichen. Auch aus ökologischen Gesichtspunkten investiert die FSG in eine noch bessere Anbindung: Die FSG erwartet, dass das Kfz-Aufkommen bis 2030 nur halb so schnell zunimmt wie das gesamte Verkehrsaufkommen. Somit wird einem Anstieg an Stauereignissen und des CO_2-Ausstoßes aktiv entgegengewirkt, denn letztlich trägt allein der An- und Abreiseverkehr über ein Drittel zum CO_2-Fußabdruck des Flughafen Stuttgart bei.

Insgesamt stehen damit den hohen Investitionskosten für die Bauprojekte (siehe Seite 25) ein großes zu erwartendes Passagierwachstum sowie eine Verbesserung der Umweltbilanz gegenüber.

Integriert gedacht: Flughafen als intermodaler Verkehrsknoten

Auswirkung auf den Flughafen und sein Umfeld

Gold – mit diesem Vorzertifikat der DNGB wurde das Businessquartier Stuttgart Airport City im Oktober 2016 auf der Immobilienmesse Expo Real ausgezeichnet.

Mehr als Fliegen

Die Flughafen Stuttgart GmbH sorgt nicht nur für die reibungslose Abwicklung auf dem Vorfeld – die Airportgesellschaft treibt auch die Entwicklung des Standorts und dessen Verkehrsanbindung voran, denn die Nachfrage nach qualitativ hochwertigen und gut angeschlossenen Gewerbeflächen ist in Stuttgart ungebremst hoch. Bedarfsgerecht entwickelt die FSG seit vielen Jahren die Flächen für Büro- und Handelsimmobilien auf ihrem Gelände qualitativ weiter – und dies aus Platzgründen vor allem in die Höhe. Heute umfasst der gesamte Bestand etwa 550.000 m², die Parkhäuser mit eingerechnet. Das im Bau befindliche Businessquartier Stuttgart Airport City sorgt für zusätzliche Kapazitäten; die ersten Mieter sind bereits eingezogen (siehe Seite 19).

550.000 m²

FLÄCHEN für Büro- und Handelsimmobilien sowie Parkhäuser

Nachhaltige Architektur

Der Flughafen ist seit 2012 Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen – DGNB e. V. Neben technischen und wirtschaftlichen Faktoren legt die FSG bei allen Bauprojekten ebenso besonderen Wert auf ökologische und soziokulturelle Aspekte und bezieht diese dementsprechend von Anfang an in die Planung mit ein. So erhielt die neu errichtete FSG-Unternehmenszentrale SkyPort ein goldenes DGNB-Zertifikat, das Businessquartier als Ganzes wurde vorzertifiziert. Mit der Flughafen Stuttgart Energie GmbH verfügt die FSG über einen eigenen Energiedienstleister, der mit einem Blockheizkraftwerk und Fotovoltaikflächen auf dem Areal Mieter im ganzen Viertel mit Energie versorgt. Darüber hinaus wird bei einzelnen Gebäuden geprüft, ob sie den Standard eines „Green Building" erfüllen und damit unter dem Leitgedanken der Nachhaltigkeit entwickelt wurden. Solche Gebäude zeichnen sich durch eine hohe Ressourceneffizienz aus und vermeiden gleichzeitig schädliche Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt.

Non-Aviation wächst

Zu der Erlebniswelt Flughafen zählen in Stuttgart unter anderem zahlreiche Shops, Restaurants, Reisebüros, Hotels und über 300 Firmen vor Ort. Damit ist der Airport für viele Zielgruppen attraktiv und lockt neben den Passagieren zusätzlich etwa 4 Mio. Meeters und Greeters pro Jahr an. Seit 2016 können Reisende, Besucher und die über 10.000 Beschäftigten am Standort an 365 Tagen im Jahr auch ihren täglichen Einkauf am Flughafen erledigen. Das Versorgungsangebot ist mit einem Supermarkt der Marke Edeka auf einer Fläche von 620 m² gewachsen. Als weiteren neuen Mieter begrüßte der Flughafen die Gastronomiekette McDonalds. Einen frischen Auftritt erhielten die 19 Reisebüros im Reisemarkt in Terminal 3, der im Herbst neu eröffnet wurde.

Die Leerstandsquote der Immobilien ist 2016 von 4,8% auf 8,2% gestiegen. Dies ist auf die neuen Flächen in SkyLoop und SkyPort zurückzuführen. Noch 2017 werden beide Gebäude voraussichtlich vollständig vermietet sein. So gewinnt der Standort mit jedem neuen Mieter zusätzlich an Bedeutung.

Neben deutlichen Umsatzsteigerungen im Parkierungsgeschäft konnten auch die Umsätze in Handel und Gastronomie im Vergleich zum Vorjahr weiter gesteigert werden. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die umfassenden Modernisierungen der Geschäfte in den Terminalanlagen zurückzuführen.

MITARBEITER UND ARBEITSUMFELD

Starker Arbeitgeber für die Region

Der Flughafen Stuttgart trägt als verantwortungsvoller Arbeitgeber positiv zur lokalen Wertschöpfung und zum Gemeinwohl bei. Dabei ist offensichtlich, dass kompetente, motivierte und loyale Mitarbeiter das Fundament des unternehmerischen Erfolgs bilden. Um die Beschäftigten zu fördern, honoriert die FSG ihre Leistung und bietet vielfältige Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie ein gesundes, sicheres Arbeitsumfeld, das von Fairness, Respekt und Chancengleichheit geprägt ist. Diese Leitgedanken wirken auch über die Tore des Flughafens hinaus und bestimmen ebenso die Zusammenarbeit mit Kunden, Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern.

948

FESTANGESTELLTE Mitarbeiter bei der FSG

Gemeinsame Werte bilden die Basis für die Zusammenarbeit innerhalb des Konzerns und mit externen Partnern. Diese sind in einem für alle Mitarbeiter am Standort verbindlichen Verhaltenskodex, dem fairport-Kodex (siehe Seite 13), festgehalten. Klare Grundsätze zu Personalführung und Zusammenarbeit, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie Datenschutz tragen unter anderem dazu bei, der Verantwortung als Arbeitgeber gerecht zu werden.

Die Zahl der festen Mitarbeiter der FSG belief sich zum 31. Dezember 2016 auf 948 Personen, ohne Berücksichtigung von Auszubildenden und Praktikanten. Die Personalstärke bleibt damit nahezu unverändert. In Teilzeit beschäftigte die FSG 139 Mitarbeiter (14,7 %), befristet 28 Arbeitnehmer (3,0 %). Die Fluktuation belief sich 2016 auf 39 Beschäftigte; die Fluktuationsquote war mit 4,0 % weiterhin vergleichsweise niedrig. Alle Mitarbeiter der FSG sind am Standort Stuttgart tätig und unterliegen dem deutschen Arbeitsrecht sowie den national geltenden Arbeitnehmerstandards.

Die Ausbildung zur Servicekauffrau im Luftverkehr ist nur ein Beispiel für das breite Sprektrum an Möglichkeiten, das die FSG jungen Menschen bietet.

Im Fokus: Elektromobilität auf dem Vorfeld

Für den Betrieb des Flughafens ist eine Flotte von rund 400 größtenteils dieselbetriebenen Fahrzeugen allein bei der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und ihrer Abfertigungstochter Stuttgart Airport Ground Handling (SAG) im Einsatz. Im Jahr 2016 verursachten diese 21.688 t CO_2. Die am Platz operierenden Dritten – wie andere Abfertigungsunternehmen, die Flugzeugbetankungs-Firmen oder die Catering-Betriebe – setzen daneben ihren eigenen Fuhrpark ein.

Durch den Ausbau ihrer Elektroflotte ist die FSG bestrebt, die CO_2-Emissionen und den Ausstoß von Luftschadstoffen deutlich zu minimieren. Dies kommt den Mitarbeitern zugute, die jeden Tag viele Stunden in der Bodenabfertigung tätig sind. Dabei müssen jedoch Betriebssicherheit, Wirtschaftlichkeit und technische Verfügbarkeit ineinandergreifen. Bei flughafenspezifischen Sonderfahrzeugen – wie etwa den Schneepflügen des Winterdienstes – fehlt es derzeit auf dem Markt noch an Alternativen zum Dieselantrieb.

Alternativen gesucht

Der Flughafen Stuttgart will diesen Problemen zielgerichtet begegnen und dabei sowohl die wirtschaftlichen als auch die sozialen und ökologischen Auswirkungen berücksichtigen. Bereits seit Jahren fördert die FSG die Entwicklung emissionsarmer Mobilität, kooperiert mit Fahrzeugherstellern und unterstützt die Initiative „e-mobil BW". Wann immer es mit den speziellen Anforderungen vereinbar ist, nutzt der Flughafen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Seit 1991 sind am Flughafen Stuttgart Elektrofahrzeuge im Einsatz, die Gepäckschlepper auf dem Vorfeld hatten schon damals einen Hybridantrieb. E-Mobilität ist für einen Flughafen attraktiv, weil die am Stück zurückgelegten Strecken kurz sind. Pushbacks zum Beispiel fahren am Tag eine Distanz von etwa 30 km, Passagierbusse etwa 60 km.

Seit 2013 fördert die FSG neue Technologien als Ersatz für ihre Dieselfahrzeuge und wirkt daran mit, diese zur Marktreife zu führen. Das Projekt efleet wurde 2016 abgeschlossen. Der Flughafen investierte dabei über 4,4 Mio. € in die Beschaffung von 25 Abfertigungsfahrzeugen mit Elektroantrieb und in rund 20 Ladestationen auf dem Airport-Gelände. Damit legte die FSG einen Grundstein für einen großflächigen Ausbau emissionsarmer Mobilität im Bodenverkehr. Das Forschungsprojekt war Teil der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) geförderten baden-württembergischen Initiative LivingLab BWe mobil, einem von bundesweit vier Förderprogrammen im „Schaufenster Elektromobilität". Das BMWi unterstützte efleet mit 1,4 Mio. €.

Die Forschungsergebnisse belegen, dass die Investitionen aus ökologischer Sicht sinnvoll sind: Allein 2016 sanken die CO_2-Emissionen der FSG-Flotte um knapp 15 % gegenüber dem Vorjahr. Damit wurden circa 300 t CO_2 eingespart. Insgesamt verbrauchten die 45 eingesetzten Elektrofahrzeuge und Bodenstromgeräte im Jahr 2016 etwa 900 MWh Strom aus erneuerbaren Energien. Dadurch konnten 250.000 Liter Diesel eingespart werden.

Umweltverträgliche Abfertigung im Test

Die FSG hat sich in ihrem fairport-Programm dazu verpflichtet, die Arbeitssicherheit ihrer Mitarbeiter kontinuierlich zu verbessern und die CO_2- und Luftschadstoffemissionen durch den Bodenverkehr auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Noch bis 2020 soll der Ausstoß im Vergleich zu 2009 um 80 % verringert werden. Mit dem neuen, auf drei Jahre ausgelegten Innovationsprojekt scale-up! knüpft der Airport-Betreiber an efleet an. Der Feldversuch soll wichtige Fragen beantworten, damit Elektrofahrzeuge auf dem Vorfeld in Zukunft flächendeckend eingesetzt werden können. Dabei stehen vor allem die Technologiereife und das Betriebsverhalten der Geräte im Fokus. Das erste Etappenziel ist es, den gesamten Passagier- und Gepäcktransport bis Ende 2017 vollständig auf Elektroantriebe umzustellen und langfristig die Fahrzeugflotte auf dem Vorfeld ohne lokale Emissionen zu betreiben.

Zunächst werden nun die verbleibenden zehn der ursprünglich 16 Diesel-Passagierbusse und sechs Hybridschlepper durch abgasfreie, batteriebetriebene Neufahrzeuge ersetzt. Innerhalb der nächsten drei Jahre soll die Elektroflotte der FSG um insgesamt 40 Abfertigungsfahrzeuge erweitert werden.

Scale-up! wird innerhalb des Programms Erneuerbar Mobil vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) mit einer Summe von 1,94 Mio. € gefördert. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 4,5 Mio. €. Dem Projektkonsortium gehören neben der FSG als Koordinator der Abfertigungsdienstleister Losch Airport Service GmbH als weiterer Anwender am Standort sowie das Öko-Institut e. V., das den Praxiseinsatz wissenschaftlich begleitet, an.

Bereits heute gilt der Flughafen Stuttgart als europaweiter Referenzflughafen für die energieeffiziente und umweltfreundliche Abfertigung. Derzeit analysiert die FSG, wie sich die gesamte Wertschöpfung von Vorfeldfahrzeugen mit Elektroantrieb – von der Produktion über die Energieversorgung bis zur Entsorgung der Batterie – auf Umwelt und Wirtschaftlichkeit auswirkt. Dies soll künftig in Wirtschaftlichkeitsberechnungen berücksichtigt werden. Sämtliche Handlungsempfehlungen und Forschungsergebnisse werden der Öffentlichkeit auf der Flughafen-Website zur Verfügung gestellt. Somit hat scale-up! Vorbildcharakter und kann auch auf andere Flughäfen weltweit übertragen werden.

Integriert gedacht: Elektromobilität auf dem Vorfeld

Auswirkung auf den Flughafen und sein Umfeld

Faire Entlohnung und Förderung

Die Leistung der Mitarbeiter der FSG wird basierend auf dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) entlohnt. Dieser ist für insgesamt 94,5 % aller Mitarbeiter gültig, nur leitende Führungskräfte sind davon ausgenommen. Leiharbeitnehmer wiederum unterliegen den jeweiligen Tarifverträgen der Personaldienstleister. Darüber partizipieren alle Mitarbeiter in wirtschaftlich erfolgreichen Jahren am Unternehmensgewinn: Dafür ist laut Tarifvertrag über die Ertragsbeteiligung ein pauschaler Bonus von bis zu 700 € vorgesehen, der sich jeweils am bereinigten Geschäftsergebnis der Vorjahre orientiert. Wie im Jahr 2015 wurde der Betrag auch 2016 in voller Höhe ausbezahlt. Gemäß Tarifvertrag finanziert der Flughafen darüber hinaus vermögenswirksame Leistungen. Die Mitarbeiter beziehen außerdem eine Rentensicherung durch die betriebliche Altersvorsorge der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder, die die gesetzliche Rente ergänzt. Zusätzlich können sie optional in eine private Vorsorge durch Entgeltumwandlung oder Riester-Rente einzahlen.

Flexibilität beim Personaleinsatz ist für den Flughafen Stuttgart insbesondere aufgrund der saisonalen Schwankungen des Flugverkehrs essenziell. Gleichzeitig will das Unternehmen sichere Arbeitsplätze garantieren. Deshalb hat die FSG die Arbeitszeiten für die Mitarbeiter im Bodenverkehr, die seit Mitte 2016 bei der Tochtergesellschaft Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) zum Einsatz kommen, in entsprechenden Betriebsvereinbarungen durch variable Schichten, Querqualifizierungen und Jahresarbeitszeitkonten flexibel ausgestaltet. Werden in Spitzenzeiten Leiharbeiter eingesetzt, dann unter möglichst fairen Bedingungen: In allen Fällen ist der Stundenlohn wesentlich höher als der bundesgesetzliche Mindestlohn von 8,84 €, den das baden-württembergische Tariftreuegesetz für die Vergabe öffentlicher Aufträge vorsieht.

Anzahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2016

Tochtergesellschaft	2016	2015	Veränderung in %
Baden-Airpark GmbH	199	198	0,5
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH	328	267	22,8
S. Stuttgart Ground Services GmbH	302	279	8,2
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service- GmbH	113	115	-1,7
Anzahl Mitarbeiter gesamt	**942**	**859**	**9,7**

Den Mitarbeitern der FSG ist das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit sowie das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen nach dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) sicher. Der Betriebsrat, der aus 15 Personen besteht, repräsentiert die Interessen der Beschäftigten und achtet auf die Einhaltung der Tarifverträge, der gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen sowie der geltenden Betriebsvereinbarungen. Geplante Betriebsänderungen werden von der Geschäftsleitung rechtzeitig und unter Einhaltung der gesetzlichen Informationspflichten an den Betriebsrat kommuniziert. Daneben ist für die Flughafengesellschaft eine Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) mit fünf Mitgliedern und eine Schwerbehindertenvertretung etabliert.

2016 entwickelte die Flughafengesellschaft die sogenannten Alternativen Karrierepfade. Diese bieten neue berufliche Entwicklungsmöglichkeiten: Zur klassischen Führungs- kommen eine Experten- und eine Projektlaufbahn hinzu. Zum Start wurden im März 2017 alle Fachgebietsleiterstellen einer entsprechenden Laufbahn zugeordnet – je nach bisherigem Aufgabenschwerpunkt ist das Mitarbeiterführung, Projektleitung oder Einbringen und Vertiefen speziellen Fachwissens. Die bestehenden Hierarchien und Berichtswege ändern sich durch die neuen Karrierepfade nicht.

Dauerhafte Weiterbildung sichert Fachwissen

Weiterbildung ist im Sinne des lebenslangen Lernens ein Dauerthema bei der FSG. Eine Bildungsbedarfsanalyse bildet dafür die Basis. Fachspezifische Seminare spielen dabei die größte Rolle. Zu den weiteren Angeboten zählen darüber hinaus neben sicherheitsrelevanten Schulungen und E-Learning-Programmen auch Seminare zu Rhetorik, Selbst- und Zeitmanagement oder Präsentationstechniken sowie Englischunterricht. Bei Bedarf können einzelne Mitarbeiter oder ganze Teams ebenfalls Coaches, Mediatoren oder Moderatoren in Anspruch nehmen. Im Jahr 2016 wurden insgesamt 27.180 Weiterbildungsstunden bzw. durchschnittlich 27,2 Stunden pro Mitarbeiter wahrgenommen.

In Jahresgesprächen vereinbaren die Führungskräfte individuelle Ziele mit jedem Mitarbeiter. Daraus können entsprechende Weiterbildungen abgeleitet werden, im Bedarfsfall mit Unterstützung der Personalentwicklung. Ein Bildungsprozess-Begleitbogen (BPBB) hilft bei der Steuerung des Lerntransfers.

Die Schulungen der Führungskräfte sind in einem modularen Programm zusammengefasst, das Themen wie Führung und Kommunikation, Gesprächsführung, Konfliktmanagement, Arbeitsrecht und Gesundheit abdeckt. Darauf aufbauend findet ein dreitägiges Führungsplanspiel statt, das die Inhalte der Module vertieft und in dem persönliche Stärken und Entwicklungspotenziale herausgearbeitet werden. Mehrmals pro Jahr können sich die Führungskräfte außerdem in abteilungs- und bereichsübergreifenden Workshops austauschen. In einem weiteren Planspiel werden verantwortliche Mitarbeiter zu praxisnahen betriebswirtschaftlichen Themen geschult.

Ausbildung der Mitarbeiter von morgen

Jungen Menschen bietet die FSG ein breites Spektrum an Ausbildungsberufen an. Daneben vergibt die FSG jährlich einen Studienplatz für das duale Studium Aviation Management in Kooperation mit der Fachhochschule Worms. Dies umfasst ein sechsmonatiges Vorpraktikum, ein ebenso langes Praxissemester sowie drei Praktika in den Semesterferien. Darüber hinaus können rund 20 weitere Studierende verschiedener betriebswirtschaftlicher und technischer Fachrichtungen ein Praxissemester im Unternehmen absolvieren. Zudem werden regelmäßig Abschlussarbeiten von Bachelor- und Masterabsolventen bei der FSG geschrieben.

6

verschiedene gewerbliche und kaufmännische **AUSBILDUNGSBERUFE**

Alle Auszubildenden erhalten nach erfolgreichem Abschluss eine Garantie der Weiterbeschäftigung für zwölf Monate. Im Jahr 2016 lernten in gewerblichen Fachrichtungen 12 Mechatroniker, 7 Fachinformatiker und 14 Kfz-Mechatroniker; im kaufmännischen Bereich 9 Bürokaufleute sowie 6 Servicekaufleute im Luftverkehr. Ab September 2017 wird erstmals der Ausbildungsberuf Werkfeuerwehrmann/-frau angeboten. Junge Menschen mit Lerneinschränkungen qualifiziert die FSG in ihrer Kfz-Werkstatt zum Autofachwerker; dies geschieht in Kooperation mit dem Anna Haag Mehrgenerationenhaus in Stuttgart. 2016 begannen 4 Teilnehmer die dreijährige Ausbildung; insgesamt bot das Programm bisher 20 Auszubildenden eine Berufsqualifikation.

Soziale Medien wie Facebook und Twitter sowie der Flughafen-Blog gehören längst zu den gängigen Formaten für den Dialog der FSG mit Interessierten. Seit 2016 spricht die FSG ihre jüngeren Zielgruppen zudem über den Messaging-Dienst Snapchat an. Auf der Ausbildungsmesse Drehkreuz Stuttgart (www.drehkreuz-stuttgart.de), die jährlich zusammen mit der Agentur für Arbeit durchgeführt wird, erhalten Schüler und Studierende einen konkreten Einblick in die vielfältigen Berufsfelder auf dem Gelände – von der Hotellerie über die Flugsicherung bis hin zum Zoll- und Grenzschutz. Rund 500 Besucher nutzten 2016 diese Gelegenheit zum Austausch und Kennenlernen.

