

#staySTRong

Bericht 2020

Inklusive konsolidierter Umwelterklärung

STARK DURCH DIE KRISE

Im Berichtsjahr hat die Luftfahrtbranche weltweit einen historischen Einbruch erlebt. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie verbannten über Monate hinweg viele Flugzeuge auf den Boden. In dieser Zeit wurde #staySTRong zum motivierenden Leitgedanken für die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG), mehr dazu auf den Seiten 04 bis 05. Es galt und gilt, trotz aller Rückschläge stark zu bleiben – denn wir sind überzeugt, dass die Sehnsucht der Menschen nach Reisen und Mobilität ungebrochen ist. Ein starker Luftverkehr bedeutet künftig aber auch, mit aller Kraft an der Vision vom emissionsfreien Fliegen zu arbeiten.

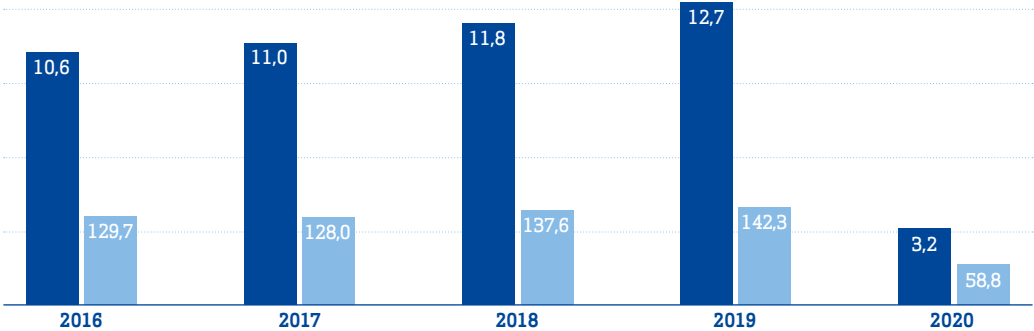
Der integrierte Bericht 2020 der FSG legt die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsleistung in Kennzahlen, Projektständen und Ausblicken offen. Er umfasst den geprüften (Konzern-)Lagebericht und Jahresabschluss der FSG und ihre konsolidierte Umwelterklärung 2020 sowie die ihrer Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG).

5-JAHRES-ÜBERSICHT

Luftverkehr

Fluggäste
 (An + Ab + Transit)
 in Mio.

Flugbewegungen
 in Tausend



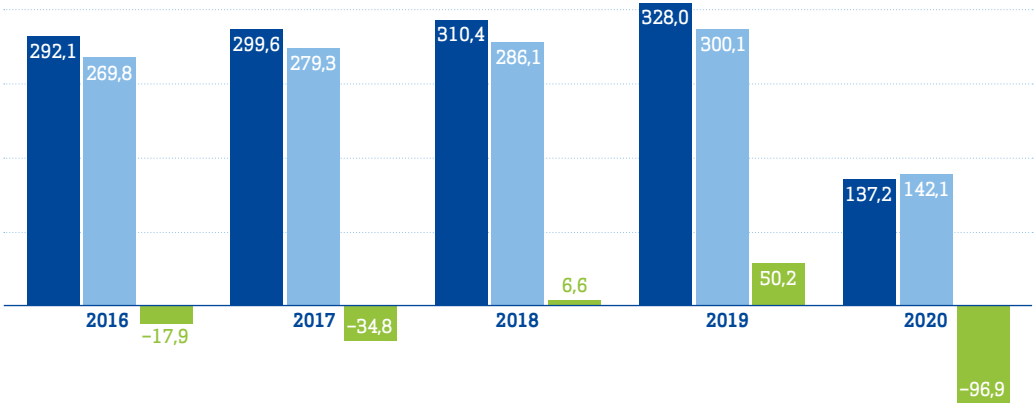
Ergebnisse

Umsätze Konzern
 in Mio. €

Umsätze FSG
 in Mio. €

**Geschäfts-
 ergebnisse FSG**
 in Mio. €¹

¹ Sonderbelastung der
 Geschäftsergebnisse durch
 die Zahlungen für Stuttgart 21
 in den Jahren 2016–2018.