Als wichtigen Ausgleich zur körperlichen Arbeit hält die FSG für ihre Mitarbeiter ein vielfältiges Angebot zur Gesundheitsförderung bereit. Es reicht vom individuellen Training an Fitnessgeräten oder einer Massage bis hin zu physiotherapeutischen Behandlungen bei erfahrenen Sportwissenschaftlern. Die Flughafenbeschäftigten können seit 2016 auch kostenlose Beratungsgespräche zur Gesunderhaltung buchen.

Gesundes und sicheres Arbeitsumfeld

Arbeitssicherheit und die Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter sind ein essenzielles Anliegen der FSG. Zu den vielfältigen Aktivitäten zählt beispielsweise die Beratung zu Gesundheitsschutz und Unfallverhütung durch Fachkräfte für Arbeitssicherheit sowie Betriebsärzte. Ein Schwerpunkt lag dabei zuletzt auf der Reduzierung von Risiken im Umgang mit Gefahrstoffen. Regelmäßig überprüfen Flughafenfeuerwehr und Betriebsrat die Arbeitsplätze, führen vorbeugende Brandschutzaktivitäten durch und lassen Geräte und Anlagen durch Elektrofachkräfte überprüfen. Informationen zu relevanten Themen liefert die Stabsstelle Arbeitsschutz im Intranet.

Die Mitarbeiter im Bodenverkehrsdienst leisten vorwiegend körperliche Arbeit. Deshalb gilt ihnen ein besonderes Augenmerk im Arbeitsschutz, vor allem hinsichtlich Ergonomie bei der Arbeit. Beispielhaft kann hier die Erfindung eines Mitarbeiters genannt werden, die im letzten Jahr patentiert wurde. Dabei handelt es sich um eine Feststellbremse bei Gepäckwagen, durch die diese ausfallsicher werden. Außerdem wird kaum noch Kraft benötigt, um die Bremse zu betätigen. Ende 2016 waren bereits 160 der 250 am Flughafen Stuttgart eingesetzten Gepäckwagen mit der verbesserten Bremsanlage unterwegs.

Ziehen Blitz und Donner auf, beginnt sie zu blinken: Seit 2016 ist auf dem Stuttgarter Vorfeld eine optische Gewitterwarnanlage in Form von Warnleuchten im Einsatz. Sie ergänzt die bisherige Warnung an die Mitarbeiter über die Alarmrufanlage des Flughafens. Dies dient dazu, Risiken bei der Abfertigung zu vermeiden.

Auf dem Flughafengelände stehen auch Gebäude älteren Jahrgangs. Im Allgemeinen ist hier vermehrt mit Schadstoffen zu rechnen, da früher in der Regel andere Baustoffe verwendet wurden. Einen Teil dieses Gebäude-Altbestands hat die FSG 2016 gezielt bei Erkundungen überprüft. Mit diesem Wissen können Bauvorhaben wie Renovierungen besser vorbereitet und Mitarbeiter ebenso wie Mieter dafür sensibilisiert werden.

Auch die aktuell 218 betrieblichen Ersthelfer der FSG – dies sind mit 23 % der Gesamtbelegschaft deutlich mehr als von der Gesetzlichen Unfallversicherung gefordert – tragen zur Sicherheit am Flughafen bei. Sie werden durch den Rettungsdienst des Flughafens, der als Ausbildungsstelle für Ersthelfer zugelassen ist, qualifiziert.

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) der FSG dient der Förderung der Leistungsfähigkeit und Arbeitszufriedenheit ihrer Mitarbeiter. Seit 2011 ist das BGM in einer Betriebsvereinbarung festgehalten mit dem Ziel, die Arbeitsbedingungen kontinuierlich zu optimieren und Fehlzeiten zu vermindern. Die Verantwortung dafür tragen der Arbeitskreis Gesundheit, der Gesundheitszirkel, die Gesundheitsbeauftragte und der Arbeitsschutzausschuss der FSG. Das BGM umfasst acht Handlungsfelder:

- Zusammenarbeit mit der technischen medizinischen Arbeitssicherheit
- Gesundheitsförderung
- Personalmanagement/-entwicklung
- Betriebliches Eingliederungsmanagement nach § 84 SGB IX
- Suchtprävention
- Präventionsmanagement
- Mitarbeiterbeteiligung
- Notfall- und Krisenmanagement

Umweltfreundlich pendeln

Dass Umweltschutz, Arbeitssicherheit und Mitarbeiterzufriedenheit Hand in Hand gehen, wurde bereits im „In Fokus"-Thema „scale-up!" thematisiert. Die FSG fördert einen möglichst ressourcenschonenden Arbeitsweg ihrer Mitarbeiter zum Beispiel durch das Angebot, die seit 2014 standortweit kostenlose Mitfahrzentrale fairport TwoGo nutzen zu können. 2016 wurde diese auf die Tochtergesellschaften ausgeweitet. Zudem gibt es Vergünstigungen und Zuschüsse für die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs. In Kooperation mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) bietet die FSG das Firmenticket an, von dem auch andere am Flughafen angesiedelte Unternehmen profitieren können. Die Mitarbeiter erhalten dabei einen jährlichen Zuschuss von bis zu 500 €. Des Weiteren unterhält die FSG mehrere Projekte zur Standortentwicklung, die die umweltfreundliche und komfortable Anreise zum Arbeitsplatz ergänzen sollen (siehe Seite 33).

Vielfalt als Vorteil

Als Teil des Beitrags zur Zukunftsfähigkeit garantiert die FSG Mitarbeitern und Bewerbern Chancengleichheit unabhängig von Religion, Ethnie, Kultur, Geschlecht, sexueller Orientierung, Alter oder Behinderung. Stellen werden ausschließlich über fachliche Qualifikationen und individuelle Leistungen vergeben. Für das Jahr 2016 ist kein Fall von Diskriminierung bekannt. Die Schwerbehindertenquote des Unternehmens lag 2016 bei 7,94 % und damit über der gesetzlichen Quote. Ende 2016 waren für die FSG Mitarbeiter 18 verschiedener Nationalitäten tätig.

Da am Flughafen häufig körperlich schwere Tätigkeiten zu verrichten sind, sind bei der FSG traditionell mehr Männer als Frauen tätig. 2016 lag der Anteil der weiblichen Beschäftigten bei 23 %. Die Entlohnung ist jedoch selbstverständlich geschlechtsunabhängig. Das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst wird bei der FSG umgesetzt. In den beiden oberen Führungsebenen (Geschäftsführung, Bereichs- und Abteilungsleitung) waren im Berichtsjahr 10,7 % Frauen beschäftigt. Derzeit ist keine Fluktuation in diesem Bereich abzusehen, insofern legt der Flughafen die Zielgröße zum 30. Juni 2017 ebenfalls auf 10,7 % fest. 2016 war noch keine Frau in der zweiköpfigen Geschäftsführung vertreten, der Aufsichtsrat hat zwei weibliche Mitglieder.

Auch die Vereinbarkeit von Beruf und Familie bzw. sonstigen Anliegen ist der FSG wichtig. Deshalb können die Mitarbeiter flexible Arbeitszeiten nutzen und, sofern mit ihrer Tätigkeit vereinbar, im Homeoffice arbeiten. Auch für die Führungskräfte entwickelt die FSG auf Wunsch jeweils individuelle Modelle. Ebenso wird aktuell der Bedarf für die Einrichtung einer Kindertagesstätte bei den Mitarbeitern erneut abgefragt.

Die FSG will ihre Mitarbeiter auch bei Alltagsfragen unterstützen – über die internen Angebote wie den Betriebsrat, die Suchthelfer, die Schwerbehindertenvertretung, den Betriebsarzt und die Personalabteilung hinaus. Dafür wurde die pme-Familienservice Gruppe beauftragt, deren Expertenteam rund um die Uhr erreichbar ist. Dieses hilft bei der Kinderbetreuung und entlastet bei der Organisation der Pflege von Familienangehörigen. Außerdem bietet sie ein Lebenslagen-Coaching an. Die FSG übernimmt die Kosten der Beratungsleistungen. Als Teil des Unternehmensnetzwerks „Erfolgsfaktor Familie", einer gemeinsamen Initiative des Bundesfamilienministeriums und des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK), orientiert sich die FSG an deren Leitsätzen für eine flexible und familienbewusste Arbeitszeitgestaltung.

Hohe Zufriedenheit und Verbundenheit

[G4-26, G4-27] Die Wirkung der Bemühungen der FSG als verantwortlicher Arbeitgeber wird auf unterschiedliche Weise überprüft. Dazu zählt etwa die fortan regelmäßige Befragung der Mitarbeiter zu verschiedenen Aspekten der Zusammenarbeit. Die guten Ergebnisse der letzten Umfrage, die grundsätzliche Verbundenheit der Mitarbeiter mit der FSG, die geringe Fluktuation und die externen Auszeichnungen bestätigen die FSG darin, den eingeschlagenen Weg gemeinsam mit ihren Mitarbeitern fortzusetzen.

Die erste unternehmensweite Mitarbeiterbefragung führte die FSG im Jahr 2015 durch. Diese ergab, dass die Beschäftigten im Durchschnitt sehr zufrieden sind. Verbesserungsbedarf sahen die Beschäftigten vor allem beim internen Informationsfluss und bei den beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten. Die Einführung der „Alternativen Karrierepfade" (siehe Seite 38) ist ein Ergebnis der Mitarbeiterbefragung. Die nächste Umfrage ist für Herbst 2017 geplant.

Bereits zum vierten Mal in Folge erhielt die FSG 2016 die Auszeichnung als bester Arbeitgeber unter den mittelständischen Unternehmen in der Branche Verkehr und Logistik. In der deutschlandweit größten Arbeitnehmerbefragung dieser Art ermittelte das Nachrichtenmagazin Focus gemeinsam mit dem sozialen Netzwerk Xing sowie kununu, dem Onlineportal für Arbeitgeberbewertungen, und dem Hamburger Marktforschungsinstitut Statista das Ranking der besten Arbeitgeber Deutschlands.

NACHBARN UND GESELLSCHAFT

Wertschöpfung für die Region

Der Flughafen Stuttgart ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region und trägt somit auch eine hohe Verantwortung für das Gemeinwohl. Dabei sind der FSG gute Beziehungen zu ihren Nachbarn sehr wichtig. Sie sucht aktiv den Kontakt und Austausch mit ihnen und fördert einen konstruktiven Dialog. Dieser soll dazu beitragen, dass sich alle Seiten wertschätzen und verstehen. Durch die Unterstützung gemeinnütziger Projekte engagiert sich der Flughafen darüber hinaus vor Ort.

rund **20.000**

BESUCHER

beim Kinderfest 2016

Kinderfest und Co.

Rund 20.000 Besucher kamen im Olympiajahr 2016 zum 22. Großen Kinderfest, das unter dem Motto „Hol dir deine Goldmedaille!“ zu zahlreichen sportlichen Aktionen und Attraktionen einlud. Zu dem jährlich stattfindenden Event kommen insbesondere Familien aus der Umgebung, die in den Sommerferien daheimbleiben. Das Kinderfest, das die FSG auf ihren Parkplätzen und in Teilen der Terminals ausrichtet, ist kostenlos.

Kontinuität kann der Flughafen auch bei seinen Führungen verzeichnen: Insgesamt haben über das ganze Jahr verteilt knapp 40.000 Besucher (2015: 41.000) – darunter Gruppen von Kindern, Schülern und Erwachsenen – die Gelegenheit genutzt, in einer Tour mehr über den Flughafen zu erfahren. Für Schulklassen aus Nachbargemeinden ist das Angebot kostenlos. Spezielle Umweltführungen legen einen Schwerpunkt auf Nachhaltigkeit.

Investitionen in die Nachbarschaft

Die Ausgaben der FSG für Spenden und lokales Sponsoring haben sich 2016 auf 104.228 € bzw. 19.777 € summiert. Insbesondere Jugendmannschaften aus der direkten Umgebung des Flughafens wurden mit Sportbekleidung ausgestattet und vereinzelt auch Vereine bei Veranstaltungen unterstützt. Bei allen Sponsoringaktivitäten befolgt die FSG eine verbindliche interne Richtlinie.

Regelmäßig werden daneben am Flughafen verbliebene herrenlose Gepäckstücke für einen guten Zweck verwendet: Die letztjährige Versteigerung von 33 Koffern und Taschen brachte 8.920 € ein. Die FSG hat den Betrag anschließend auf 10.000 € aufgerundet; jeweils die Hälfte davon ging an die lokalen Vereine Frauen helfen Frauen Filder e. V. und Fildertafel e. V.

Der LWV.Eingliederungshilfe in Reutlingen-Rappertshofen hat die FSG im Mai 2016 eine Strömungstafel als neues Element für ihren Kulturpark übergeben. Die Strömungstafel zeigt beim Drehen, wie Wasser um Hindernisse fließt und dabei faszinierende Muster und Reflexionen entstehen.

Mehr als eine Million Flaschen

Weitere Projekte haben neben den sozialen auch ökologische und wirtschaftliche Effekte: Schon seit 2013 arbeitet der Flughafen mit der Stuttgarter Straßenzeitung Trott-war e. V. in dem Projekt „Spende dein Pfand“ zusammen. Dabei werden leere Pfandflaschen von Passagieren

Ein Nachbar, den man gerne besucht – besonders beim jährlichen Kinderfest in den Sommerferien sind viele Menschen aus der Umgebung am Airport zu Gast.

oder Besuchern gesammelt und mit dem Erlös fünf feste Arbeitsplätze zu einem tariflich gebundenen Stundensatz für sozial benachteiligte Menschen finanziert. Passagiere können in den Terminals Pfandflaschen in spezielle Sammelbehälter vor den Sicherheitskontrollen werfen. Diese werden von den Mitarbeitern des gemeinnützigen Vereins sachgerecht entsorgt. Das Projekt basiert auf der Idee der Studenteninitiative Enactus der Universität Hohenheim und wird seit Juli 2014 durch den Grünen Punkt unterstützt. Im Juli 2016 wurde das Bestehen der erfolgreichen Kooperation mit dem Einwurf der einmillionsten Flasche gefeiert. Mit der Initiative setzt der Flughafen Stuttgart ein Beispiel – inzwischen haben sich weitere deutsche Flughäfen das Projekt zum Vorbild genommen.

Den Grundgedanken gesellschaftlichen Engagements hat die FSG auch in ihrer betrieblichen Ausbildung verankert: Die jungen Menschen helfen für eine Woche bei einem Sozialpraktikum in regionalen Einrichtungen wie Alten- und Pflegeheimen oder Werkstätten für Menschen mit Behinderung aus. So lernen die Auszubildenden der FSG soziale Projekte kennen und werden für Themen sensibilisiert, die über das Kerngeschäft des Flughafens hinausgehen.

Fester Bestandteil des Flughafens ist darüber hinaus die Airport-Seelsorge, eine überkonfessionelle Einrichtung der Evangelischen Landeskirche Württemberg und der Diözese Rottenburg-Stuttgart. Sie betreut mit über 30 Ehrenamtlichen und Vertretern der großen Landeskirchen Passagiere, Besucher sowie Mitarbeiter, die im Terminal Unterstützung benötigen. Ein Angebot an Menschen aller Glaubensrichtungen ist auch der „Raum der Stille“ in Terminal 3.

UMWELTMANAGEMENT

Die FSG ist sich ihrer ökologischen Verantwortung bewusst. Sie erkennt die stetig wachsende Bedeutung von Umweltaspekten für ihre Kunden, die Gesellschaft sowie für ihre eigene Zukunftsfähigkeit an und steuert diese aktiv. Der Schwerpunkt des Umweltmanagements, das aktuell drei Gesellschaften der FSG-Gruppe umsetzen, liegt auf der nachhaltigen Senkung des Energieverbrauchs.

Die Umwelterklärung in diesem integrierten Bericht macht die ökologischen Leistungen der FSG sowie ihrer Tochtergesellschaften FSEG und SAG für das Geschäftsjahr 2016 transparent. Langfristig soll das Umweltmanagementsystem auf alle Tochterunternehmen am Standort Stuttgart ausgeweitet werden. Wie folgt wird die Entwicklung der Umweltleistungen im Berichtsjahr 2016 erläutert. Die Fortschritte des Vorjahres kommentierte die FSG ausführlich in der konsolidierten Umwelterklärung, die im Nachhaltigkeitsbericht 2015 enthalten ist.

Management für den Umweltschutz

FSG, FSEG und SAG verfolgen eine konsequente und für alle Mitarbeiter gültige Umweltpolitik mit dem Ziel, die eigenen Umweltleistungen stetig zu verbessern. Als Teil des fairport-Kodex wird sie nach und nach auf weitere Tochterunternehmen ausgeweitet (siehe fairport-Programm Seite 82). Die drei Unternehmen berücksichtigen den Schutz der Umwelt in allen Entscheidungen. Unmittelbar beeinflussen können sie jedoch nur jene Umweltauswirkungen, die im Zusammenhang mit ihrem jeweiligen Kerngeschäft stehen: Bei der FSG ist dies in erster Linie die Bereitstellung von Infrastruktur für einen sicheren Flugbetrieb, bei der FSEG das Energiemanagement der Liegenschaften. Bei der SAG dreht es sich um eine effiziente Gestaltung der Flugzeugabfertigung. Weitere Themen, die speziell die FSG betreffen, sind Elektromobilität und die Verringerung der Kraftstoffverbräuche mit dem Ziel eines emissionsfreien Abfertigungsverkehrs. Dazu zählen der Ausbau des Angebots an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich für Passagiere und Besucher in Zusammenarbeit mit der Messe Stuttgart, die fachgerechte Abfallentsorgung sowie der Schutz von Gewässern und Grünflächen. Auf den Lärm- und CO_2-Ausstoß der Flugzeuge kann die FSG nur mittelbar einwirken: Hier schafft sie durch lärm- und emissionsabhängige Start- und Landeentgelte Anreize.

Das Umweltmanagementsystem der FSG, FSEG und SAG wurde nach den strengen Kriterien von EMAS (Eco Management and Audit Scheme) aufgebaut. Damit erfüllt es zugleich die Anforderungen der internationalen Umweltmanagementnorm ISO 14001. Die strikte Einhaltung des Umweltrechts ist ein zentrales Anliegen der EMAS-Verordnung. Die FSG und ihre Töchter FSEG und SAG haben alle für sie relevanten umweltrechtlichen Anforderungen in Compliance-Datenbanken zusammengeführt (weitere Informationen im Kapitel „Corporate Governance und Compliance“, Seite 12). Dazu zählen vor allem Vorschriften für den Lärm- und Gewässerschutz sowie das Gefahrgut- und Gefahrstoffmanagement. Diese werden regelmäßig aktualisiert und an die betroffenen Organisationseinheiten übermittelt, damit die Mitarbeiter stets auf dem neuesten Stand sind und bei Bedarf entsprechend reagieren können. Es wurden 2016 keine Straf- oder Bußgelder wegen Verstoßes gegen Umweltgesetze verhängt.

FSG, FSEG und SAG kennen, erfassen und bewerten ihre jeweiligen ökologischen Auswirkungen. Mittels einer Umweltaspektanalyse (siehe Seite 78) identifizieren sie jährlich die dafür wesentlichen Bereiche. Diese umfassen den Verbrauch und Einsatz von elektrischer Energie und Heizenergie sowie die von ihnen verursachten Emissionen in Form von CO_2 und Feinstaub. Weitere wesentliche Auswirkungen entstehen durch den Verbrauch von Kraftstoff und die Verwendung von Chemikalien zur Enteisung. Zudem wurden in der Vergangenheit, wie auch bei anderen Feuerwehren üblich, PFC-haltige Löschschäume durch die Flughafenfeuerwehr eingesetzt. Heute ist immer noch eine PFC-Belastung auf dem Vorfeld festzustellen, die es zu beseitigen gilt (weitere Informationen im Kapitel „Umwelt und Ressourcen“, Seite 53).

Abfertigung ohne Abgase – Elektrobusse, solarbetriebene Passagiertreppen, E-Förderbänder und -Gepäckschlepper senken die lokalen Emissionen (siehe Im Fokus, Seite 36).

Konkrete Umweltziele definiert

Um ihre Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern, setzen sich die Unternehmen konkrete Umweltziele. Diese sind Teil des fairport-Programms des Flughafen Stuttgart (siehe Seite 82). Die Projekte sind dem jeweiligen Unternehmen (FSG, FSEG oder SAG) zugeordnet und als Teil des Umweltprogramms gekennzeichnet.

Um die vielfältigen Aktivitäten zu steuern und die ökologisch relevanten Kennzahlen zu dokumentieren, wird ein Umweltinformationssystem (UIS) eingesetzt. Hierin wird ersichtlich, ob die Umweltziele – beispielsweise zur Einsparung von Treibstoff oder Energie – erfüllt werden und wo Nachholbedarf besteht. Die Daten werden schrittweise in das zentrale fairport-Controlling integriert (siehe Seite 12). In jährlichen internen Audits wird darüber hinaus geprüft, ob das Umweltmanagementsystem weiterhin den Anforderungen entspricht. Die Ergebnisse fasst ein Review-Bericht zusammen.

Auch die Beschaffung ist bei der FSG, FSEG und SAG an ökologischen Aspekten ausgerichtet. Auftragnehmer werden darauf hingewiesen, dass sie den fairport-Kodex mit integrierter Umweltpolitik der FSG und ihrer Töchter zu beachten und die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten haben. Bei der Auswahl der Lieferanten werden diejenigen bevorzugt, die über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem verfügen oder nachweislich an der Verbesserung ihrer Umweltleistung arbeiten. Darüber hinaus berücksichtigen die drei Unternehmen bei

Bestellungen von Produkten und Dienstleistungen, wie sich der Einkauf auf die Umwelt auswirkt, wobei Gefahrstoffe ein besonderes Freigabeverfahren durchlaufen. Durch Umweltrichtlinien wird zum Beispiel eine hohe Energieeffizienz der Büro-Infrastruktur geschaffen: Für Laptops, Bildschirme und Multifunktionsgeräte etwa ist das Prüfsiegel „Energy Star" verbindlich. Die FSG erarbeitet eine Leitlinie zu nachhaltiger Beschaffung; aktuell werden Anhänge zur Dienstanweisung erarbeitet.

Klare Zuständigkeiten

Die vielfältigen Umweltaktivitäten von FSG, FSEG und SAG werden zentral gesteuert. Die Stabsstelle Umwelt der FSG verantwortet das Umweltmanagementsystem. Sie besteht aus einem Abteilungsleiter, dem Senior Expert Fluglärm, dem Senior Expert Schadstoffe, der für das Management der Luft- und Bodenschadstoffe verantwortlich ist, sowie der Umweltmanagementbeauftragten (UMB). Letztere koordiniert und steuert alle betrieblichen Umweltaktivitäten und kontrolliert deren Zielerreichung. Darüber hinaus wurde ein Lenkungskreis Umwelt etabliert, dem die gesamte Geschäftsleitung angehört. Er ist für strategische Änderungen sowie für den Reviewbericht und die Verabschiedung des Umweltprogramms zuständig.

Der Umweltmanagementbeauftragten stehen verschiedene Teams zur Seite:

- **Das Umweltteam** verantwortet den Austausch von Informationen. Es setzt sich aus der UMB, einer Vertreterin der Kommunikation sowie fünf Umweltkoordinatoren aus den Geschäftsbereichen zusammen. Die Koordinatoren agieren als Schnittstelle zu den Mitarbeitern und leiten deren Vorschläge und Anregungen weiter. Darüber hinaus sind Beauftragte ernannt, die fachspezifische Umweltaufgaben wie Abfallentsorgung, Gefahrgutmanagement, Strahlen-, Gewässer- oder Vogelschutz verantworten. Sie überprüfen, ob die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden, und beraten die operativ zuständigen Mitarbeiter.

- **Das Aspektteam** analysiert die von der FSG, FSEG und SAG verursachten Umweltauswirkungen jährlich in Bezug auf Umwelt, Rechtssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Öffentlichkeitswirkung. Daraus wird die Umweltaspektanalyse abgeleitet (siehe Seite 78).

- **Das Auditteam** führt fachbezogene Audits durch. Dabei wird überprüft, ob die im Umwelthandbuch festgelegten Anweisungen befolgt werden. Im Anschluss werden die jeweiligen Prozessverantwortlichen darüber informiert.

In einem Umwelthandbuch, das regelmäßig aktualisiert wird, sind alle organisatorischen Regelungen festgehalten. Es enthält konkrete Verfahrens- und Arbeitsanweisungen sowie Prozessbeschreibungen und steht allen Mitarbeitern im Intranet oder in Papierform zur Verfügung.

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

Weltpremiere in Stuttgart: 2016 hob das erste viersitzige Brennstoffzellen-Passagierflugzeug HY4 am Landesairport ab.

KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Neues Klimaziel verabschiedet

Im vergangenen Jahr trat das internationale Klimaabkommen in Kraft. Die Weltgemeinschaft will demnach die durch Treibhausgase verursachte Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad und möglichst sogar auf 1,5 Grad begrenzen. Der Flughafen Stuttgart sieht sich in der Verantwortung, seine CO_2-Bilanz weiter zu verbessern, denn wie fast jedes Unternehmen verursacht auch der Airport-Betrieb Emissionen, die zum Klimawandel beitragen.

Die Flughafen Stuttgart GmbH sowie ihre Tochterunternehmen FSEG und SAG haben ein neues Klimaziel verabschiedet, das wie die bereits erreichten Ziele Scope 1 und Scope 2 des Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol) betrifft: 50 % der CO_2-Emissionen, die dem Flughafen Stuttgart zuzurechnen sind, sollen bis 2030 gegenüber den Werten von 1990 eingespart werden.

Das anspruchsvolle Vorhaben soll durch neue Effizienz und Reduktionsprojekte auf dem eigenen Gelände umgesetzt werden. Potenziale, um den Ausstoß von CO_2 zu vermeiden und Energie zu sparen, ergeben sich zum Beispiel durch Neubauten oder die Sanierung von Gebäuden, aber auch durch die kontinuierliche Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und den Einsatz erneuerbarer Stromquellen sowie die Einrichtung von weiteren Energiespeichern. Bislang gelang es der FSG, ihre Emissionen um 26 % gegenüber 1990 zu senken.

Bis 2050 soll der Flughafen klimaneutral betrieben werden. Dabei wird auch auf die Entwicklung neuer Technologien gesetzt, beispielsweise auf eine effizientere Energieproduktion in Solaranlagen und bessere Speichermöglichkeiten. Über die Reduktionsbemühungen der Flughafen Stuttgart Gruppe hinaus sollen ebenfalls bis 2050 die CO_2-Emissionen am gesamten Standort um 90 % gegenüber 1990 verringert werden. Das umfasst sogar die Bilanzen Dritter (Scope 3); nur der Lande-und-Start-Zyklus (LTO) der Flugzeuge ist dabei nicht eingeschlossen. Dieses Prinzip bezeichnet der Flughafen Stuttgart als Territorialprinzip.

Das Fraunhofer ISE simulierte dazu in verschiedenen Szenarien des Masterplan Energieeinsparung, wie der hochaufgelöste, prognostizierte Bedarf im Jahr 2050 durch den Ausbau erneuerbarer Energien am Landesairport und durch entsprechenden Zukauf gedeckt werden kann. Dazu müssen alle auf dem Gelände befindlichen geeigneten Flächen für Fotovoltaikanlagen genutzt werden. Für künftige Neubauten und Gebäudesanierungen sind zur Zielerreichung höchste energetische Standards bei Dämmung und technischen Anlagen umzusetzen. Die FSG arbeitet dabei nicht nur daran, die eigenen Emissionen zu reduzieren – auch die anderen am Flughafen ansässigen Unternehmen werden angehalten, weniger Treibhausgase auszustoßen.

Aufgrund des langen Zeithorizonts bis 2030 und 2050 erarbeitet die FSG aktuell Zwischenziele: Eines davon ist die Reduktion der Emissionen aus dem Abfertigungsbetrieb um 80 % bis 2020 (Basisjahr: 2009).

Zentrale Energieversorgung vor Ort

Um neben der FSG und ihren Tochtergesellschaften auch die auf dem Gelände befindlichen Mieter und Pächter optimal mit Energie versorgen zu können, gewinnt die FSEG neben dem externen Bezug auch selbst Strom in einem eigenen erdgasbetriebenen Blockheizkraftwerk (BHKW) und unterhält darüber hinaus Fotovoltaikanlagen. Die im Blockheizkraftwerk anfallende Abwärme wird über ein Warmwasserverteilnetz mit geringen Verlusten in die Gebäude geleitet. Im Winter wird diese zum Beheizen der Gebäude verwendet – im Sommer wiederum wird sie durch Absorptionskältemaschinen umgewandelt und zur Kühlung der Gebäude genutzt. Wird die Kälte nicht sofort benötigt, stehen für ihre Lagerung unterirdische Speicher bereit. Gegen Stromausfall ist der Flughafen durch dieselbetriebene Notstromaggregate abgesichert (siehe „Bodenabfertigung soll emissionsfrei werden").

Im Fokus: Intelligente Energiesysteme

Am Flughafen Stuttgart, der als Verkehrsknotenpunkt und starker Wirtschaftsstandort in der Region eine zentrale Rolle spielt, wird viel Energie verbraucht: 2016 waren es 98,3 GWh (2015: 96,9), Wärme- und Kraftstoffbezug eingeschlossen. Dies ist etwa so viel wie der Bedarf von 20.000 Vier-Personen-Haushalten. Damit hat der Flughafen auch eine Verpflichtung, aktiv eine zukunftsfähige Entwicklung der Energieversorgung mitzugestalten. Mit einem eigenen Blockheizkraftwerk und Fotovoltaikanlagen produziert die Tochtergesellschaft Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) umweltverträglichen Strom selbst (siehe Seite 47). Auf rund 15.000 m² Solarpanels werden aktuell etwa 2,3 GWh pro Jahr erzeugt. Davon wurden 2016 etwa ein Drittel selbst genutzt und zwei Drittel ins öffentliche Netz eingespeist. Der Strom, der hinzugekauft wird, um den Bedarf der FSG, FSEG und SAG zu decken, kommt seit 2014 zu 100 % aus erneuerbaren Quellen. Insgesamt liegt der Standort – das sind die FSG-Konzerngesellschaften und alle Mieter und Pächter, die auch Kunden der FSEG sind – bei einem Anteil von 48 % regenerativer Energie am gesamten Bezug.

Stromsystem flexibilisieren

Die erzeugte Strommenge durch erneuerbare Energie schwankt in Deutschland naturgemäß saisonal und tageszeitenabhängig. Sie ist somit nicht zu jeder Zeit im gleichen Maße verfügbar. Um die Versorgung mit regenerativ erzeugtem Strom zu fördern, die Energiekosten zu reduzieren und darüber hinaus zusätzliche Erlöse zu generieren, setzt der Flughafen Stuttgart auf die aktive Laststeuerung, das sogenannte Demand Side Management (DSM). Dazu werden große Verbraucher wie Lüftungsanlagen oder Kältemaschinen mit Hilfe von Speichern flexibel betrieben. Der Flughafen Stuttgart kann so Lastspitzen reduzieren und zusätzlich Erzeugungskapazität als sogenannte Regelenergie zur Sicherung der Stromnetzstabilität vermarkten. Um dies weiter zu forcieren, beteiligt sich der Flughafen Stuttgart am Forschungsprojekt „DSM-Echtzeitdatenplattform BW“. Hierbei wird eine gemeinsame Vermarktungsebene entwickelt, die als Bindeglied zwischen Anbietern und Abnehmern dienen soll. Da das Thema Flexibilität mit der Energiewende immer wichtiger wird, versucht der Flughafen, kontinuierlich neue Potenziale zu identifizieren. So wird beispielsweise derzeit geprüft, wie das Laden von Elektrofahrzeugen optimal in das örtliche Energiesystem integriert werden kann.

Einsparpotenziale durch bessere Prognosen

Gleichzeitig beschäftigt sich der Flughafen mit der Frage, wie Energie effizienter genutzt und wo sie eingespart werden kann. Die Lösung dafür bietet der Smart Energy Hub, ein sensorbasiertes Smart-Data-System. Es hilft dabei, bessere Bedarfsprognosen zu erstellen. Durch die kombinierte Darstellung von internen Kennzahlen aus dem Energiemanagement sowie externen Informationen wie Wetterprognosen und Strompreisdaten kann die FSEG Einsparpotenziale erschließen und auf diese Weise die Kosten für den Stromeinkauf über die Börse optimieren.

Strukturiertes Energiemanagement senkt Verbräuche

Mit einem systematischen Controlling der Umweltkennzahlen steuern FSG, FSEG und SAG ihren eigenen Ressourcenverbrauch. Kernstück ist das Umweltinformationssystem (UIS), aus dem die Unternehmen alle relevanten Informationen zu ihren Verbräuchen und den daraus resultierenden Emissionen beziehen. Sie ermitteln mit Hilfe der Daten mögliche Verbesserungen und bewerten diese im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und zeitliche Realisierbarkeit. Den Erfolg von Umweltprojekten prüfen sie regelmäßig.

Der Strom, den die FSG, FSEG und SAG für ihren eigenen Bedarf von externen Stromanbietern beziehen, stammt bereits seit 2014 aus 100 % regenerativen Quellen. Der Energiebezug aller am Flughafen Stuttgart ansässigen Unternehmen, die ihren Bedarf nicht von fremden Energiedienstleistern beziehen, stieg mit 98,3 GWh gegenüber dem Vorjahr um etwa 1 % (2015: 96,9 GWh). Davon bestanden 48 % aus regenerativen Energiequellen, 2015 war es noch ein Anteil von 35 %.

Der Flughafen Stuttgart ersetzt sukzessive die bisherigen Natriumdampflampen durch moderne LED-Leuchten, die nicht nur wesentlich langlebiger sind, sondern auch weniger Energie verbrauchen. Diese kommen sowohl auf dem Vorfeld als auch in der Gehweg-, Straßen- und Parkplatzbeleuchtung zum Einsatz. Bereits 90 % aller Vorfeldleuchten wurden auf LED umgestellt und sogar neue Positionen mit Masten ausgerüstet, die zuvor mit mobilen Lichtmasten versorgt werden mussten. Dies entspricht einer Einsparung von 68.000 kWh im Jahr.

Bodenabfertigung soll emissionsfrei werden

Ein wesentlicher Tätigkeitsschwerpunkt des Flughafen Stuttgart ist die Erbringung von Logistik- und Servicedienstleistungen am Boden rund um die Abfertigung von Passagieren und Flugzeugen. Das Projekt

Teil eines intelligenten Stromnetzes

Der Flughafen Stuttgart beteiligt sich an C/sells, dem ersten überregionalen intelligenten Stromnetz (Smart Grid) in Deutschland. Das Schaufensterprojekt in den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern und Hessen ist ein Meilenstein für die bundesweite Umsetzung der Energiewende. Die FSG übernimmt dabei die Rolle eines Prosumenten: Sie speist selbst regenerative Energie als Produzent ein, verbraucht aber auch gleichzeitig bedarfsgerecht als Konsument. Ziel ist die Eingliederung der „Zelle" Flughafen Stuttgart in das nachhaltige Energiesystem von C/sells. Dadurch will die FSG ebenfalls aufzeigen, wie Infrastrukturbetreiber mit speziellen Anforderungen die Energiewende durch die Nutzung ihrer Flexibilitätspotenziale praxisgerecht und wirtschaftlich umsetzen können.

Für die Zukunft gerüstet

Insgesamt trägt der Flughafen Stuttgart mit den drei Projekten Demand Side Management, Smart Energy Hub und C/sells aktiv zur Energiewende bei. Diese Programme liefern wichtige Forschungsergebnisse und Praxisbeispiele und stellen damit Lernfelder für den bundesweiten Umstieg auf regenerative Energie dar. Hinzu kommt die soziale Komponente: Auch die Fachkompetenz der eigenen Mitarbeiter zum Thema Energiewende steigt. Damit macht sich der Airport bereit für eine Zukunft, in welcher der Strom nur noch aus erneuerbaren Quellen bezogen wird.

Integriert gedacht: Modelle für die Energiezukunft

Auswirkung auf den Flughafen und sein Umfeld

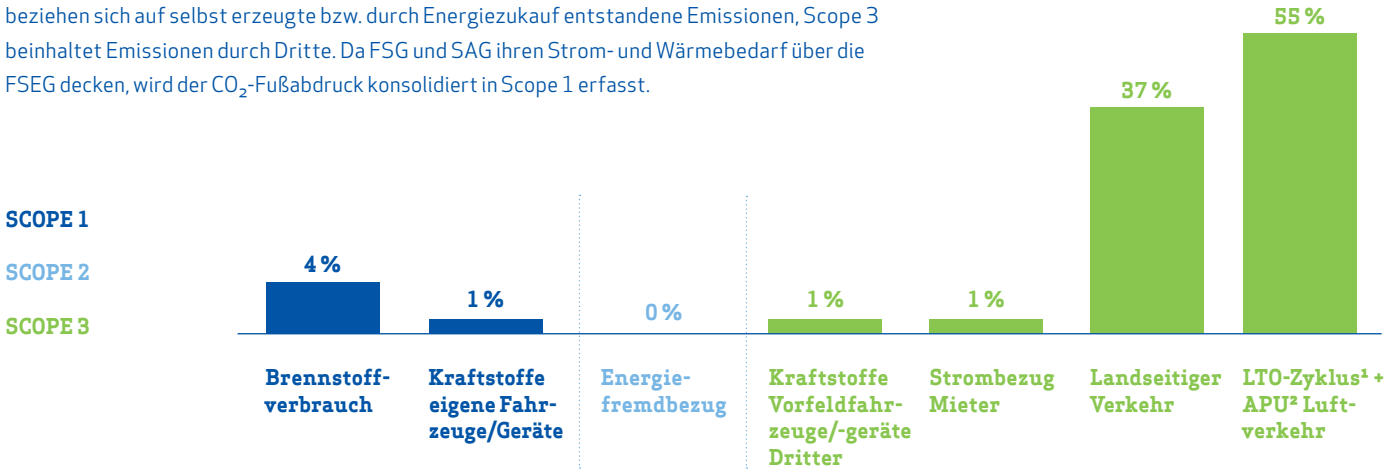
efleet bzw. das Folgeprojekt scale-up! sieht den sukzessiven Ersatz der bisher genutzten Fahrzeuge durch elektrobetriebene Fahreinheiten vor. Zum Ende des Berichtszeitraums waren bereits 16 Gepäckschlepper, sechs Busse und drei Förderbänder sowie ein Pushback-Fahrzeug mit elektrischem Antrieb auf dem Gelände unterwegs. Für eine umweltfreundlichere Stromversorgung der Flugzeuge am Boden hat die FSG mittlerweile 22 Parkpositionen mit sogenannten Umformern ausgestattet. Sie sind an das Starkstromnetz des Flughafens angeschlossen und wandeln Energie in die flugzeugtauglichen Maßeinheiten 400 Hertz und 115 Volt um. Sie lösen dieselbetriebene Bodenstromaggregate (GPU) ab, die deutlich mehr CO_2 produzieren. Bis 2020 soll an weiteren 14 Positionen eine elektrische Bodenstromversorgung eingerichtet sein.

Durch den fortschreitenden Umstieg auf Elektrofahrzeuge konnte die FSG die CO_2-Emissionen der eigenen Flotte um knapp 15 % gegenüber 2015 senken. Damit wurden 300 t CO_2 eingespart (siehe dazu auch Seite 36). Viele der am Flughafen eingesetzten Fahrzeuge sind jedoch flughafenspezifische Sonderfahrzeuge, für die kurz- und mittelfristig keine geeigneten Elektroantriebe zur Verfügung stehen. Hier soll ergänzend ab Mitte 2017 der synthetische Kraftstoff C.A.R.E.-Diesel verwendet werden. Dieser wird aus Rest- und Abfallstoffen sowie Pflanzenöl aus zertifiziertem Anbau hergestellt. Daraus ergeben sich zwei wesentliche Vorteile: Neben der signifikanten Senkung der CO_2-Emissionen werden bei der Verbrennung dieses wasserklaren Kraftstoffs auch deutlich weniger Luftschadstoffe als beim konventionellen Diesel emittiert.

Kombiniert mit den Einsparungen durch die verstärkte Nutzung von Elektromobilität rechnet die FSG für das Jahr 2017 mit einem Rückgang der CO_2-Emissionen um 60 % gegenüber dem Vorjahr. Bis zum Jahr 2020 sollen dann 80 % der Emissionen aus dem Abfertigungsbetrieb gegenüber 2009 eingespart sein. Die gesamte Abfertigung von Fluggästen und ihren Koffern vom Terminal bis zum Flugzeug soll schon Ende 2017 emissionsfrei erfolgen.

CO_2-Fußabdruck des Flughafen Stuttgart

Der CO_2-Fußabdruck des Flughafen Stuttgart basiert auf dem internationalen Standard des Greenhouse Gas Protocol. Dieser unterscheidet drei Geltungsbereiche (Scopes): Scope 1 und 2 beziehen sich auf selbst erzeugte bzw. durch Energiezukauf entstandene Emissionen, Scope 3 beinhaltet Emissionen durch Dritte. Da FSG und SAG ihren Strom- und Wärmebedarf über die FSEG decken, wird der CO_2-Fußabdruck konsolidiert in Scope 1 erfasst.



[1] Lande-und-Start-Zyklus eines Flugzeugs.