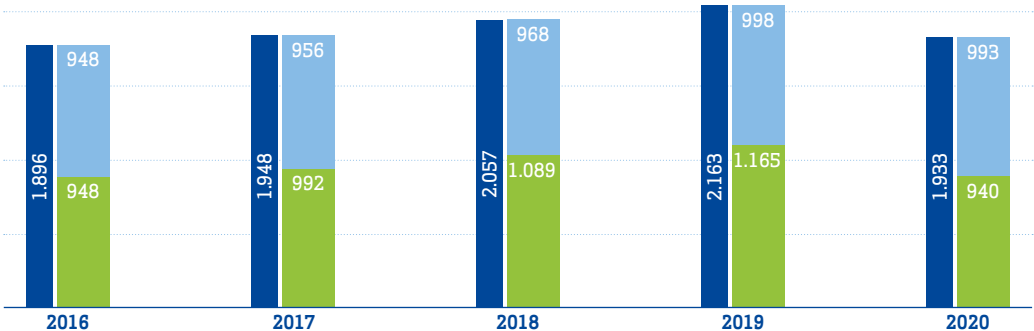


Personal

Konzern

FSG
 (ohne Personen in Aus-
 bildung und Praktikum)

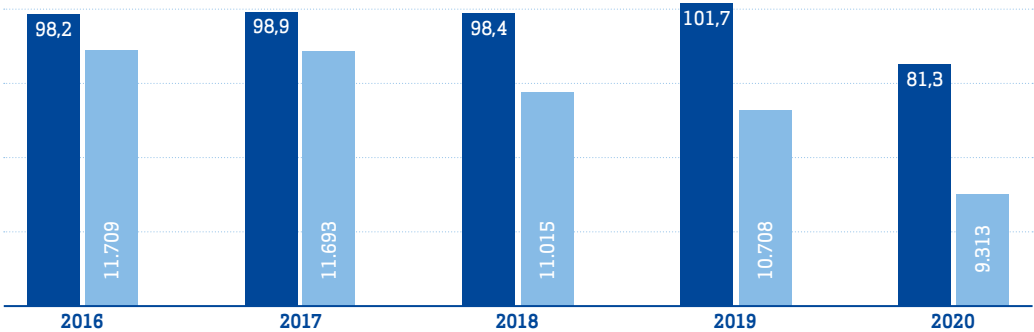
**Tochter-/Beteiligungs-
 unternehmen**



CO₂-Emissionen

**Gesamt-Energiebezug
 FSG, FSEG, SAG**
 in GWh

Scope 1
 (direkt beeinflussbare
 CO₂-Emissionen)
 in t



FLUGHAFEN-KENNZAHLEN

Luftverkehr	2020	2019	Veränderung in %
Passagieraufkommen gesamt	3.213.695	12.731.670	-74,8
Inland	802.574	3.137.657	-74,4
International	2.403.390	9.576.065	-74,9
Transit	7.731	17.948	-56,9
Flugbewegungen gesamt	58.803	142.341	-58,7
gewerblicher Verkehr	47.009	127.195	-63,0
nicht gewerblicher Verkehr	11.749	15.146	-22,1
Cargo-Umschlag (t)	27.049	33.123	-18,3
Luftfracht (t)	19.083	25.605	-25,5
Luftpost (t)	7.967	7.517	6,0

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

Ergebnisse	2020	2019
Umsatzerlöse Konzern (Mio. €)	137,2	328,0
Umsatzerlöse FSG (Mio. €)	142,1	300,1
Personalaufwand FSG (Mio. €)	58,5	66,9
EBITDA FSG (Mio. €)	-30,4	91,1
Operatives Ergebnis (EBIT) FSG (Mio. €)	-61,5	54,7
Geschäftsergebnis FSG (Mio. €)	-96,9	50,2
Eigenkapitalquote FSG (%)	67,1	78,7

INHALT

- 02 Vorwort der Geschäftsführung EMAS
- 04 Titelthema: #staySTRong

Wer wir sind.

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

Was wir tun.

- 32 Handlungsfelder am fairport STR EMAS
- 34 Wirtschaft und Region
- 37 Standortentwicklung und Verkehrsanbindung
- 40 Beschäftigte und Arbeitsumfeld
- 46 Nachbarschaft und Gesellschaft
- 48 Umweltmanagement EMAS
- 52 Klimaschutz und Energie EMAS
- 60 Fluglärm und Schallschutz EMAS
- 62 Umwelt und Ressourcen EMAS

Wo wir stehen.

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

Wo wir hinwollen.

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



Blick nach vorne: Das Führungsduo der Flughafen Stuttgart GmbH, Walter Schoefer und Dr. Arina Freitag, manövrierte den Landesairport stabil durch das Krisenjahr 2020.

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

eine Welt ohne Mobilität oder Urlaub? Was vor zwei Jahren wie der Stoff einer Dystopie klang, ist 2020 Wirklichkeit geworden. Die Corona-Pandemie bestimmt seit vielen Monaten unseren privaten und beruflichen Alltag. Die Sorge um die Gesundheit prägt jede Begegnung, auch am Flughafen Stuttgart. Um unsere Fluggäste und Mitarbeitenden vor Ansteckungen zu schützen, achten wir auf Abstände, begrüßen unsere Kundinnen und Kunden hinter Plexiglasscheiben und setzen zusätzliche Vorfeldbusse für sie ein. Masken werden selbstverständlich überall getragen, viele unserer Mitarbeitenden sind im Homeoffice. Zwei Testcenter in unseren Terminals bieten die Möglichkeit, sich vor und nach Reisen die Gewissheit zu verschaffen, nicht mit dem Virus infiziert zu sein.