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

Emissionen am Boden und in der Luft reduzieren

Der An- und Abreiseverkehr von Passagieren, Besuchern und Angestellten trägt über ein Drittel zum CO_2-Fußabdruck des Flughafens bei. Um diesen klimaverträglicher zu gestalten, investiert die FSG in die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung und unterstützt zu diesem Zweck drei Infrastrukturprojekte: den bereits abgeschlossenen Bau des neuen Stuttgart Airport Busterminal (SAB), die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 sowie das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm (siehe dazu auch Seite 33).

In enger Kooperation mit den Airlines, den Groundhandling-Partnern und der Deutschen Flugsicherung (DFS) optimiert der Flughafen Stuttgart seit 2014 weitere Prozesse am Boden: Auf Basis des Programms Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) werden die Rollzeiten der Flugzeuge auf ihrem Weg zur Start- und Landebahn verkürzt. Dadurch bleibt der Kraftstoffverbrauch am Boden so niedrig wie möglich. Im ersten Jahr der Umsetzung wurden so etwa 740 t CO_2 eingespart. Die Wirksamkeit hat die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt Eurocontrol festgestellt.

Die durch den Flugverkehr verursachten Emissionen liegen nur bedingt im Einflussbereich der Geschäftstätigkeit eines Flughafenbetreibers. Dennoch fördert die FSG emissionsloses Fliegen seit vielen Jahren durch Forschungsgelder. Im September 2016 hob das weltweit erste viersitzige Passagierflugzeug, das seine Energie ausschließlich aus einer Brennstoffzelle und Batterien bezieht und somit emissionsfrei fliegt, am Flughafen Stuttgart für seinen Erstflug ab. Damit unterstützt die FSG auch die ehrgeizigen Klimaschutzziele des Landes und der Luftfahrtbranche und trägt insgesamt 180.000 € zu dem Forschungsprojekt des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) bei. Das Unternehmen H2FLY als Betreiber kooperiert mit dem Brennstoffzellenexperten Hydrogenics, dem slowenischen Flugzeugbauer Pipistrel und der Universität Ulm als wissenschaftlichem Partner. Das Flugzeug kann beispielsweise als Electric Air Taxi im deutschen und europäischen Regionalverkehr eingesetzt werden.

Deutschland verfügt mit einem großflächig ausgebauten Netz von über 60 regionalen und internationalen Flughäfen über gute Voraussetzungen für deren Einsatz. Die kompakten Flugzeuge haben das Potenzial, Straßen zu entlasten sowie Passagiere emissionsfrei und flexibel fortzubewegen. Die modulare Antriebstechnologie könnte zukünftig auch größere Flugzeuge mit bis zu 40 Sitzplätzen elektrisch antreiben.

Darüber hinaus regt die FSG ihre Fluggäste dazu an, Kompensationsleistungen für die durch ihre Flüge verursachten CO_2-Emissionen zu tätigen. Computerterminals in der Abflughalle weisen diese aus. Der Ausgleich kann mit dem Kauf eines Zertifikats erfolgen. Die gemeinnützige Organisation atmosfair finanziert damit nach dem strengsten verfügbaren Standard zertifizierte Klimaschutzprojekte weltweit. Sämtliche Dienstflüge der eigenen Mitarbeiter – und damit 173 t CO_2 (2015: 165 t CO_2) – hat die FSG 2016 auf diese Weise selbst kompensiert.

FLUGLÄRM UND SCHALLSCHUTZ

Der durch startende und landende Maschinen verursachte Fluglärm liegt nur bedingt im Einflussbereich des Flughafen Stuttgart. Dennoch ist es der FSG ein wichtiges Anliegen, sich aktiv dafür einzusetzen, die Lärmbelastung durch den Luftverkehr so gering wie möglich zu halten – im Sinne einer guten Nachbarschaft. Dazu erfasst die Flughafengesellschaft laufend die durch den Luftverkehr verursachten Schallimmissionen und sorgt aktiv für den baulichen Schallschutz der betroffenen Wohneinheiten.

Im Interesse der Menschen, die im Lärmschutzbereich des Flughafens leben, darf es gemäß dem Planfeststellungsbeschluss von 1987 nicht lauter werden als 1978. Das Gebiet, das tagsüber durch Fluglärm mit einem Dauerschallpegel von 67 dB(A) betroffen ist, umfasste im Jahr 2016 eine Fläche von 3,09 km². Es liegt damit deutlich innerhalb der Lärmfestschreibungskontur von 18,86 km² des Jahres 1978. Auch nachts wurde im Berichtszeitraum die Vorgabe durchgängig eingehalten.

Höhere Transparenz bei Schallimmissionen

Die durch den Luftverkehr verursachten Schallimmissionen erfasst der Airport-Betreiber an acht Außenmessstellen. Der gemittelte Dauerschallpegel lag 2016 tagsüber bei 54,2 dB(A) (2015: 54,0 dB(A)). 2016 gab es bei den statistisch ausgewerteten Fluglärmbeschwerden einen leichten Anstieg auf 626 im Vergleich zum Vorjahr (2015: 564). Die Gesamtzahl der fluglärmbedingten Beschwerden stieg auf 1.236 (2015: 738), bedingt durch Dauerbeschwerdeführer, Einsätze von Polizeihubschraubern und Militärflüge. Die meisten Beschwerden bezogen sich im Berichtszeitraum auf Streckenabweichungen, gefolgt von Nachtflügen und Fluglärm allgemein.

Zuständig für die Reduzierung vermeidbaren Fluglärms und die Verfolgung von Beschwerden ist der Lärmschutzbeauftragte, der ein Mitarbeiter des Regierungspräsidiums ist. Dabei unterstützt ihn die Deutsche Flugsicherung, die die Routen der Flugzeuge exakt aufzeichnet. Verstöße gegen Lärmschutzvorschriften können somit nachgewiesen und geahndet werden. Interessierte können die Flugbewegungen auch selbst unter www.dfs.de verfolgen.

Derzeit wird die Fluglärmmessanlage am Flughafen Stuttgart modernisiert. Die neue Software enthält ein webbasiertes Modul namens „TraVis" (Track Visualisation), das alle Flugbewegungen zusammen mit den an den Außenmessstellen ermittelten Lärmdaten übersichtlich auf einer Karte darstellt. Die Schallimmissionsdaten können auf diese Weise transparent und live von jedem Interessierten online beobachtet werden. TraVis soll 2017 eingeführt werden. Über die Lärmentwicklung am Flughafen informiert die FSG zudem in einem monatlichen Bericht auf der Webseite www.flughafen-stuttgart.de/fluglaermbericht.

So leise wie möglich

Um nächtlichen Fluglärm möglichst zu vermeiden, dürfen zwischen 23:30 Uhr und 6 Uhr keine zivilen Flugzeuge mit Jetantrieb am Flughafen Stuttgart landen. Verspätete Landungen bis 24 Uhr sind zulässig, wenn deren planmäßige Ankunft vor 23:30 Uhr liegt. Ein Startverbot gilt bereits ab 23 Uhr. Ausgenommen sind genehmigte verspätete Starts und Landungen, Einsatzflüge für Katastrophenschutz und medizinische Hilfeleistung, Messflüge für technische Anlagen sowie Militärflüge. Propellermaschinen und Nachtluftpostdienste dürfen seit Ende 2014 nachts nur noch eingeschränkt starten, wenn sie bestimmte Lärmanforderungen einhalten. Im Berichtszeitraum registrierte die FSG während der Nachtzeit insgesamt 8.520 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (2015: 8.800). Damit ist der nächtliche Flugverkehr im Vergleich zum Vorjahr um etwa 3 % zurückgegangen.

Zum Schutz der Anwohner und Mitarbeiter hat die Flughafengesellschaft stets den Lärmpegel im Blick – und wirkt, so gut es geht, mit Entgelten, Schallschutz und neuer Technologie darauf ein.

Fluggesellschaften haben lärmabhängige Start- und Landeentgelte zu tragen. Dadurch schafft die FSG einen Anreiz für Airlines, leisere Flugzeuge zu betreiben und beispielsweise ein älteres Modell wie die Boeing 737-800 durch den neuen Airbus 320neo zu ersetzen. Die Entgeltordnung umfasst zwölf Lärmklassen. Sie berücksichtigt Flugzeuge bereits ab einem Startgewicht von 10 t.

Zur Gewährleistung des Schallschutzes für die Anwohner des Flughafen Stuttgart arbeitet die FSG nicht nur an der Verringerung des Bodenlärms auf dem eigenen Gelände, sondern übernimmt darüber hinaus die Kosten der baulichen Veränderungen an den benachbarten Wohneinheiten. Die Ansprüche auf Erstattung gemäß dem Fluglärmgesetz hat die FSG bereits vorab erfüllt und schon 2013 mit der Umsetzung ihres Schallschutzprogramms begonnen. Eigentümer informiert die FSG über eine eigene Website www.schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de und unterstützt diese dort bei der Antragstellung.

UMWELT UND RESSOURCEN

Der Anspruch des Flughafen Stuttgart ist es, in Bezug auf den Schutz der Umwelt und den sorgsamen Umgang mit Ressourcen nicht nur die rechtlichen Vorgaben zu erfüllen, sondern diese zu übertreffen. Durch umweltverträgliches Abfallmanagement, den Schutz der Gewässer und den Erhalt der Biodiversität auf dem Flughafengelände soll der ökologische Fußabdruck kontinuierlich verringert werden.

Kontinuierlich hohe Verwertungsquote

Die gesamte Abfallmenge am Flughafen Stuttgart stieg 2016 um 14 % im Vergleich zum Vorjahr. Das ist unter anderem auf diverse Bauarbeiten in den Terminals, aber auch auf das weitere Passagierwachstum zurückzuführen. Hierbei wurden saisonal schwankende Mengen wie bei Flugzeugenteisungsmitteln und Grasschnitt, die durch die Witterung beeinflusst werden, herausgerechnet, da sie das Ergebnis der Bilanz verzerren. Doch nicht nur die drei Berichtsunternehmen verursachen Abfälle, sondern auch Passagiere, Besucher, Airlines sowie weitere am Standort ansässige Unternehmen.

Die FSG und ihre Tochterunternehmen FSEG und SAG vermeiden an den unterschiedlichsten Stellen Abfall. So werden beispielsweise wiederbefüllbare Drucker- und Tonerkartuschen verwendet, Elektronikschrott und Bleibatterien aufbereitet sowie gebrauchte Elektrogeräte und Maschinen verkauft oder gespendet.

99 %

WIEDERVERWERTUNG der von der FSG entsorgten Abfälle

Die Wiederverwertung hilft, Rohstoffe und Energie zu sparen. In Zusammenarbeit mit der „Arbeit für Menschen mit Behinderung“ (AfB) gibt die FSG aussortierte IT-Geräte ab, die anschließend recycelt werden. Außerdem erhalten soziale Einrichtungen diejenigen Waren – wie Scheren oder flüssige Kosmetikartikel –, die an den Sicherheitskontrollen zurückgelassen werden müssen. Leere Pfandflaschen von Passagieren und Besuchern wiederum gehen an das Projekt „Spende dein Pfand“ (siehe Seite 42).

Der Müll in den Terminals und auf dem gesamten Flughafengelände wird getrennt nach Papier/Kartonagen, Glas, Bioabfällen und Restmüll sowie weiteren Wertstoffarten gesammelt. Diese fallen hauptsächlich in den Fluggastgebäuden an. Die FSG ist ein zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb und verfügt mit seinem Abfallwirtschaftszentrum (AWZ) über eine Sammelstelle am Campus, an der die Abfälle nach 60 Sorten getrennt und durch Entsorger abgeholt werden. Damit werden zusätzliche Transportfahrten vermieden. In die Wiederverwertung gelangen auch Kehricht, Schlamm aus der Beckenreinigung und Bauschutt. Die Verwertungsquote blieb 2016 mit 99 % auf dem sehr hohen Niveau der Vorjahre.

Selbst die bis zu 1.500 t Grasschnitt, die jedes Jahr nach der Blütezeit auf der Grünfläche von rund 200 Hektar abgemäht werden, werden sinnvoll genutzt: Daraus wird in einer nahegelegenen Biogasanlage Energie gewonnen.

Umgang mit Gefahrstoffen im Blick

Neben dem am Flughafen Stuttgart anfallenden Abfall müssen auch Gefahrstoffe fachgerecht entsorgt werden. Dies erfordert teilweise individuelle Wege: So werden beispielsweise Farben, Batterien oder quecksilberhaltige Leuchtstofflampen im AWZ zwischengelagert, bis sie von verschiedenen kooperierenden Betrieben fachgerecht entsorgt werden.

Die spätere Beseitigung behält die FSG bereits beim Einkauf im Blick: Jeden neuen Gefahrstoff lässt sie vorab extern auf seine Umweltgefährdung hin prüfen und intern von Sicherheitsfachkräften, der Feuerwehr sowie Mitarbeitern aus Einkauf, Entsorgung, Umweltschutz und Arbeitssicherheit bewerten. Aus dieser Überprüfung resultieren eine detaillierte Gefährdungsbeurteilung sowie eine Betriebsanweisung.

In den riesigen Havariebehältern in unserem eigenen Abfallwirtschaftszentrum (AWZ) wird Enteisungsabwasser bis zur Entsorgung sicher zwischengelagert.

Eine Datenbank listet alle von der FSG eingesetzten Gefahrstoffe auf und zeigt, ob es Alternativen dazu gibt. Sollte dies der Fall sein, wird auf deren Einsatz verzichtet. Auch Gefahrstoffe von Dienstleistern sind zum Teil erfasst. Die SAG verfügt über ein eigenes Gefahrstoffkataster.

Biologisch abbaubar

Chemische Enteisungsmittel werden bei der FSG und der SAG lediglich dann verwendet, wenn sich Schnee und Eis an Flugzeugen oder Flughafeninfrastruktur nicht mechanisch beseitigen lassen. Weitere Voraussetzung: Sie müssen allesamt biologisch abbaubar sein. Mit einem Gemisch aus Glycerol und Acetaten wird auf den Vorfeldflächen enteist, auf der Start- und Landebahn sowie auf Rollwegen mit formiatbasierten Mitteln, die den niedrigstmöglichen Gehalt an gesamtorganischem Kohlenstoff (Total Organic Carbon, TOC), aufweisen. Für Flugzeugtragflächen werden weiterhin Produkte auf Glykolbasis eingesetzt, da es hierfür bislang noch keine Alternative gibt. Jedoch fängt die FSG die konzentrierte Flüssigkeit an den dafür vorgesehenen Positionen bereits vor Eintritt in das Abwassersystem in speziellen Tanks auf – von dort werden sie per Lkw zur Verwertung transportiert.

Gewässerschutz hat Priorität

Einen hohen Stellenwert hat für die FSG auch der Schutz des Grundwassers und der angrenzenden Gewässer. Rund 240.000 m³ Frischwasser benötigt der Betrieb des Stuttgarter Flughafens pro Jahr. Hinzu kommt Oberflächenwasser aus Niederschlägen. Über ein komplexes System wird das am Airport entstehende Abwasser – getrennt nach Flächennutzung und Verschmutzungsgrad – abgeleitet.

Der überwiegende Teil des Abwassers besteht aus Oberflächenwasser, das die FSG in verschiedenen Klär- und Rückhaltebecken zwischenlagert. Es wird kontinuierlich durch im Kanalnetz installierte Analysegeräte auf Enteisungsmittelrückstände untersucht und abhängig von der Belastung im Kombispeicher der FSG vorbehandelt. Der Speicher wird zudem durch einen vorgeschalteten Schwebebettreaktor entlastet, der das Abwasser biologisch vorbehandelt. Eine Flotationsanlage reduziert den TOC-Gehalt um weitere 70 %. Im Berichtszeitraum hat die FSG die Umstellung auf eine modernere Messtechnik und eine zusätzliche Messanlage zur Erhebung der TOC-Werte fertiggestellt. Dadurch ist die FSG in der Lage, die Ströme der Oberflächenwässer besser zu leiten und getrennt zu halten. Somit wird weniger unbelastetes mit belastetem Wasser vermischt. Im Sommer kann es direkt in öffentliche Gewässer eingeleitet werden, im Winter ist dies nur teilweise möglich. Für weitere Stichproben betreibt die FSG ein eigenes zertifiziertes Labor. Im Jahr 2016 hat der Landesairport die entsprechenden regulatorischen Vorgaben wie in den Vorjahren eingehalten.

Um die Enteisungsmittelabfälle weiter zu reduzieren, führte die FSG 2015 entsprechende Entgelte für die Fluggesellschaften ein. Diese bemessen sich an der Höhe des TOC-Gehalts im Enteisungsabwasser. Auf diese Weise soll vermieden werden, dass mehr Enteisungsmittel verwendet wird, als zur Sicherheit nötig ist. Die Wirksamkeit dieser Regelung wird in den Folgejahren überprüft.

Häusliche und gewerbliche Abwässer leitet die FSG als Schmutzwasser ebenfalls an die Kläranlagen weiter. Die Abwässer, die in geringem Umfang aus der Tunnelreinigung sowie beim Entfernen des Gummiabriebs von den Flugbetriebsflächen entstehen, behandelt das Unternehmen vor ihrer Zuleitung in die Kläranlage Plieningen über eine spezielle Abwasserreinigung.

Beim Touchdown hinterlassen Flugzeuge schwarzen Belag auf der Start- und Landebahn. Damit die Maschinen immer sicher landen können, wird dieser zwei- bis dreimal im Jahr entfernt. Gut 700 kg Gummiabrieb kommen da zusammen – und werden als Wertstoff sortenrein getrennt.

Die Flughafenfeuerwehr der FSG setzt, wie rechtlich vorgeschrieben, neben Wasser ausschließlich PFC-freie Schaummittel zur Brandbekämpfung ein. Allerdings hat die Feuerwehr vor 2011 dem damaligen Stand der Technik entsprechend, wie andere Feuerwehren auch, zugelassene PFC-haltige Löschschäume verwendet. Als Folge daraus hat die FSG die Konzentrationen an perfluorierten Kohlenwasserstoffen in den Böden rund um das Feuerlöschübungsbecken untersuchen lassen. Die analysierten PFC-Konzentrationen liegen teilweise deutlich über den empfohlenen Richt- und Zielwerten. Aus diesem Grund wurde bis Anfang 2016 zur Abgrenzung der betroffenen Flächen eine Detailanalyse durchgeführt. Diese hat ergeben, dass sich die festgestellten Belastungen durch Ober- und Sickerwasserabflüsse aus dem Schadensbereich ausbreiten können. Um dies zu verhindern, finden Sanierungsplanungen statt, aus denen geeignete Lösungen abgeleitet werden.

rund **600.000**

BIENEN am Stuttgarter Flughafen

So baute die FSG im vergangenen Jahr eine Behandlungsanlage, die die PFC-Belastung des aus den Flächen austretenden Wassers vor Eintritt in den Vorfluter unter den Grenzwert senkt. Dadurch wird der Austrag von PFC in öffentliche Gewässer bereits vor Abschluss der Sanierungsplanungen entscheidend reduziert. Der Pilotbetrieb wird zeigen, welche Absorber in Filtern die beste und wirtschaftlichste Reinigung von PFC-haltigen Abflüssen versprechen und welche Mengen zu verarbeiten sind. Im Anschluss kann eine dauerhafte Behandlungsanlage dimensioniert werden.

Biodiversität am Flughafen erhalten

Die Glatthafer- und Rotschwingelwiesen auf dem Flughafengelände bilden das größte zusammenhängende Trockenwiesenbiotop auf den Fildern und bieten rund 70 Pflanzenarten und zahlreichen Tieren ein Zuhause. Sie bedecken knapp die Hälfte des rund 400 Hektar großen Areals. Den Artenreichtum sichert die FSG durch ein spezielles Grünflächen-Management. Die dicht bewachsenen Wiesen werden extensiv bewirtschaftet und nur einmal im Jahr auf eine Höhe von 20 bis 30 cm zurückgeschnitten. Dabei bleibt neben jedem gemähten ein ungemähter Streifen Wiese stehen (Streifenmahd), der Insekten und Kleintieren Schutz vor Vögeln bietet. Als Beuterevier wird das Flughafengelände für Vögel damit unattraktiv und gefährliche Kollisionen mit Flugzeugen (Vogelschlag) werden vermieden. Insgesamt ist die Vogelschlaggefahr mit 1,9 Vorfällen pro 10.000 Flugbewegungen im Jahr 2016 wie in den Vorjahren sehr gering. Im Mehrjahresverlauf ist das Niveau jedoch gleichbleibend niedrig, da der jährliche Vogelzug diese Region nicht passiert.

Wissenschaftler der Universität Hohenheim haben in ihren jährlichen Analysen der Streifenmahd immer wieder bestätigt, dass das Gras unbelastet ist. Dasselbe gilt für den Honig, den die FSG seit 2012 auf ihrem Gelände für das Bio-Monitoring produziert. Da Bienen Schadstoffe in der Luft über den Nektar aufnehmen, lässt eine Analyse des Honigs Aussagen über die Belastung von Blüten und Pollen in einem Umkreis von drei bis fünf Kilometern zu. Den Honig, den aktuell rund 600.000 Bienen östlich und westlich der Startbahn produzieren, überprüft die Landesanstalt für Bienenkunde. Seit 2012 bescheinigt sie der FSG, dass der Airport-Betrieb die Honigqualität nicht negativ beeinflusst.

269,8 Mio. €

UMSATZERLÖSE
erwirtschaftete die FSG im Jahr 2016

Seine Leistung auf wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Ebene macht der Flughafen Stuttgart für jeden zugänglich und transparent.

129.704

FLUGBEWEGUNGEN verzeichnete der Landesairport im Jahr 2016

Wo wir stehen.

BILANZ

der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2016

Aktiva		31.12.2016 T€	31.12.2015 T€
A.	**Anlagevermögen**		
I.	Immaterielle Vermögensgegenstände		
1.	Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	2.077	2.040
2.	Geleistete Anzahlungen	530	600
		2.607	**2.640**
II.	Sachanlagen		
1.	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	403.144	286.847
2.	Technische Anlagen und Maschinen	32.909	25.308
3.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.192	11.515
4.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.930	134.373
		458.175	**458.043**
III.	Finanzanlagen		
1.	Anteile an verbundenen Unternehmen	51.331	51.417
2.	Beteiligungen	99.128	99.877
3.	Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	399	610
4.	Sonstige Ausleihungen	6	10
		150.864	**151.914**
		611.646	**612.597**
B.	**Umlaufvermögen**		
I.	Vorräte		
1.	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	**2.102**	**2.075**
II.	Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.358	13.435
2.	Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.027	3.056
3.	Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	18	24
4.	Forderungen gegen Gesellschafter	89	0
5.	Sonstige Vermögensgegenstände	3.268	10.176
		19.760	**26.691**
III.	Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	**22**	**183**
		21.884	**28.949**
C.	**Rechnungsabgrenzungsposten**	**180**	**224**
		633.710	**641.770**

Passiva		31.12.2016 T€	31.12.2015 T€
A.	**Eigenkapital**		
I.	Gezeichnetes Kapital	50.000	50.000
II.	Kapitalrücklage	295.446	295.446
III.	Gewinnrücklagen	141.198	135.829
IV.	Verlust-/Gewinnvortrag	0	0
V.	Jahresfehlbetrag/-überschuss	–17.875	5.369
		468.769	**486.644**
B.	**Rückstellungen**	**70.116**	**44.798**
C.	**Verbindlichkeiten**		
	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	44.232	92.880
	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.283	6.192
	3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	34.204	1.389
	4. Sonstige Verbindlichkeiten	2.324	4.406
		87.043	**104.867**
D.	**Rechnungsabgrenzungsposten**	**7.782**	**5.461**
		633.710	**641.770**

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Flughafen Stuttgart GmbH vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016

	T€	31.12.2016 T€	31.12.2015 T€
1. Umsatzerlöse	269.821		246.778
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.078		1.070
3. Sonstige betriebliche Erträge	6.453		4.278
		277.352	**252.126**
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	–8.009		–7.871
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	–59.576		–49.589
		–67.585	
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	–47.614		–46.158
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	–12.123		–11.748
		–59.737	
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		–32.513	–27.260
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		–135.814	–105.812
8. Finanzergebnis		1.312	3.308
9. Ergebnis vor Ertragsteuern		**–16.985**	**6.996**
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		–398	–1.153
11. Ergebnis nach Steuern		**–17.383**	**5.843**
12. Sonstige Steuern		–492	–474
13. Jahresfehlbetrag/-überschuss		**–17.875**	**5.369**

ANHANG

für das Geschäftsjahr 2016

Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss

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

Der Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr 2016 wurde nach den Vorschriften des Dritten Buches des HGB in der Fassung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) und unter Berücksichtigung der Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

Die Definition der Umsatzerlöse wurde im Rahmen der Neufassung von § 277 Abs. 1 HGB durch das BilRUG geändert. Soweit Ausweisänderungen erforderlich waren, wurden die Vorjahreszahlen zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst. Insoweit ist die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr nicht beeinträchtigt.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Verpflichtungen nach dem Energiewirtschaftsgesetz – EnWG

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

Die Flughafen Stuttgart GmbH ist Eigentümer der Stromversorgungsanlagen am Flughafen Stuttgart. Im Rahmen eines Überlassungsvertrages werden diese Anlagen an die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (kurz: FSEG) verpachtet. Betreiber der Versorgungsanlagen ist, entsprechend den vertraglichen Regelungen, die FSEG. Die Miet- und Pachterlöse für die Betriebsmittelüberlassung an die FSEG beliefen sich im Geschäftsjahr 2016 auf 16.600 T€. Weiterhin hat die Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2016 für Personalüberlassung und Managementdienstleistungen 3.075 T€ an die FSEG verrechnet. Die FSEG liefert der Flughafen Stuttgart GmbH elektrische Energie und Energie in Form von Wärme, Kälte und Beleuchtung. Im Geschäftsjahr 2016 hat die Flughafen Stuttgart GmbH von der FSEG Leistungen in Höhe von 25.073 T€ bezogen.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Anlagevermögen

Die immateriellen Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen, unter Zugrundelegung betriebsgewöhnlicher Nutzungsdauern zwischen 3 und 6 Jahren, bewertet.

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen bzw. bei voraussichtlich dauernder Wertminderung um außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen wurden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Erhaltene Zuschüsse wurden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten gekürzt. Die Abschreibungen erfolgten planmäßig über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, wobei sowohl die lineare als auch die degressive Abschreibungsmethode zur Anwendung kam. Der Übergang von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode erfolgt ab dem Zeitpunkt, zu dem die lineare Abschreibung zu höheren Abschreibungsbeträgen führt.

Die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern liegen bei Gebäuden und baulichen Betriebsanlagen zwischen 10 und 50 Jahren, bei technischen Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung zwischen 3 und 25 Jahren.

Entwicklung des Anlagevermögens der Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2016

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2016 T€	Zugänge T€	Abgänge T€	Umbuchungen T€	Stand 31.12.2016 T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	16.318	1.254	127	130	17.575
2. Geleistete Anzahlungen	600	485	0	-555	530
	16.918	**1.739**	**127**	**-425**	**18.105**
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	752.373	15.698	8.333	122.635	882.373
2. Technische Anlagen und Maschinen	393.497	5.913	5.390	6.972	400.992
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	64.067	8.065	4.513	1.776	69.395
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	134.373	2.597	1.082	-130.958	4.930
	1.344.310	**32.273**	**19.318**	**425**	**1.357.690**
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	67.920	36	134	0	67.822
2. Beteiligungen	106.564	0	0	0	106.564
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	610	0	211	0	399
4. Sonstige Ausleihungen	10	0	4	0	6
	175.104	**36**	**349**	**0**	**174.791**
Gesamt	**1.536.332**	**34.048**	**19.794**	**0**	**1.550.586**

Für Befeuerungsteile wurde ein Festwert gem. § 240 Abs. 3 HGB in Höhe von 406 T€ gebildet.

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

Infolge der Inanspruchnahme steuerlicher Sonderabschreibungen gem. § 163 AO in früheren Jahren ergaben sich im Geschäftsjahr 2016 Minderabschreibungen in Höhe von 556 T€ (Vorjahr: 555 T€). Das Gesamtvolumen der zum Bilanzstichtag noch nicht verrechneten steuerlichen Mehrabschreibungen beträgt 3.979 T€. Die Ertragssteuerbelastung bei der voraussichtlich langfristigen Auflösung dieser steuerlichen Sonderabschreibungen beträgt rund 29 %.

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

	Abschreibungen				Buchwerte	
	Stand 01.01.2016 T€	Abschreibungen des Berichtsjahres T€	Abgänge T€	Stand 31.12.2016 T€	Stand 31.12.2016 T€	Stand 31.12.2015 T€
	14.278	1.316	96	15.498	2.077	2.040
	0	0	0	0	530	600
	14.278	**1.316**	**96**	**15.498**	**2.607**	**2.640**
	465.526	21.809	8.106	479.229	403.144	286.847
	368.189	5.258	5.364	368.083	32.909	25.308
	52.552	4.130	4.479	52.203	17.192	11.515
	0	0	0	0	4.930	134.373
	886.267	**31.197**	**17.949**	**899.515**	**458.175**	**458.043**
	16.503	0	12	16.491	51.331	51.417
	6.687	749	0	7.436	99.128	99.877
	0	0	0	0	399	610
	0	0	0	0	6	10
	23.190	**749**	**12**	**23.927**	**150.864**	**151.914**
	923.735	**33.262**	**18.057**	**938.940**	**611.646**	**612.597**

Umlaufvermögen

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

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

Die liquiden Mittel enthalten Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten.

Rechnungsabgrenzungsposten

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

Latente Steuern

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

Rückstellungen

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgt nach dem modifizierten Teilwertverfahren unter Anwendung versicherungsmathematischer Grundsätze. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen werden künftige Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie Rentenanpassungen berücksichtigt. Zur Ermittlung der Verpflichtungen werden die Sterbetafeln nach Prof. Dr. Klaus Heubeck (Richttafeln 2005 G) zugrunde gelegt. Ferner werden Pensionsrückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr mit einem der Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Jahre, welcher von der Deutschen Bundesbank veröffentlicht wird, abgezinst. Aus der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu der Bewertung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre resultieren ausschüttungsgesperrte Beträge in Höhe von 382.431,00 €. Die Rückstellungen werden pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt und der von der Deutschen Bundesbank veröffentlicht wird (vgl. § 253 Abs. 2 Satz 1 und 2 HGB).

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

	in %
Gehaltstrend	2,00
Rententrend	1,00
Fluktuation	0,00
Zinssatz am 31.12.2016	4,01

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

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

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

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden zum Erfüllungsbetrag bilanziert.

Rechnungsabgrenzungsposten

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

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

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

Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31.12.2016

Name und Sitz des Unternehmens	Anteil am Kapital %	Eigen-kapital T€	Ergebnis des Geschäftsjahres T€
Baden-Airpark GmbH, Rheinmünster	65,8	129.399	–7.282
Cost Aviation GmbH (CA), Stuttgart	75,0	190	90
Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Stuttgart	100,0	25	122[1]
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH, Stuttgart	90,0	1.684	1.564[1]
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Leinfelden-Echterdingen (vormals: AGS)	74,9	959	333
S. Stuttgart Ground Services GmbH, Leinfelden-Echterdingen	51,0	2.501	1.854
AHS Aviation Handling Services GmbH, Hamburg	10,0	3.361	3.665[2]

[1] Vor Ergebnisabführung aufgrund des bestehenden Ergebnis-/Gewinnabführungsvertrags.

[2] Zur Vermeidung der buchmäßigen Überschuldung bei dieser Gesellschaft bestehen Gesellschafterdarlehen in Höhe von 3.759 T€, die mit einem Rangrücktritt versehen sind.

Die Flughafen Stuttgart GmbH stellt als Mutterunternehmen zum 31.12.2016 einen Konzernabschluss auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten – nach Verrechnung fristenkongruenter Verbindlichkeiten – Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 2.029 T€ (Vorjahr: 87 T€).

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 1.929 T€ (Vorjahr: 2.060 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Eigenkapital

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

Durch Gesellschafterbeschluss vom 10.5.2016 wurde der gesamte Jahresüberschuss des Vorjahres in die Gewinnrücklagen eingestellt. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Gewinnrücklagen auf 141.198 T€ (Vorjahr: 135.829 T€). Davon beträgt die satzungsmäßige Gewinnrücklage zum 31.12.2016 10 % des Stammkapitals (5.000 T€). Ausschüttungsgesperrte Beträge bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 382 T€ (Vorjahr: 0 T€).

Rückstellungen

Der Bilanzausweis setzt sich wie folgt zusammen:

Art der Rückstellungen	31.12.2016 T€	31.12.2015 T€
Rückstellungen für Pensionen	4.461	4.267
Steuerrückstellungen	558	540
Sonstige Rückstellungen	65.097	39.991
	70.116	**44.798**

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Aufwendungen für noch zu erteilende Gutschriften (11.785 T€), für noch nicht abgerechnete Bauleistungen (45.215 T€), für Personalaufwendungen (5.972 T€) sowie für sonstige zum Bilanzstichtag erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten (2.125 T€).

Die Altersteilzeitverpflichtungen (1.275 T€) wurden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem Deckungsvermögen (535 T€) verrechnet.

Verbindlichkeiten

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

Art der Verbindlichkeiten	Gesamt		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit 1–5 Jahre		Restlaufzeit > 5 Jahre	
	31.12.2016 T€	31.12.2015 T€	31.12.2016 T€	31.12.2015 T€	31.12.2016 T€	31.12.2015 T€	31.12.2016 T€	31.12.2015 T€
Verbindlichkeiten								
– gegenüber Kreditinstituten	44.232	92.880	44.232	92.880	0	0	0	0
– aus Lieferungen und Leistungen	6.283	6.192	6.283	6.192	0	0	0	0
– gegenüber verbundenen Unternehmen	34.204	1.389	34.204	1.389	0	0	0	0
– sonstige	2.324	4.406	1.161	3.380	642	538	521	488
(davon aus Steuern)	(646)	(1.033)	(646)	(1.033)	(0)	(0)	(0)	(0)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(0)	(252)	(0)	(252)	(0)	(0)	(0)	(0)
	87.043	**104.867**	**85.880**	**103.841**	**642**	**538**	**521**	**488**

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen geschäftsübliche Eigentumsvorbehalte.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren 1.204 T€ aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

Rechnungsabgrenzungsposten

Mit Vertrag vom 17.07.2009 wurde mit der Deutschen Flugsicherung die Vereinbarung getroffen, dass die abgezinsten Selbstkosten i. S. d. § 27 d LuftVG (Miete bei Behörden) der nächsten 12 Jahre der FSG abgegolten werden. Der Rechnungsabgrenzungsposten wird ratierlich über die Laufzeit des Vertrages (bis 2020) aufgelöst und hat zum 31.12.2016 einen Stand in Höhe von 2.036 T€.

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

Latente Steuern

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

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

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern verrechnet. Als Saldogröße ergibt sich zum 31.12.2016 ein aktiver Steuerabgrenzungsposten. Von dem Wahlrecht der Aktivierung dieses Steuerabgrenzungspostens wird in Einklang mit § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB kein Gebrauch gemacht.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Finanzielle Verpflichtungen aus begonnenen Investitionen (luft- und landseitiger Flughafenausbau) bestehen in Höhe von rund 34,1 Mio. €.

Darüber hinaus bestehen weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Finanzierungsvereinbarungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben Stuttgart 21 in Höhe von 114 Mio. €. Die Finanzierungsbeiträge sind in 2017 und 2018 zu erbringen.

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

Der Barwert der Leasing-Raten aus zwei Immobilien-Leasingverträgen (operate Leasing) für die Objekte Parkhäuser P2/P4 und SAO (Stuttgart Airport Office) beträgt rund 37,5 Mio. € (Finanzierungszinssatz 2,47 %). Die jährlichen Zahlungsverpflichtungen betragen rund 9 Mio. €. Die Leasingverträge haben eine Laufzeit bis zum 31.12.2017. Der Leasingvertrag beinhaltet ein Ankaufsrecht der FSG zum Ende der Vertragslaufzeit. Dieses Ankaufsrecht wurde im Februar 2014 mit Wirkung zum 31.12.2017 ausgeübt. Der Ankaufspreis für die Immobilien zum Ende der Grundmietzeit beträgt 29.384 T€.

Diese Verträge stellen eine Finanzierungsalternative dar, durch die im Wesentlichen eine Liquiditäts- und Eigenkapitalbindung sowie die Übernahme wesentlicher wirtschaftlicher Risiken vermieden werden. Weiterhin besteht Planungs- und Kalkulationssicherheit im Hinblick auf die für die Laufzeit fest vereinbarten Leasingkonditionen. Ein Risiko besteht darin, dass über die geleasten Immobilien nicht frei verfügt werden kann.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

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

	2016 T€
Flughafenentgelte	91.429
Abfertigungsentgelte	41.617
Zentrale Infrastrukturentgelte	22.917
Sonstige Erlöse Aviation	9.108
Miet- und Pachterlöse	42.999
Umsatz- und Konzessionsabgaben/ Gestattungsentgelte	41.506
Erlöse aus Versorgungsleistungen	11.181
Sonstige Erlöse Non-Aviation	9.064
	269.821

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 5.701 T€ enthalten, es handelt sich hierbei ausschließlich um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betrugen im Jahr 2016 3.217 T€ (Vorjahr: 3.220 T€).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 7.500 T€ (Vorjahr: 179 T€) enthalten.

Innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind außergewöhnliche Aufwendungen von Finanzierungsbeiträgen für das Projekt Stuttgart 21 in Höhe von 59.036 T€ (Vorjahr: 40.000 T€) enthalten. Diese Aufwendungen wurden im Vorjahr innerhalb des außerordentlichen Ergebnisses dargestellt.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2016 T€	2015 T€
Finanzerträge		
Erträge aus Beteiligungen	1.032	944
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(1.032)	(944)
Zuschreibung auf Beteiligung	0	1.234
Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	1.590	2.190
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	18	38
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)
	2.640	**4.406**
Finanzaufwendungen		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-749	-625
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-579	-473
	-1.328	**-1.098**
Finanzergebnis	**1.312**	**3.308**

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen betreffen im Geschäftsjahr 2016 in Höhe von 197 T€ (Vorjahr: 196 T€) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, die mit Zinserträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 13 T€ (Vorjahr: 12 T€) verrechnet wurden. Zinsnachzahlungen aus der Betriebsprüfung für die Jahre 2009–2012 in Höhe von 115 T€ sind ebenfalls darin enthalten.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhalten den voraussichtlichen Aufwand für das Berichtsjahr sowie Steuernachzahlungen bzw. Steuererstattungen für Vorjahre, auch aus der Betriebsprüfung für die Jahre 2009–2012 resultierend.

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

Sonstige Angaben

Mitarbeiterzahl

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Geschäftsführer und Auszubildende) beträgt 939 (Vorjahr: 934):

Angestellte	471
Gewerbliche Arbeitnehmer	468
	939

Angaben zu Organen der Gesellschaft

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2016 gehörten der Geschäftsführung

Herr Prof. Georg Fundel, Stuttgart,
Herr Walter Schoefer, Weissach,

an.

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung beliefen sich im Geschäftsjahr 2016 auf 676 T€.

Die Gesamtbezüge von Herrn Prof. Georg Fundel im Geschäftsjahr 2016 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	200 T€
Erfolgsabhängige Vergütung	120 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	20 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	**344 T€**

Weiterhin besteht für Altersversorgungsansprüche zum 31.12.2016 eine Pensionsrückstellung in Höhe von 1.584 T€.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Herrn Walter Schoefer im Geschäftsjahr 2016 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	195 T€
Erfolgsabhängige Vergütung	117 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	16 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	**332 T€**

Weiterhin besteht für Altersversorgungsansprüche zum 31.12.2016 eine Pensionsrückstellung in Höhe von 1.234 T€ .

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2016 208 T€ bezahlt; für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.644 T€.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich im Geschäftsjahr 2016 auf 19 T€.

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

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

Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag in Höhe von 17.875 T€ vorzutragen.

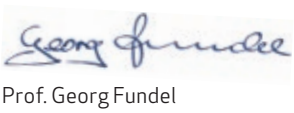
Erklärung zur Unternehmensführung

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

- Für den Aufsichtsrat wurde eine Zielgröße von 16,6 % festgelegt.
- Für die Geschäftsführung wurde eine Zielgröße von 0 % festgelegt.
- Für die zwei Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung wurde eine Zielgröße von 0 % bzw. 11,5 % festgelegt.

Die festgelegten Quoten wurden 2016 erreicht.

Stuttgart, den 24. Februar 2017
FLUGHAFEN STUTTGART GMBH
Geschäftsführung



Prof. Georg Fundel

Walter Schoefer

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1.1. bis zum 31.12.2016 geprüft. Nach § 6b Abs. 5 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und zusammengefasstem Lage- und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht sowie über die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG abzugeben.

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

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

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

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

Stuttgart, 24.02.2017

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

Dr. Grüne
Wirtschaftsprüfer

Beuttler
Wirtschaftsprüfer

PERSONALKENNZAHLEN

2015/2016

Für alle Personalkennzahlen gilt der Stichtag 31. Dezember 2016. Wo nicht eigens vermerkt, beziehen sich die Zahlen auf die Stammbelegschaft (ohne Auszubildende, Praktikanten, Leiharbeiter). Soweit nicht anders ausgewiesen, gelten sämtliche Angaben nur für die Flughafen Stuttgart GmbH.