Siebzehn Tage war der STR für die Sanierung der Landebahn im April 2020 geschlossen. Die Sondergenehmigung dafür erteilten die Behörden, damit der Flughafen während des ersten Shutdowns die Teilerneuerung seiner Runway schneller abschließen konnte. Darüber hinaus blieb Baden-Württembergs Landesairport aufgrund seiner Pflicht zur Daseinsvorsorge geöffnet. Ob Landungen der fliegenden Intensivstation der Bundeswehr mit Covid-Erkrankten an Bord, der Start eines Hilfeinsatzes von deutschen Soldatinnen und Soldaten in einem Corona-Hotspot oder Transporte medizinischer Ausrüstung: Der Flughafen Stuttgart war und ist systemrelevant, gerade auch in der Krise.

Trotzdem hat der Landesairport wie die gesamte internationale Luftfahrtbranche einen historisch einmaligen Einbruch erlebt. Die Fluggastzahlen stürzten 2020 aufgrund der Pandemie von rund 12,7 auf 3,2 Mio. Reisende ab. Das Jahresergebnis, 2019 noch rund 50,2 Mio. € hoch, verzeichnete mit -96,9 Mio. € ein Rekordtief. Um Beschäftigung und Liquidität zu sichern, sind der Einsatz der Kurzarbeit, ein Einstellungsstopp und der Aufschub von nicht notwendigen Investitionen die größten Hebel. Auch die Anfang 2021 angekündigte finanzielle Unterstützung von Bund und Land in Höhe von 30,7 Mio. € hilft, die großen Ergebnisverluste aufzufangen.

Die Sehnsucht nach realen Begegnungen und Reisen ist groß, das sehen wir an der Nachfrage unserer Passagiere. Wir alle, die wir für

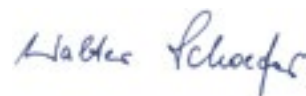
den Traum vom Fliegen arbeiten, wollen diesen wieder ermöglichen. Uns selbst fehlen die Verwandten, Freundinnen und Freunde im Ausland, die beruflichen Kontakte und die Möglichkeit, fremde Regionen zu erkunden. Der Impffortschritt in Deutschland und vieler anderer Nationen gibt Anlass zu berechtigter Hoffnung auf den Weg aus der Krise.

Es gilt, Mobilität und Klimaschutz zusammen zu denken und zu realisieren. Der Flughafen Stuttgart will seinen Beitrag leisten und bis spätestens 2050 klimaneutral werden. Wie der Landesairport dieses ehrgeizige Ziel erreichen will, haben wir in unserem Klimaschutzkonzept ausgeführt – mehr dazu ab Seite 52. Der STR kooperiert darüber hinaus mit verschiedenen Forschungseinrichtungen und Firmen, um zukunftsfähige Technologien startklar zu machen. Mittelfristig wird etwa synthetisches Kerosin die Emissionen von Flugreisen deutlich reduzieren.

Auf welchen Feldern und in welchen Projekten wir darüber hinaus unsere Zukunft sehen, können Sie auf den folgenden 104 Seiten nachlesen. Wir veröffentlichen zudem alle Zahlen, Daten und Entwicklungen des Jahres 2020. Trotz dieser tiefen Zäsur haben wir den Leitgedanken unseres fairports nie aus den Augen verloren: Wir wollen einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen Europas sein. Wir bekennen uns deshalb auch ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex des Rats für Nachhaltige Entwicklung der Bundesregierung.

Für Rückmeldungen und kritische Anmerkungen zu unserem Bericht sind wir dankbar. Wir wünschen Ihnen eine gute Lektüre.

Bleiben Sie gesund und #staySTRong!



Walter Schoefer
Sprecher der Geschäftsführung FSG



Dr. Arina Freitag
Geschäftsführerin FSG

Titelthema

#STAYSTRONG

Starker Airport in turbulenten Zeiten

Ob #flattenthecurve, #socialdistancing oder #weareinthistogether: Als sich die Welt Anfang 2020 mit der ersten Corona-Welle konfrontiert sah, produzierte das Netz schnell Hashtags zur Pandemie. Auch #staystrong, zu Deutsch „bleib stark“, verwendeten die User gern. Die Botschaft enthält die Buchstabenfolge STR – also den IATA-Code des Stuttgart Airport, der ihn international kennzeichnet. #staySTRong war 2020 für Baden-Württembergs Landesflughafen schnell mehr als nur eine Durchhalteparole: Der Hashtag avancierte in der Krise zum übergeordneten Leitmotiv.