Belegschaft nach Beschäftigungsart und Arbeitsvertrag

	2016						2015					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammbelegschaft[1]	**218**	**23,0**	**730**	**77,0**	**948**	**100,0**	**201**	**21,4**	**739**	**78,6**	**940**	**100,0**
Voll- und Teilzeitbeschäftigte												
Vollzeit	131	13,8	678	71,5	809	85,3	122	13,0	684	72,8	806	85,7
Teilzeit	87	9,2	52	5,5	139	14,7	79	8,4	55	5,9	134	14,3
Arbeitsverträge												
Befristet	13	1,4	15	1,6	28	3,0	9	1,0	14	1,5	23	2,5
Unbefristet	205	21,6	715	75,4	920	97,1	192	20,4	725	77,1	917	97,6
Weitere Beschäftigte												
Auszubildende	17	–	32	–	49	–	14	–	32	–	46	–
Praktikanten	12	–	13	–	25	–	20	–	11	–	31	–
Leiharbeiter	1	–	1	–	2	–	1	–	1	–	2	–
Gesamtbeschäftigte	**248**	**24,2**	**776**	**75,8**	**1.024**	**100,0**	**236**	**23,2**	**783**	**76,8**	**1.019**	**100,0**
Mitarbeiter mit Kollektivvereinbarungen[2]	230	92,7	738	95,1	968	94,5	213	90,3	750	95,8	963	94,5

[1] Ohne Auszubildende, Praktikanten und Leiharbeiter.
[2] Einschließlich Leiharbeitern.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

	2016			2015		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Meldepflichtige Unfälle[1]	**3**	**31**	**34**	**2**	**31**	**33**
davon Betriebs-/Arbeitsunfälle	0	24	24	1	22	23
davon Wegeunfälle	3	6	9	0	7	8
davon Betriebssportunfälle	0	1	1	0	3	3
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle[2]	–	–	451	–	–	544
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0	0	0	0
1.000-Mann-Quote[3]	0	30,8	23,6	4,2	28,1	22,6
Krankentage[4]	**3.712**	**13.880**	**17.592**	**3.333**	**13.184**	**16.517**
Krankheitsquote[5]	**7,2**	**7,6**	**7,5**	**6,8**	**7,2**	**7,1**

[1] Meldepflichtig ist ein Arbeitsunfall, der mehr als drei Tage Arbeitsunfähigkeit verursacht; im Berichtsjahr keine meldepflichtigen Unfälle durch Leiharbeiter.
[2] Kalendertage ab dem Tag nach dem Unfall; je Unfall wurden maximal 42 Ausfalltage berücksichtigt. Im Berichtsjahr gab es keinen Ausfalltag durch Leiharbeiter.
[3] Meldepflichtige Betriebsunfälle x 1.000/durchschnittliche Anzahl Beschäftigte im jeweiligen Jahr.
[4] Ohne Leiharbeiter.
[5] Verhältnis der Krankentage zu den Solltagen.

Mitarbeiterfluktuation

	2016				2015			
	Eintritte[1]	in %[2]	Austritte[1]	in %[2]	Eintritte[1]	in %[2]	Austritte[1]	in %[2]
Eintritte und Austritte gesamt	**50**	-	**39**	-	**52**	-	**45**	-
nach Altersklassen								
< 30 Jahre	21	42,0	8	20,5	33	63,5	10	22,2
30 bis 39 Jahre	10	20,0	9	23,1	9	17,3	4	8,9
40 bis 49 Jahre	12	24,0	3	7,7	5	9,6	4	8,9
50 bis 59 Jahre	4	8,0	1	2,6	4	7,7	2	4,4
> 59 Jahre	3	6,0	18	46,2	1	1,9	25	55,6
nach Geschlecht								
Weiblich	25	50,0	6	15,4	24	46,2	12	26,7
Männlich	25	50,0	33	84,6	28	53,9	33	73,3
Durchschnittliche Fluktuationsquote[3]				**4,0**				**4,6**

[1] Stammbelegschaft, ohne Auszubildende, Praktikanten und Leiharbeiter.
[2] Anteil an der Gesamtzahl der Ein- und Austritte.
[3] Fluktuationsquote in % = (Austritte im Jahr * 100) / (Bestand am 01.01. + Eintritte im Jahr).

Altersstruktur Mitarbeiter 2016

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeiter gesamt	**218**	**23,0**	**730**	**77,0**	**948**	**100,0**
nach Altersklassen						
< 30 Jahre	47	5,0	47	5,0	94	9,9
30 bis 39 Jahre	54	5,7	88	9,3	142	15,0
40 bis 49 Jahre	65	6,9	224	23,6	289	30,5
50 bis 59 Jahre	41	4,3	280	29,5	321	33,9
> 59 Jahre	11	1,2	91	9,6	102	10,8

Anzahl und Altersstruktur Führungskräfte 2016

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Führungskräfte[1]	**27**	**23,9**	**86**	**76,1**	**113**	**100,0**
nach Altersklassen[2]						
< 30 Jahre	3	2,7	1	0,9	4	3,5
30 bis 39 Jahre	7	6,2	12	10,6	19	16,8
40 bis 49 Jahre	10	8,9	24	21,2	34	30,1
50 bis 59 Jahre	6	5,3	37	32,7	43	38,1
> 59 Jahre	1	0,9	12	10,6	13	11,5

[1] Prozentualer Anteil an der Stammbelegschaft.
[2] Prozentualer Anteil im Verhältnis zur Gesamtzahl der Führungskräfte.

Nationalitäten

	2016						2015					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeiter gesamt[1]	**218**	**23,0**	**730**	**77,0**	**948**	**100,0**	**201**	**21,4**	**739**	**78,6**	**940**	**100,0**
Deutsche Staatsangehörigkeit	194	20,5	670	70,7	864	91,1	179	19,0	678	72,1	857	91,2
Ausländische Staatsangehörigkeit	24	2,5	60	6,3	84	8,9	22	2,3	61	6,5	83	8,8

[1] Ohne Auszubildende, Praktikanten und Leiharbeiter.

Beschäftigung von Mitarbeitern mit Behinderung

	2016						2015					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeiter mit Behinderung[1]	**18**	**7,3**	**76**	**9,8**	**94**	**9,2**	**17**	**7,2**	**81**	**10,4**	**98**	**9,6**
Mitarbeiter mit GdB < 50	6	–	35	–	41	–	8	–	35	–	43	–
davon gleichgestellte Beschäftigte	2	–	17	–	19	–	2	–	20	–	22	–
Mitarbeiter mit Schwerbehinderung (GdB > 50)	12	–	41	–	53	–	9	–	46	–	55	–
Mitarbeiter mit Einschränkung[2]	14	–	58	–	72	–	11	–	66	–	77	–
Schwerbehindertenquote[2]						**7,9**						**8,9**

[1] Ohne Leiharbeiter.
[2] Gemäß Sozialgesetzbuch IX.

Inanspruchnahme von Elternzeit

	2016						2015					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit[1, 2]	**21**	**2,2**	**48**	**5,1**	**69**	**7,3**	**27**	**2,9**	**48**	**5,1**	**75**	**8,0**
Elternzeit in Anspruch genommen[3, 4]	20	95,2	10	20,8	30	43,5	15	55,6	14	29,2	29	38,7
Rückkehrer nach Beendigung der Elternzeit[4]	10	47,6	11	22,9	21	30,4	6	22,2	11	22,9	17	22,7
Austritte nach Beendigung der Elternzeit[4]	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	3,7	0	0,0	1	1,3
Rückkehrerquote[4]		100,0		100,0		100,0		86,0		100,0		94,0

[1] Prozentualer Anteil an der Stammbelegschaft.
[2] Bis zum 3. Lebensjahr (Übertragungsansprüche sind nicht berücksichtigt).
[3] Ohne Elternzeit mit Teilzeittätigkeit.
[4] Prozentualer Anteil an den Beschäftigten mit Anspruch auf Elternzeit.

Weiterbildung

	2016			2015		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter[1]	**26,3**	**27,6**	**27,2**	**23,7**	**24,6**	**24,4**
Pro Führungskraft	27,3	30,3	28,3	10,0	12,0	11,6
Pro Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	26,2	27,6	27,2	25,5	26,1	26,0

[1] Einschließlich Auszubildenden.

UMWELTKENNZAHLEN

2014 bis 2016

Teil der Umwelterklärung nach EMAS

Die personenbezogenen Angaben beziehen sich auf folgende Mitarbeiterzahlen der FSG [948 (2016), 940 (2015), 931 (2014)], FSEG [1 (2014–2016)] und SAG (267 (2016), 232 (2015), 194 (2014)]. Eine Verkehrseinheit (VE) entspricht im Luftverkehr einem Fluggast mit Handgepäck oder 100 kg Luftfracht.

Energieeffizienz[1]

Gesamtenergiebezug	2016	2015	2014
Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)[2]	**98,3**	**96,9**	**90,7**
Gesamtenergiebezug FSG (GWh)	27,4	27,6	23,3
Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)	23,1	23,7	24,0
Gesamtenergiebezug SAG (GWh)	1,5	1,5	1,2
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebezug (%)	**33,0**	**26,0**	**24,0**
Gesamtenergiebezug Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (kWh/VE)	**9,0**	**9,0**	**9,0**

Direkter Energiebezug	2016	2015	2014
Gesamter Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh)[1]	**50,9**	**50,0**	**45,3**
Erdgas (m³)[3]	4.671.832	4.636.545	4.220.946
Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)	15,7	19,1	18,1
Heizöl (l)[4]	175.503	138.335	111.080
Pellets (kg)[5]	47.960	27.880	0
Diesel (l)[6]	19.000	19.000	19.000
Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)	**13,7**	**14,1**	**13,4**
im BHKW (GWh)[7]	12,9	14,1	13,4
durch PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung, GWh)	0,8	0,0	0,0
Gesamter Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)	**12,3**	**13,9**	**13,2**
Kraftstoffbezug FSG (GWh)[8]	5,9	7,1	6,6
Kraftstoffbezug SAG (GWh)	1,3	1,3	1,0
Gesamte Prozessenergie FSG (GWh)[9]	**0,2**	**0,2**	**0,6**
Kraftstoffbezug SAG pro von SAG abgefert. Flugbew. (kWh/FB)[10]	**30,7**	**38,2**	**36,9**

[1] Gesamte Brennstoffenergie, die von der FSEG für den Betrieb ihrer Feuerungsanlagen am Flughafen Stuttgart eingesetzt wurde.
[2] Jahreswerte aufgrund genauerer Erfassung angepasst.
[3] Aufgrund eines Ablesefehlers weichen die Daten des Nachhaltigkeitsberichts 2015 ab. Die Daten der Jahre 2015 und 2014 wurden entsprechend korrigiert.
[4] Während des Nichtbetriebs des BHKWs über mehrere Wochen wurde die benötigte Last von den Gaskesseln und den Heizölkesseln aufgefangen.
[5] 2016 lief die Pelletheizung der Feuerwache erstmals ein Jahr im Regelbetrieb.
[6] Für Notstromaggregate.
[7] Das BHKW war 2016 mehrere Wochen außer Betrieb, weshalb eine geringere Stromproduktion erreicht wurde.
[8] Durch den vermehrten Einsatz von Elektrofahrzeugen konnte konventioneller Kraftstoff eingespart werden. Inkl. GPUs und Direktionsfahrzeugen.
[9] Die FSG setzt Propangas für die Brandlöschübungen der Feuerwehr ein.
[10] Durch die Umstellung der AGS zur SAG können ab Mitte 2016 für das Jahr keine Aussagen zum Kraftstoffverbrauch der SAG gemacht werden. Die Fuhrparkverwaltung ging Mitte 2016 an die FSG über.

Energieeffizienz (Fortsetzung)

Indirekter Energiebezug	2016	2015	2014
Gesamter Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh)[11]	**34,9**	**32,7**	**31,6**
Strombezug FSG (GWh)[12]	8,5	7,9	6,0
Strombezug FSEG (GWh)[13]	6,9	6,7	7,6
Strombezug SAG (GWh)	0,1	0,1	0,1
Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtstrombezug (%)	**100,0**	**100,0**	**99,0**
Gesamter Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh)[14]	**29,9**	**25,8**	**22,8**
Wärmebezug FSG (GWh)	12,8	12,3	10,0
Wärmebezug FSEG (GWh)[15]	2,5	2,8	3,1
Wärmebezug SAG (GWh)[16]	0,1	0,1	0,1
Gesamter Strombezug Flughafen Stuttgart pro Verkehrseinheit (kWh/VE)	**4,4**	**4,3**	**4,5**
Wärmebezug pro m² Energiebezugsfläche Fhg. Stuttgart (kWh/m²)	**92,2**	**89,5**	**81,6**
Energiebezug SAG pro von SAG abgefert. Flugbew. (kWh/FB)[17]	**5,3**	**7,1**	**7,4**

[11] Strommenge, die die FSEG als Energiedienstleister für die Flughafen Stuttgart Organisation und für weitere Firmen am Standort einkauft.
[12] Planwerte für 2016 (werden im folgenden Bericht mit Ist-Werten korrigiert).
[13] Inkl. Netzverlusten; Planwerte für 2016 (werden im folgenden Bericht mit Ist-Werten korrigiert).
[14] Die Bilanzierung der Heizenergie erfolgt über eine Verteilung der Gebäudewärmebezüge auf die Nutzfläche (fremd- oder eigengenutzt). Jahreswerte aufgrund genauerer Erfassung angepasst.
[15] Die FSEG benötigt Wärme, um mit Hilfe der Absorptionskältemaschinen Kälte zu produzieren.
[16] Der Anstieg des Wärmebezugs ist mit einer Vergrößerung der angemieteten Fläche seitens der SAG zu belegen.
[17] Durch die Umstellung der AGS zur SAG können ab Mitte 2016 für das Jahr keine Aussagen zum Energieverbrauch der SAG gemacht werden.

Klimaschutz[1]

CO_{2-eq}-Emissionen (nach ACA)[2]	2016	2015	2014
Gesamte CO_{2-eq}-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)	**11.825**	**11.958**	**11.983**
Scope 1 (t)	**11.825**	**11.958**	**11.952**
Brennstoffverbrauch (t)	9.942	9.770	8.858
Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)	1.688	1.996	1.783
Prozessenergieverbrauch (inkl. Kältemittelverluste, t)	194	192	1.310
Scope 2 (t)	**0**	**0**	**31**
Energiefremdbezug (t)	0	0	31
Scope 3 (t)	**189.522**	**188.490**	**186.054**
Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter (t)	1.765	1.778	1.772
Strombezug Mieter (t)	2.659	4.613	5.229
Dienstreisen Mitarbeiter (t)	101	186	170
Landseitiger Verkehr (t)	74.633	71.519	72.983
LTO-Zyklus + APU Luftverkehr (t)	110.365	110.395	105.901
Gesamte CO_{2-eq}-Emissionen Scope 1+2 pro Verkehrseinheit (kg/VE)	**1,08**	**1,11**	**1,20**

[1] Aufgrund der Teilnahme der FSG am Programm ACA werden die CO_2-Emissionen ab sofort nach den Vorgaben des ACA berichtet. Die Jahre 2015 und 2014 wurden nachgezogen.
[2] Durch Betrieb FSG, FSEG und SAG (Scope 3 = Fremdanteil).

Klimaschutz (Fortsetzung)

Emittierte Luftschadstoffe (FSG, FSEG und SAG)[3]	2016	2015	2014
Stickoxide NO_X (t)	2,40	2,75	2,51
Schwefeloxide SO_2 (t)	0,06	0,07	0,10
Feinstaub PM_{10} (t)	0,17	0,20	0,18
Emittierte Luftschadstoffe pro Verkehrseinheit (g/VE)	**0,24**	**0,28**	**0,28**

[3] Durch Betrieb FSG, FSEG und SAG (ohne Fremdanteil); die Schadstoffkonzentration in der Luft wird am Flughafen Stuttgart nicht gemessen. Umrechnungsfaktoren nach GEMIS-Datenbank.

Fluglärm

Flugbewegungen nach Tageszeit (Anzahl)	2016	2015	2014
6–18 Uhr (Tag)	90.830	91.510	87.375
18–22 Uhr (Abend)	30.355	30.181	28.596
22–6 Uhr (Nacht)	8.520	8.800	8.479

Fläche Lärmfestschreibungskontur (km²)[1]	2016	2015	2014
Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag	3,1	3,1	2,9
Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht	4,2	4,2	4,3

Dauerschallpegel (Mittelwert)	2016	2015	2014
Ø alle Messstationen Tag dB(A)	54,2	54,0	53,9
Ø alle Messstationen Nacht dB(A)	44,0	43,8	44,1

Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Einwohner)[2]	2016	2015	2014
Dauerschallpegel 60–65 dB(A) Tag und Abend	1.950	1.870	1.610
Dauerschallpegel > 65 dB(A) Tag und Abend	60	60	60
Dauerschallpegel Tag und Abend	**2.010**	**1.930**	**1.670**
Dauerschallpegel 50–55 dB(A) Nacht	4.130	4.550	5.090
Dauerschallpegel > 55 dB(A) Nacht	80	90	110
Dauerschallpegel Nacht	**4.210**	**4.640**	**5.200**

[1] Vergleichswerte 1978 (Referenzjahr des Planfeststellungsbeschlusses 1987): Tag 18,86 km²; Nacht 18,85 km².
[2] Nach Schallpegelklassen unterschieden in Tag (6.00 Uhr bis 21.59 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 5.59 Uhr).

Gewässerschutz

Wasserentnahme	2016	2015	2014
Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m³)	**243.931**	**231.685**	**220.002**
Bezug Frischwasser FSG (m³)	151.067	147.176	138.734
Bezug Frischwasser FSEG (m³)	18.064	21.121	18.295
Bezug Frischwasser SAG (m³)	448	570	290
Frischwasserbezug Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (m³/VE)	22,3	21,5	22,0

Gewässerschutz (Fortsetzung)

Einspeisung Abwasser	2016	2015	2014
Häusl. Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m³)	**207.841**	**198.299**	**177.272**
Häusl. Schmutzwasser FSG (m³)	128.321	123.838	104.603
Häusl. Schmutzwasser FSEG (m³)	9.043	14.994	12.082
Häusl. Schmutzwasser SAG (m³)	448	570	290
Enteisungsabwasser (m³)[2]	393.910	456.859	442.655

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

Materialwirtschaft

Enteisungsmittel	2016	2015	2014
Enteisungsmittel Flughafen Stuttgart gesamt (t)	**1.119**	**1.211**	**945**
Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)	386	450	536
Enteisungsmittel Flugzeuge (t)	733	761	409
darin Enteisungsmittel Flugzeuge SAG (t)	333	370	182
Einsatztage Winterdienst FSG (Tage)	**24**	**25**	**17**
Anzahl Flugzeugenteisungen	**2.414**	**2.313**	**1.352**
darin Anzahl Flugzeugenteisungen SAG	1.123	1.119	470

Leuchtmittel	2016	2015	2014
Leuchtmittel Flughafen Stuttgart (Stück)	6.365	7.950	6.675

Papier	2016	2015	2014
Papier FSG (inkl. FSEG, 1.000 Blatt)	**2.450**	**2.650**	**2.900**
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)	35,0	34,0	38,0
Papier pro Mitarbeiter FSG (1.000 Blatt)	2,6	2,8	3,1
Papier SAG (1.000 Blatt)	**1.568**	**1.389**	**1.117**
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch SAG (%)	53,0	0,0	0,0
Papier pro Mitarbeiter SAG (1.000 Blatt)	4,8	5,2	4,8

Sonstige RHB-Stoffe	2016	2015	2014
Sonstige RHB-Stoffe FSG, FSEG und SAG (l)	**19.190**	**20.942**	**18.490**
Farbe (kg)	7.560	7.788	6.060
Verdünner (l)	900	1.500	1.200
Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor, l)	6.950	7.760	8.200

Entsorgung

Abfallaufkommen[1]	2016	2015	2014
Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)	**5.528**	**5.124**	**4.013**
ohne Flugzeugenteisungsmittel + Grasschnitt (t)[2]	2.729	2.404	2.574
zur Verwertung (t)	5.453	5.043	3.945
zur Beseitigung (t)	75	81	69
Verwertungsquote (%)	99,0	98,0	98,0
Abfall pro Verkehrseinheit (kg/VE)	0,51	0,47	0,40
Abfall pro Verkehrseinheit (ohne FEM + Grasschnitt, kg/VE)	0,25	0,22	0,26

Entwicklung ausgewählter Abfallarten[3]	2016	2015	2014
Gefährliche Abfälle (t)	**132**	**94**	**706**
Altöl (t)	14	6	8
Bleibatterien (t)	6	8	9
Leuchtstofflampen (Stück)	4.040	6.150	4.900
Nicht gefährliche Abfälle (t)	**5.396**	**5.030**	**3.307**
Flugzeugenteisungsmittel (t)	1.739	2.331	951
Mischpapier (t)	181	167	188
Folien, Duales System Deutschland (t)	35	38	36
Fettabscheiderinhalte (t)	255	178	176
Bauschutt (t)	251	97	81
Hohlglas (t)	66	62	50
Altholz (t)	77	40	38

[1] Abfallaufkommen der FSG, FSEG und SAG und weiterer Firmen am Standort, die über das Abfallwirtschaftszentrum der FSG entsorgen.
[2] Flugzeugenteisungsmittelabfälle und Grasschnitt sind saisonal bedingt und verzerren die Abfallbilanz.
[3] In der oben genannten Abfallmenge enthalten.

Biologische Vielfalt

Gelände-, Nutzungs- und Funktionsflächen	2016	2015	2014
Gesamtfläche Flughafen Stuttgart (ha)	401,0	401,0	401,0
Versiegelte Fläche (ha)	211,0	210,8	211,4
Nicht versiegelte Fläche (ha)	190,0	190,3	189,6
Bebaute Fläche (ohne US-Bereich, ha)	22,4	22,8	23,2

Anzahl Vogelschläge	2016	2015	2014
pro 10.000 Flugbewegungen (Anzahl)	1,9	1,8	3,1

UMWELTASPEKTANALYSE

2016

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

Wesentliche Umweltaspekte der FSG

Umweltaspekte		Bewertung	Kennzahl zur Bewertung
Indirekt	Lärm	A III	• Aufwendungen für baulichen Schallschutz • Anzahl der Maximalschallpegel > 75 dB(A)
Direkt	Bodenverunreinigung durch PFC	A III	Noch keine ausreichende Datengrundlage
Direkt	Belastung von Oberflächenabflüssen durch organische Kohlenstoffe (TOC)	A II	Einsatz TOC (t) bei der Flächenenteisung
Direkt	Kraftstoffverbrauch	A I	Kraftstoffverbrauch der landseitigen Fahrzeugflotte pro Betriebsstunde
Direkt	Brennstoffverbrauch (Gas, Heizöl)	A II	Heizenergieverbrauch pro m² Nettogrundfläche der FSG
Direkt	Stromverbrauch	A II	• Strombezug pro Verkehrseinheit • Strombezug pro m² Nettogrundfläche der FSG
Direkt	Kraftstoffverbrauch	A I	Kraftstoffverbrauch der Abfertigungsflotte pro Betriebsstunde
Direkt	CO_2 (Scope 1 – direkt)	A II	• Wärmebezug: CO_2-Ausstoß pro m² Nettogrundfläche der FSG • Stromverbrauch: CO_2-Ausstoß pro Verkehrseinheit • Flottenverbrauch: CO_2-Ausstoß pro Verkehrseinheit

Wesentliche Umweltaspekte der FSEG

Umweltaspekte		Bewertung	Kennzahl zur Bewertung
Direkt	Nutzung von Ressourcen	A II	Brennstoffenergieverbrauch pro produzierter kWh Energieprodukt
Indirekt	Emissionen in die Atmosphäre: CO_2-Emissionen (Strom Kundenverbrauch)	A III	CO_2-Emissionen pro bezogene kWh Strom der Kunden
Direkt	Emissonen in die Atmosphäre: CO_2-Emissionen (Wärme Eigenverbrauch)	A II	CO_2-Emissionen pro produzierte kWh Wärme/Klimatisierung
Direkt	Emissionen in die Atmosphäre: sonstige Luftschadstoffe (NO_x, SO_2, PM_{10}) Wärme (Eigenerzeugung)	A II	Emittierte Luftschadstoffe pro produzierter kWh Energieprodukt

Wesentliche Umweltaspekte der SAG

Umweltaspekte		Bewertung	Kennzahl zur Bewertung
Direkt	Handling Tanklager	A II	Anzahl Betriebsunfälle am Tanklager
Direkt	Kraftstoffverbrauch	A II	Kraftstoffverbrauch Fahrzeugflotte pro von der SAG abgefertigter Verkehrseinheit
Direkt	CO_2-Emissionen (Kraftstoffe)	A II	CO_2-Emissionen pro von der SAG abgefertigter Verkehrseinheit
Direkt	Emissionen lokale Luftschadstoffe	A II	Emittierte Luftschadstoffe pro von der SAG abgefertigter Verkehrseinheit
Direkt	Ausbringungsmenge Enteisungsmittel	A II	Ausgebrachte Menge Enteisungsmittel pro Flugzeugenteisung
Direkt	Einleitung Abwasser (Enteisung)	A II	Ausgebrachte Menge Enteisungsmittel pro Flugzeugenteisung

GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG NACH EMAS

Erklärung des Umweltgutachters zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten

Die Unterzeichner, 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 sowie Raphael Artischewski, EMAS-Umweltgutachter mit der Registrierungsnummer DE-V-0005, u. a. akkreditiert oder zugelassen für den Bereich (NACE-Code 2.0) 51 – Luftfahrt und 52.23 – Betrieb von Flughäfen (§7 Abs. 2 Nr. 2 UAG: a, b, d) 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 32, D-70629 Stuttgart mit den Tochterunternehmen:

Flughafen Stuttgart Energie GmbH,
Flughafenstraße 32, D-70629 Stuttgart
Stuttgart Airport Ground Handling GmbH,
Flughafenstraße 32, D-70629 Stuttgart

mit der Registrierungsnummer Nr. DE-175-00180 wie in der 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 haben,
- die Daten und Angaben der 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.

Fellbach, den 31.05.2017

Dipl.-Ing. Raphael Artischewski (DE-V-0005)
c/o CORE Umweltgutachter GmbH (DE-V-0308)
Schorndorfer Straße 41
70736 Fellbach

Dr. Reiner Huba (DE-V-0251)
c/o CORE Umweltgutachter GmbH (DE-V-0308)
Schorndorfer Straße 41
70736 Fellbach

Auf dem Weg zum fairport STR setzt sich der Flughafen Stuttgart klare Ziele, die er konsequent verfolgt.

Wo wir hinwollen.

1 Mio.

MEHR PASSAGIERE
pro Jahr erwartet durch verbessertes Fern- und Regionalbahnangebot

50 %

REDUKTION
der CO_2-Emissionen bis 2030 (gegenüber den Werten von 1990) hat sich die FSG zum Ziel gesetzt

FAIRPORT-PROGRAMM

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

Sämtliche Angaben beziehen sich auf die FSG, sofern nicht explizit anders ausgewiesen. Die Umweltziele sind Teil der EMAS-Erklärung. Die für das Umweltprogramm relevanten Maßnahmen sind der FSG (1), FSEG (2) und SAG (3) zugeordnet und entsprechend gekennzeichnet.

Ziel	Maßnahmen	Termin
Leitbild fairport – Strategie		
Einführung einer integrierten Berichterstattung	Erstmalige Integration von Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht (Geschäftsjahr 2016)	**2017**
Stärkung des fairport-Gedankens	Erweiterung des fairport-Kodex auf FSG-Töchter am Standort	**2016 (erreicht)**
	Workshops zur Sensibilisierung der Mitarbeiter für die Werte und Verhaltensstandards des fairport-Kodex	**2016 (erreicht)**
	Aufbau eines Regelwerks für die Zusammenarbeit innerhalb der Belegschaft	**2017**
Steigerung der Innovationskraft	Entwicklung einer Digitalisierungsstrategie	**2020**
	Beginn des Kooperationsprojekts „smart fairport STR"	**2017**
Einbeziehung sozialer Faktoren in Unternehmensentscheidungen	Aufbau eines Sozio-Controllings und Integration in das fairport-Controlling	**2017**
Nachhaltigkeit in der unternehmerischen Wertschöpfungskette	Definition von Vorgaben für Auftragnehmer, Richtlinienvereinbarung für Fremdfirmen bei neuen Aufträgen	**2016 (erreicht)**
	Einführung eines Supplier-Relationship-Management-Systems zur Lieferantenbewertung	**2018**
Dialog mit den Stakeholdern		
Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung	Konsultierung des fairport-Beirats	**Jährlich**
	Veröffentlichung einer ersten Entsprechenserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex	**2016 (erreicht)**
	Berichterstattung über den FSG-Beitrag zu den UN Sustainable Development Goals	**2017**
Vernetzung der Nachhaltigkeitsaktivitäten	Aufbau einer Partnerschaft mit weiteren Flughäfen zur Multiplikation des fairport-Gedankens	**2017/2018**
Analyse der Stakeholderinteressen	Fortführung des fairport-Radars (Online-Befragung)	**Jährlich**
	Etablierung der neuen Stelle Stakeholder Relations zur Systematisierung des Stakeholdermanagements	**2017**
Corporate Governance und Compliance		
Implementierung eines Compliance-Management-Systems auf Basis des fairport-Kodex	Aufbau einer zentralen, regelmäßig aktualisierten Datenbank zum Risiko- und Pflichtenmanagement	**2016 (erreicht)**
	Unternehmensweite Einführung des zentralen Vertrags- und Dokumentenmanagements	**2016/2017**
	Aufbau eines Genehmigungskatasters zur Erfassung aller relevanten Dokumente, Bescheide und öffentlich-rechtlichen Verträge	**2016 (erreicht)**
	Überarbeitung des zentralen Richtlinienmanagements (v. a. Dienstanweisungen der Geschäftsführung) und Regelwerks	**2016/2017 (nicht erreicht, Ziel für 2018)**
	Einführung eines neuen Compliance-Schulungsprogramms	**2018**

Ziel	Maßnahmen	Termin
Wirtschaft und Region		
Umsetzung der Vorgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zu Airport-Safety	EASA-Zertifizierung und langfristiger Aufbau entsprechender Strukturen	**2017**
Verbesserung der Pünktlichkeit und Reduzierung der Wartezeiten	Umzug des Informationsschalters im Terminal 1 zur besseren Auffindbarkeit	**2016 (erreicht)**
	Einrichtung von Infosäulen in den Terminals	**2017**
	Einführung eines automatischen Systems zur Gepäckaufgabe (Self Bag Drop)	**2017**
	Installation von Infoscreens in Passagierbussen auf dem Vorfeld	**2017**
	Modernisierung der Gepäckausgabe	**2017**
Standortentwicklung und Verkehrsanbindung		
Weiterentwicklung des Flughafens zum intermodalen Verkehrsknoten	Beteiligung als Projektpartner an Stuttgart 21 zur Verknüpfung des schienengebundenen Fern- und Regionalverkehrs	**2018**
	Beteiligung an der Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 vom Fasanenhof zum Flughafen Stuttgart	**2018**
Entwicklung der Airport City	Konzeption der Standortentwicklung Parkierung bis 2030	**2017**
Mitarbeiter und Arbeitsumfeld		
Erhöhte Sicherheit bei regelmäßigen Arbeiten auf Dächern	Qualifikation der Mitarbeiter und regelmäßige Prüfung der Sicherungssysteme	**Fortlaufend**
Verbesserung der Arbeitssicherheit	Erneuerung/Sanierung aller Fluggastbrücken	**2025**
	Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der Bodenstromversorgung	**2017/2018**
Verankerung des Arbeitsschutzes in der Organisation	Überarbeitung des Projektgenehmigungsprozesses zur systematischen Abfrage von Arbeitsschutzaspekten	**2018**
	Systematische Betrachtung der psychischen Gefährdungen am Arbeitsplatz	**2017/2018**
Verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie	Beratungsangebot Familienservice für Mitarbeiter	**2016 (erreicht)**
	Eröffnung einer Betriebs-Kita 2016 nicht erreicht Aktuell wird eine Bedarfsermittlung am Campus durchgeführt	**2016 (nicht erreicht)**
Erhöhte Arbeitszufriedenheit	Etablierung des Prozesses der Mitarbeiterbefragung	**2017/2018**
	Durchführung eines Ergebnisworkshops der Mitarbeiterbefragung, Identifizierung von Handlungsfeldern, Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen	**2016 (erreicht)**
	Einführung einer zentralen Mitarbeiterverpflegung für den Standort	**2021**
Entwicklung alternativer Karrierepfade	Einführung der Fach- und Projektlaufbahnen	**2017**
Förderung der Mitarbeitermobilität	Einführung der standortweiten Mitfahrzentrale „fairport TwoGo“	**2016 (erreicht)**
	Intensivierung der Werbemaßnahmen für „fairport TwoGo“	**2017**
	Prüfung eines E-Bike-Angebots für Mitarbeiter	**2017**
Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs/ Mitarbeitermobilität	Förderung des Firmentickets im ÖPNV für Mitarbeiter von Fremdfirmen und Töchtern am Standort	**2016 (erreicht)**
Ausbau des Weiterbildungsangebots	Einführung von E-Learning-Programmen	**2017**
Nachbarn und Gesellschaft		
Steigerung der Akzeptanz bei Nachbarn	Ausbau des Sponsorings von Jugendmannschaften, der kostenlosen Flughafenführungen und der Events am Flughafen	**Fortlaufend**
	Einrichtung eines Besucherzentrums in Terminal 3	**2017**

Ziel	Maßnahmen	Termin
Umwelt und Ressourcen		
Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung	Erstellung einer Leitlinie für umweltfreundliche Beschaffung[1]	2017/2018
	Erstzertifizierung „Airport Carbon Accreditation" durch den Flughafenverband Airports Council International (ACI)[1, 2, 3]	2017
	Weiterentwicklung des vorhandenen Umweltinformationssystems (UIS) und Integration in das fairport-Controlling[1]	2016/2017/2018
Förderung der Erforschung von umweltfreundlichen Technologien im Flugverkehr	Förderung von Forschungsprojekten zum Thema Reduzierung von Lärm, Schadstoffen und Energie für den Einsatz im Flugverkehr[1]	Fortlaufend
Reduktion des Papierverbrauchs um 30 % gegenüber 2009	Einführung eines Dokumentenmanagementsystems zur vermehrten Nutzung elektronischer Workflows[1]	2015–2017 (teilweise erreicht)
	Erhöhung des Recyclingpapieranteils [1, 2, 3]	2016/2017
	Erstellung einer Leitlinie zum sparsamen Umgang mit Papier[1]	2016/2017
Reduktion des Abfallaufkommens	Reduktion quecksilberhaltiger Abfälle durch den Ersatz[1] von Leuchtstoffröhren durch LED-Technik	Laufend
	Rückführung gebrauchsfähiger Geräte und Materialien an soziale Einrichtungen[1]	Fortlaufend
	Erhöhung des Papierrecyclings durch effizientere Gestaltung der Mülltrennung in den Gepäckverteilern[3]	2017/2018
Kontinuierliche Verringerung der Einträge und Eingriffe in die Vorfluter	Inbetriebnahme einer Flotationsanlage zur Abtrennung von Biomasse aus dem Ablauf des Schwebebettreaktors; Reduktion des TOC-Gehalts von Wässern aus dem Schwebebettreaktor um 70 % [1]	2016 (erreicht)
	Senkung des Enteisungsmittelverbrauchs pro Flugzeugenteisung durch Mitarbeitersensibilisierung[3]	2016 (erreicht)
	Detailuntersuchungen der festgestellten PFT-Belastung aus dem Umfeld des Brandübungsbeckens[1]	2016 (erreicht)
	Bau einer Behandlungsanlage für Absorption von PFC aus Drainage und Oberflächenabflüssen[1]	2016/2017/2018
Senkung des Trinkwasserverbrauchs	Entwicklung eines Masterplans zur Wasserversorgung sowie für ein getrenntes Trink- und Löschwassernetz; erwartete Reduktion des Trinkwasserverbrauchs um ca. 3.000 m³/a (nach Abschluss aller Bauabschnitte)[1]	2017
Erhöhung der Biodiversität auf dem Flughafengelände	Grünflächenbewirtschaftung nach den Vorgaben eines Biotopgutachtens; Durchführung einer Streifenmahd[1]	Fortlaufend
	Angepasste Bewirtschaftung aus dem Zusammenwirken von Düngung, Schnitt und Dokumentation der Vegetationsbestände; Durchführung eines Vegetationsmonitorings[1]	Fortlaufend
	Erweiterung des Honig-Monitorings durch vergrößerten Bienenbestand[1]	Fortlaufend
	Grasuntersuchung durch Uni Hohenheim/Landesanstalt für landwirtschaftliche Chemie zum Nachweis für die Eignung als Futtermittel[1]	Fortlaufend
	Machbarkeitsprüfung von Dachbegrünung bei Dachneubauten, wenn dies einer PV-Anlage nicht entgegensteht[1]	2017
Klimaschutz und Energie		
Erhöhung des Anteils der Energie aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergiebezug	Bezug elektrischer Energie aus Wasserkraft [1, 2, 3]	Fortlaufed
	Kundensensibilisierung für den Bezug von Grünstrom[2]	2016/2017
	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 5 % [2]	2020
	Ausrüstung geeigneter Dachflächen mit Fotovoltaikanlagen[1, 2]	2016–2018
Reduktion der CO_2-Emissionen aus dem Abfertigungsbetrieb (im Scope 1) um 80 % gegenüber 2009 bis 2020	Aktualisierung der Flughafenbenutzungsordnung (FBO) um Einsatzverbot von Neufahrzeugen ohne Abgasbehandlungstechnik der neuesten Generation	Nicht erreichbar
	Erhöhung der Fahrzeugeffizienz (Fahrverhalten, Fahrzeugeinsatz)[2]	2015–2017
	Neu- und Ersatzbeschaffung von Elektrofahrzeugen für den Abfertigungsbetrieb im Rahmen des Projekts scale-up![1]	Fortlaufend

Ziel	Maßnahmen	Termin
Klimaschutz und Energie		
	Einführung von C.A.R.E.-Diesel in Dieselfahrzeugen, die noch nicht elektrifiziert werden können[1]	**2017**
	Umstellung auf emissionsfreien Gepäck- und Passagiertransport durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen[1]	**2017**
	Erweiterung der stationären Bodenstromversorgung auf den Positionsblöcken 40 und 50	**2020**
Reduktion der Treibhausgas- und Luftschadstoff-emissionen am Standort Flughafen Stuttgart um 50 % gegenüber 1990 bis 2030	Formulierung eines neuen CO_2-Reduktionsziels im Zuge der Entwicklung eines Masterplans zur Energieeinsparung	**2017 (erreicht)**
	Stufenweise Einführung eines Dienstreisemanagements; erste Stufe: Reisekostenabrechnung in SAP; zweite Stufe: Reisekostenantrag in SAP[1]	**(Teilweise erreicht, Ziel für 2017)**
	Umstellung von Kältegeräten auf Absorptionskälte oder Kaltwasser[1, 2]	**2015–2016**
	Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen mit den höchsten verfügbaren und wirtschaftlichsten Umweltstandards[1, 3]	**Fortlaufend**
	Umstellung von R22 auf Kaltwasser in Betriebswerkstatt und Lage[1]	**2016 (erreicht)**
	Erstellen eines Luftschadstoffkatasters für den gesamten Flughafenstandort[1]	**Fortlaufend**
	Bau einer Kerosinpipeline zur Reduzierung des Lkw-Verkehrs (erfolgreiche Planfeststellung vorausgesetzt)[1]	**2017–2020**
Reduktion des Energieverbrauchs	Entwicklung eines Masterplans zur Energieeinsparung[1]	**2015 (nicht erreicht, Ziel für 2016/2017)**
	Mitarbeitersensibilisierung zur Senkung des Strom- und Wärmeverbrauchs durch Schulungs- und Informationsmaßnahmen[1, 2, 3]	**2016/2017**
	Sensibilisierung der Kunden durch Ausweisung der spezifischen Energieverbräuche für die Klimatisierung in der Heizkostenabrechnung[1, 2]	**2017/2018**
	Umstellung auf LED und andere energiesparende Beleuchtungsmittel[1]	**2015–2020**
	Umsetzung von Green-IT-Maßnahmen[1]	**2015–2017**
Reduktion des Primärenergieverbrauchs	Sanierung der Wärmeerzeugung im Heizwerk Süd; erwartete Reduktion des Brennstoffenergieeinsatzes: ca. 22 MWh/a[1, 2]	**2017**
Verbesserung der Ökobilanz neu entstehender eigengenutzter Gebäude	Vorzeitige Anwendung der Standards der EnEV 2014 für neu entstehende eigengenutzte Gebäude[1]	**2016–2018**
	Reduktion des Energieverbrauchs neu entstehender eigengenutzter Gebäude gegenüber Energiebedarf der Altgebäude um 20 %[1]	**2016–2018**
	Entwicklung eines Leitfadens für nachhaltiges Bauen[1]	**2016 (nicht erreicht, Ziel für 2018)**
Unterstützung neuer Technologien und Hinführung zur Marktreife	Erstellen eines Konzepts zur Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur am Flughafen Stuttgart in Zusammenarbeit mit der Messe Stuttgart[1, 2]	**2016–2018**
	Durchführung verschiedener Forschungsprojekte zur Energieeffizienz	**2015–2017**
	Teilnahme und Umsetzung verschiedener Förderprojekte zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben[1, 2]	**2016–2018**
Fluglärm und Schallschutz		
Erhöhte Einflussnahme auf Airlines	Kontrolle der Einhaltung von Tag- und Nachtfluglärmfestschreibungskonturen[1]	**Fortlaufend**
	Erneuerung der Fluglärmauswertungssoftware zur besseren Auswertbarkeit der Fluglärmereignisse[1]	**2016/2017**
	Prüfung der Berücksichtigung des nachweisbar leiseren A320Neo in den lärmabhängigen Start- und Landeentgelten[1]	**2017/2018**
Verbesserte Wohnqualität durch Bauschalldämmung innerhalb der Lärmschutzzone	Finanzielle Unterstützung bei Schallschutzmaßnahmen[1]	**Fortlaufend**
Steigerung der Transparenz zum Thema Fluglärm in der Bevölkerung	Erweiterung der Flughafenhomepage um ein Modul zur Verfolgung der Flugspuren und zugehöriger Lärmwerte rund um den Flughafen Stuttgart[1]	**2017**

GRI-G4-INHALTSINDEX

Der Bericht 2016 der FSG folgt den G4-Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI G4) „In-Übereinstimmung" Option Kern einschließlich der branchenspezifischen Angaben für Flughafenbetreiber (AO). Er lag der GRI für die Durchführung des Materiality Disclosure Service vor. Die korrekte Positionierung der „G4 materiality disclosures" (G4-17 bis G4-27) wurde von der GRI bestätigt.

Allgemeine Standardangaben

Strategie und Analyse	Kommentar	GC	Seite
G4-1 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers			2/3
Organisationsprofil	**Kommentar**	**GC**	**Seite**
G4-3 Name des Unternehmens			6
G4-4 Wichtigste Marken, Produkte und Dienstleistungen			7, 18, 52
G4-5 Hauptsitz des Unternehmens			6
G4-6 Länder mit Geschäftstätigkeitsschwerpunkt			6
G4-7 Rechtsform und Eigentümerstruktur			6
G4-8 Wesentliche Märkte			7, 19–21, SJB 34
G4-9 Größe des Unternehmens	Flughafen Stuttgart kein Umsteigeflughafen, daher Umsteigezeiten nicht berichtet.		6/7, 18/19, 30, 35, 37, 59
G4-10 Mitarbeiter nach Beschäftigungsverhältnissen, Geschlecht und Regionen		6	35, 37, 70/71
G4-11 Anteil Mitarbeiter unter Kollektivvereinbarungen		3	38, 70
G4-12 Beschreibung der Lieferkette			30, 45/46
G4-13 Signifikante Änderungen im Berichtszeitraum			21/22
G4-14 Umsetzung des Vorsorgeprinzips			12, 25, 78
G4-15 Unterstützung externer Initiativen			7, 10/11, 32, 41, 44/45, 90
G4-16 Mitgliedschaften in Verbänden und Interessengruppen			11
Ermittelte wesentliche Aspekte und Grenzen	**Kommentar**	**GC**	**Seite**
G4-17 Liste der konsolidierten Unternehmen			90
G4-18 Vorgehensweise zur Auswahl der Berichtsinhalte			29, 90
G4-19 Sämtliche wesentliche Aspekte			28/29, 90
G4-20 Wesentliche Aspekte innerhalb des Unternehmens			91
G4-21 Wesentliche Aspekte außerhalb des Unternehmens			91
G4-22 Neudarstellung von Informationen im Vergleich zu früheren Berichten			90/91
G4-23 Wichtige Änderungen des Berichtsumfangs und der Grenzen von Aspekten			90

Einbindung von Stakeholdern	Kommentar	GC	Seite
G4-24 Einbezogene Stakeholdergruppen			10
G4-25 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder			10
G4-26 Ansatz für den Stakeholderdialog und Häufigkeit			10, 29, 41
G4-27 Zentrale Anliegen der Stakeholder und Stellungnahme			10, 28/29, 41
Berichtsprofil	**Kommentar**	**GC**	**Seite**
G4-28 Berichtszeitraum			90
G4-29 Datum des letzten Berichts	Juli 2016.		
G4-30 Berichtszyklus			2
G4-31 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht			93
G4-32 Option der Übereinstimmung mit GRI und gewählter Index			86
G4-33 Externe Prüfung des Berichts			69, 79, 91
Unternehmensführung	**Kommentar**	**GC**	**Seite**
G4-34 Führungsstruktur inkl. Komitees des höchsten Kontrollorgans			6/7, 12
Ethik und Integrität	**Kommentar**	**GC**	**Seite**
G4-56 Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards		10	12–14, 36

Spezifische Standardangaben

Ökonomie	Kommentar	GC	Seite
Aspekt: Wirtschaftliche Leistung – Managementansatz			30/31
G4-EC1 Erwirtschafteter und verteilter Wert			U, 30, 42, 60
G4-EC3 Verpflichtungen aus leistungsorientiertem Pensionsplan			37, 64–66, 68
G4-EC4 Finanzielle Unterstützung durch Regierungen			35/36
Aspekt: Marktpräsenz – Managementansatz		6	
G4-EC5 Spanne zwischen Standardeintrittsgehalt und lokalem Mindestlohn		6	37
AO1 Anzahl der Passagiere			U, 30/31, SJB 34/35
AO2 Anzahl der Flugbewegungen			U, 17, 21, SJB 12
AO3 Luftfrachtvolumen			U, 17
Aspekt: Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen – Managementansatz			28/29, 30, 33/34
G4-EC7 Infrastrukturbezogene Investitionen und Unterstützungen			25, 30, 33/34
G4-EC8 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen			30
Ökologie	**Kommentar**	**GC**	**Seite**
Aspekt: Energie – Managementansatz		7, 8, 9	44–46, 48, 78, 84/85
G4-EN1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen		7, 8	76
G4-EN3 Energieverbrauch innerhalb des Unternehmens		7, 8	73/74
G4-EN5 Energieintensität		8	73/74
G4-EN6 Reduzierung Energieverbrauch		8, 9	48
Aspekt: Wasser – Managementansatz		7, 8	44, 53–55, 84
G4-EN8 Gesamtwasserentnahme nach Quellen		7, 8	75/76
AO4 Qualität des Niederschlagswassers			54
Aspekt: Biodiversität – Managementansatz		8	44–46, 55, 84
G4-EN11 Standorte in Schutzgebieten		8	55
G4-EN12 Auswirkungen auf Schutzgebiete oder Gebiete mit hoher Biodiversität		8	55
AO9 Vorfälle Vogelschlag pro 10.000 Flugbewegungen			55, 77

Ökologie	Kommentar	GC	Seite
Aspekt: Emissionen – Managementansatz		7, 8, 9	44–46, 47–50, 78, 84/85
G4-EN15 Direkte Treibhausgas-Emissionen (Scope 1)		7, 8	50, 74
G4-EN16 Indirekte energiebezogene Treibhausgas-Emissionen (Scope 2)		7, 8	50, 74
G4-EN17 Weitere indirekte Treibhausgas-Emissionen (Scope 3)		7, 8	50, 74
G4-EN18 Intensität der Treibhausgas-Emissionen		8	74/75
G4-EN19 Reduktion der Treibhausgas-Emissionen		8, 9	48–50
AO5 Luftqualität	Wird nicht ermittelt.	8	55
G4-EN20 Emission Ozon abbauender Stoffe		7, 8	75
G4-EN21 NO_X, SO_X und andere signifikante Luftemissionen		7, 8	75
Aspekt: Abwasser und Abfall – Managementansatz		8	44–46, 53/54, 78, 84
G4-EN22 Abwassereinleitung nach Qualität und Ort		8	54/55, 76
G4-EN23 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	Kabinenabfälle entsorgen die Airlines.	8	53, 77
AO6 Enteisungsmittel nach Art und Menge			54, 76
G4-EN24 Signifikante Verschmutzungen		8	32
G4-EN26 Signifikant von Abwassereinleitungen betroffene Gewässer		8	54/55
Aspekt: Compliance – Managementansatz		8	45/46, 84
G4-EN29 Bußgelder und Sanktionen wegen Nichteinhaltung von Umweltauflagen	Keine.	8	44
Aspekt: Lieferantenbewertung bzgl. ökologischer Aspekte – Managementansatz		8	45/46, 84
G4-EN32 Anteil neuer Lieferanten, die nach ökologischen Kriterien überprüft wurden	Keine. Eine Leitlinie zu nachhaltiger Beschaffung wird derzeit erstellt. Bei Ausschreibungen achten wir darauf, dass Lieferanten die im fairport-Kodex festgeschriebenen Grundsätze einhalten.	8	
Aspekt: Intermodaler Verkehr – Managementansatz			33/34, 83
Aspekt: Lärm – Managementansatz			44, 51/52, 78, 85
AO7 Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind			75
Arbeitsumfeld und Arbeitsbedingungen	**Kommentar**	**GC**	**Seite**
Aspekt: Beschäftigung – Managementansatz		6	35, 37, 38, 41, 83
G4-LA1 Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation		6	35, 71
G4-LA2 Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte			37
G4-LA3 Rückkehr nach Elternzeit		6	72
Aspekt: Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Verhältnis – Managementansatz		3	38
G4-LA4 Mitteilungsfristen bzgl. wesentlicher betrieblicher Veränderungen		3	38
Aspekt: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – Managementansatz		1, 6	39/40, 83
G4-LA5 Anteil der in Arbeitssicherheitsausschüssen vertretenen Belegschaft	Abdeckung: 100 %.		39/40
G4-LA6 Unfälle, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Todesfälle			70
G4-LA7 Arbeitnehmer mit hoher Erkrankungsrate oder -gefährdung			39
Aspekt: Aus- und Weiterbildung – Managementansatz		6	38, 83
G4-LA9 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung		6	38, 72
G4-LA10 Programme zum dauerhaften Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit			39/40

Arbeitsumfeld und Arbeitsbedingungen	Kommentar	GC	Seite
Aspekt: Vielfalt und Chancengleichheit - Managementansatz		1, 6	**41**
G4-LA12 Zusammensetzung der Kontrollorgane und der Mitarbeiter nach Diversitätsaspekten	Minderheiten aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfasst.	6	**41, 68, 72**
G4-LA13 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen gegenüber Männern	Über die Vergütung entscheidet allein die Tätigkeit.	6	
Menschenrechte	**Kommentar**	**GC**	**Seite**
Aspekt: Gleichbehandlung – Managementansatz		6	**41**
G4-HR3 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Maßnahmen		6	**41**
Aspekt: Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivvereinbarungen – Managementansatz	Lieferanten unserer Waren und Dienstleistungen stammen zum größten Teil aus OECD-Ländern, in denen Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen grundlegende Rechte sind. Bei Ausschreibungen achten wir darauf, dass Lieferanten die im fairport-Kodex festgeschriebenen Grundsätze einhalten.	2, 3	**38**
Aspekt: Kinderarbeit – Managementansatz	Die Einhaltung von Menschenrechten sowie das Verbot von Zwangs- und Kinderarbeit sind in Deutschland gesetzlich geregelt. Die Einhaltung aller rechtlichen Rahmenbedingungen sind für die FSG selbstverständlich.	5	**12/13, 82**
Aspekt: Zwangs- oder Pflichtarbeit – Managementansatz	Siehe oben.	4	**12/13, 82**
Gesellschaft	**Kommentar**	**GC**	**Seite**
Aspekt: Lokale Gemeinschaften – Managementansatz		1	**8, 42/43, 83**
G4-SO1 Anteil Standorte mit Maßnahmen zur Einbindung lokaler Gemeinschaften, Folgeabschätzungen und Förderprogrammen		1	**42/43**
A08 Anzahl zu entschädigender Personen in unmittelbarer Flughafennähe	Keine Umsiedlung im Berichtszeitraum.		
Aspekt: Korruptionsbekämpfung – Managementansatz		10	**12–14, 82**
G4-SO3 Anteil der auf Korruptionsrisiken überprüften Geschäftsstandorte und ermittelte Risiken		10	**12**
G4-SO4 Informationen und Schulungen zur Korruptionsbekämpfung		10	**14**
G4-SO5 Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen	Keine Vorfälle bekannt.	10	
Aspekt: Compliance – Managementansatz			**12–14, 82**
G4-SO8 Bußgelder und Sanktionen wegen Gesetzesverstößen	Keine.		
G4-SO11 Formelle Beschwerden bzgl. gesellschaftlicher Auswirkungen	Gelöste Beschwerden: nicht erfassbar.	2, 3	**31**
Produktverantwortung	**Kommentar**	**GC**	**Seite**
Aspekt: Kennzeichnung von Produkten und Dienstleistungen – Managementansatz			**31**
G4-PR5 Ergebnisse von Umfragen zur Kundenzufriedenheit			**31**
G4-PR7 Verstöße gegen Vorschriften und freiwillige Verhaltensregeln bzgl. Werbung			**31**
Aspekt: Notfallvorbereitung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs – Managementansatz			**32, 83**
Aspekt: Servicequalität – Managementansatz			**30/31**
Aspekt: Dienstleistungen und weitere Angebote für Personen mit speziellen Bedürfnissen – Managementansatz			**30/31**

SJB = Statistischer Jahresbericht 2016
U = Umschlagseite

ÜBER DIESEN BERICHT

Integrierte Berichterstattung

[G4-17, G4-18, G4-19, G4-20, G4-21, G4-23] Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) fasst in diesem ersten integrierten Report ihre Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung zusammen. Dazu zählen der Jahresabschluss einerseits sowie die aktualisierte Umwelterklärung und Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung andererseits. Wir zeigen damit die Wechselwirkungen zwischen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Faktoren sowie ihren Einfluss auf unseren langfristigen Unternehmenserfolg auf. Dabei haben wir stets das Ziel, unsere Stakeholder umfassend und transparent zu informieren.

Der Jahresabschluss des Flughafen Stuttgart für das Geschäftsjahr 2016 wurde nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt und bezieht sich auf die Flughafen Stuttgart GmbH. Unter Beachtung dieser Vorschriften vermittelt der zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht ein zutreffendes Bild über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowohl der FSG als auch ihrer Tochtergesellschaften.

Die Kapitel Der Flughafen Stuttgart (Seite 06), Corporate Governance und Compliance, Teile des Lageberichts, der Text zum Umweltmanagement, die drei Handlungsfelder Klimaschutz und Energie (Seite 47), Fluglärm und Schallschutz (Seite 51) sowie Umwelt und Ressourcen (Seite 33), der fairport-Kodex (Seite 13), der Umweltteil des faiport-Programms (Seite 82), die Umweltaspektanalyse (Seite 78) und die Umweltdaten (Seite 73) dienen als aktualisierte Umwelterklärung 2016 sowohl der FSG als auch der Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und der Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) gemäß den Anforderungen des Eco-Management and Audit Scheme (EMAS). Allein diese Abschnitte sind im Sinne der EMAS-Verordnung validiert.

Die FSG orientiert sich in der Berichterstattung ihrer Nachhaltigkeitsleistungen an den aktuellen G4-Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI G4) „In Übereinstimmung" mit der Option Kern, einschließlich der branchenspezifischen Angaben für Flughafenbetreiber (AO). Dafür haben wir die zuvor bei Stakeholdern des Flughafens ermittelten acht Handlungsfelder durch eine Umfrage auf ihre Wesentlichkeit hin bewertet (Seite 28). Der GRI-G4-Inhaltsindex mit der Übersicht über alle behandelten Standardangaben ist auf den Seite 86 zu finden.

Der integrierte Bericht ist zugleich Fortschrittsbericht für den Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC), dessen Prinzipien die FSG ausdrücklich unterstützt. Die Fortschrittsmitteilungen an den Global Compact sind im GRI-G4-Inhaltsindex (Seite 86) kenntlich gemacht. Gleichzeitig dient der Bericht auch als Grundlage für unsere Entsprechenserklärung gemäß dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) des Rats für Nachhaltige Entwicklung (RNE). Die Nachhaltigkeitsleistungen von Unternehmen sollen so mit einer höheren Verbindlichkeit transparent und vergleichbar gemacht werden.

Berichtsgrenzen und Datenerfassung

[G4-22, G4-23] Alle Daten und Informationen in diesem Bericht haben die jeweiligen Fachbereiche unseres Unternehmens anhand von repräsentativen Methoden für den Berichtszeitraum erhoben. Änderungen sind durch entsprechende Fußnoten gekennzeichnet.

Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf den Berichtszeitraum des Geschäftsjahres 2016, das vom 1. Januar bis 31. Dezember reichte, oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, wird dies explizit angegeben.

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

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

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

Externe Prüfung und Zertifizierung

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Prof. Dr. Binder, Dr. Dr. Hillebrecht & Partner GmbH hat den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 nach § 317 HGB geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers ist auf Seite 69 zu finden.

Im Rahmen der jährlichen Umwelterklärung wurden Angaben zum Umweltmanagementsystem nach EMAS 122/2009 durch die akkreditierten Umweltgutachter Raphael Artischewski (DE-V-0005) und Dr. Reiner Huba (DE-V-0251) der CORE Umweltgutachter GmbH (DE-V-0308) validiert. Die Gültigkeitserklärung nach EMAS befindet sich auf Seite 79.

Die FSG hat den Bericht für den GRI Materiality Disclosure Service eingereicht; GRI hat die Richtigkeit der Position der G4 Materiality Disclosures bestätigt (G4-17 bis G4-27). Der GRI-G4-Inhaltsindex ist auf Seite 86 zu finden.

[G4-22] Kennzahlen für die Jahre 2014 und 2015 wurden auf der Grundlage geänderter Bilanzierungsmethoden zum Teil rückwirkend angeglichen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sich der Flughafen Stuttgart in die Airport Carbon Accreditation (ACA) Initiative des europäischen Flughafendachverbands ACI Europe aufnehmen lässt. Damit werden Flughäfen zertifiziert, die effektiv und nachhaltig zur Verminderung der CO_2-Emissionen beitragen. Die Akkreditierung hat erst nach Redaktionsschluss stattgefunden. Aufgrund der Anpassungen ist die Vergleichbarkeit mit Daten aus dem Nachhaltigkeitsbericht 2015 und der konsolidierten Umwelterklärung 2015 an einigen Stellen nicht gegeben.

Redaktionelle Hinweise

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

Redaktionsschluss war der 31. Mai 2017. Die FSG wird auch zukünftig die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in einem integrierten Bericht zusammenfassen.

Ihre Meinung interessiert uns

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

Zuordnung GRI-G4-Aspekte zu den acht Handlungsfeldern [G4-20, G4-21]

Handlungsfeld FSG	GRI-G4-Aspekt	Innerhalb	Außerhalb
Standortentwicklung & Verkehrsanbindung	Intermodaler Verkehr	X	X
Nachbarn & Gesellschaft	Lokale Gemeinschaften	X	X
	Notfallvorbereitung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs	X	
	Servicequalität	X	
	Dienstleistungen und weitere Angebote für Personen mit speziellen Bedürfnissen	X	
Fluglärm & Schallschutz	Lärm		X
Klimaschutz & Energien	Energie	X	
	Emissionen	X	
Umwelt & Ressourcen	Wasser	X	
	Biodiversität	X	
	Abwasser und Abfall	X	
	Bewertung der Lieferanten hinsichtlich ökologischer Aspekte	X	X
Wirtschaft & Region	Wirtschaftliche Leistung	X	
	Marktpräsenz	X	
	Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen	X	X
Corporate Governance & Compliance	Compliance (EN)	X	
	Korruptionsbekämpfung	X	X
	Compliance (SO)	X	
Mitarbeiter & Arbeitsumfeld	Beschäftigung	X	
	Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis	X	
	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	X	
	Aus- und Weiterbildung	X	
	Vielfalt und Chancengleichheit	X	
	Gleichbehandlung	X	
	Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivvereinbarungen	X	X

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

an die Gesellschafterversammlung

Der Aufsichtsrat hat sich aufgrund regelmäßiger Berichterstattung über die Lage und die Entwicklung der Gesellschaft von der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2016 überzeugt sowie wichtige Geschäftsvorgänge in seinen Sitzungen am 18. April 2016, 05. Juli 2016 und am 06. Dezember 2016 beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2016 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns wurden vom Aufsichtsrat anhand des Prüfungsberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Prof. Dr. Binder, Dr. Dr. Hillebrecht und Partner GmbH, Stuttgart, geprüft. Der Abschlussprüfer erteilte den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss und den Lagebericht 2016 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns und empfiehlt der Gesellschafterversammlung,

a) den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31.12.2016 mit einem Jahresfehlbetrag von –17.875 T€, einem Bilanzverlust von –17.875 T€ und einer Bilanzsumme von 633.710 T€ festzustellen,

b) der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2016 Entlastung zu erteilen,

c) zu beschließen, den Bilanzverlust von –17.875 T€ auf neue Rechnung vorzutragen,

d) den Bilanzverlust der FSG –17.875 T€ durch die Auflösung freier Gewinnrücklagen auszugleichen,

e) den Konzern-Abschluss zum 31.12.2016 mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von –22.533 T€ und einer Konzern-Bilanzsumme von 696.623 T€ festzustellen,

f) die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Prof. Dr. Binder, Dr. Dr. Hillebrecht und Partner GmbH, Stuttgart, als Abschlussprüfer der FSG für das Geschäftsjahr 2017 zu bestellen.

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

Stuttgart-Flughafen, den 04.04.2017

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats

gez. Minister Winfried Hermann

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

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

Text und Redaktion
FSG Unternehmenskommunikation
Scholz & Friends Reputation

Gestaltung
Scholz & Friends Berlin
Katrin Fibich
FSG Reproservice

Fotos
Maks Richter
Bianca Renz
Günther E. Bergmann
Oliver Rieger
KD Busch

Druck
Ruksaldruck GmbH und Co. KG

Papier
Revive 100 white uncoated aus 100 % Altpapier

FSC www.fsc.org RECYCLED Papier aus Recyclingmaterial FSC® C104247

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