Historische Krise der Luftfahrt

Ein kurzer Blick auf die Zahlen des Jahres zeigt, wie die drastischen Corona-Auswirkungen die Aviation-Branche getroffen haben. Regulierungen weltweit verhängten restriktive Reisebeschränkungen und Quarantäneverpflichtungen, um die Verbreitung des Virus einzudämmen. In der Folge brach der globale Luftverkehr um ganze zwei Drittel ein. Die deutschen Fluggesellschaften beförderten rund 75 % Personen weniger als im Vorjahr, trotzdem dürfen die Flughäfen aufgrund ihrer Betriebspflicht nicht schließen. Das Bundesverkehrsministerium bezifferte die sogenannten Vorhaltekosten deutscher Airports allein für den Zeitraum von März bis Juni 2020 auf 740 Mio. €.

Bund und Länder beschlossen Anfang 2021, die Verluste des ersten Shutdowns teilweise zu erstatten. Der Flughafen Stuttgart kann insgesamt rund 30 Mio. € erhalten. Denn: Der Landesairport bildet bei den Auswirkungen der Krise keine Ausnahme. Die Fluggastzahlen fielen 2020 von 12,7 Mio. im Vorjahr auf rund 3,2 Mio. Nach einer kurzen Erholung im Sommer sorgte der neue Teil-Lockdown im Winter wieder für leere Terminals. #staySTRong bleibt auch 2021 der Leitgedanke des Landesairports.

Resilient durch alle Zeiten

Was heißt „STRong“ für den Flughafen Stuttgart? Wie sieht der Weg aus der Krise aus? Was kann der Airport selbst dafür tun, um gestärkt in die kommenden Jahre zu gehen? Fest steht: Der Luftverkehr ist

erfahren im Umgang mit Turbulenzen. Die internationalen politischen und wirtschaftlichen Krisen der vergangenen Jahrzehnte hatten fast immer einen Einfluss auf das Buchungsverhalten der Reisenden. Die Covid-19-Pandemie mit ihren Konsequenzen auf die Mobilität aller Menschen ist historisch natürlich einmalig. Dennoch hat sich gezeigt, dass eine Stärke des STR auch jetzt gefragt ist: sich schnell an besondere Umstände anpassen zu können.

Der Stuttgarter Flughafen baute über viele Jahre auf einen vergleichsweise breiten Airline-Mix, was sich beispielsweise 2017 auszahlte, als die Air Berlin ihre Insolvenz anmeldete. Saisonalen Schwankungen beim Fluggastaufkommen begegnete der STR stets mit flexibel aufgestellten Teams, die mehr Stunden und in größerer Anzahl arbeiten, wenn es erforderlich ist – und in kleinerer Formation, wenn im Winter die traditionell ruhigeren Wochen anbrechen.

Rasches Umdenken war auch im April 2020 gefragt, als die Teilerneuerung der einzigen Runway zeitlich mit dem ersten Shutdown in Deutschland zusammenfiel. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) reagierte schnell und beendete nach Absprache mit den Behörden das umfangreiche Projekt während einer siebzehntägigen Schließung des Airports deutlich früher als geplant. Flexibilität zeigte der STR darüber hinaus beim Betrieb seiner Terminals. Als in den Sommermonaten nach dem ersten Shutdown sukzessive wieder mehr Reisende kamen, wurden die Gebäudeabschnitte erst nach und nach wieder geöffnet. Das senkte den Ressourcenverbrauch und sparte Betriebskosten.

#STRong: Liquiditäts- und Beschäftigungssicherung hat höchste Priorität

Der Landesairport hat in den vergangenen Jahren immer solide gewirtschaftet. Es ist zudem davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Flügen in der bevölkerungsstarken und exportorientierten Region nach der Krise wieder steigen wird. Die täglichen finanziellen Verluste waren und sind aufgrund der fehlenden Fluggäste so hoch, dass die Flughafengesellschaft unter dem Titel #STRong ein umfangreiches Sparprogramm aufgesetzt hat. Oberste Ziele: Die Sicherung der Beschäftigung und der Liquidität. Die wichtigsten Hebel hierfür sind



Ein menschenleeres Terminal als Konzertbühne: Die 1:1 Concerts im Mai 2020 waren eine Airport-Weltpremiere. Musikerinnen und Musiker spielten am STR für jeweils einen Gast. Der Erlös ging an einen Nothilfefonds für freischaffende Künstlerinnen und Künstler.

der unternehmensweite Einsatz der Kurzarbeit bis Ende 2021, ein vorläufiger Einstellungsstopp sowie der Aufschub von nicht zwingend erforderlichen Investitionen. Natürlich versorgte sich die FSG auch mit Fremdkapital, um diese Krise zu überstehen.

[GRI 102-41] Ende 2020 haben die deutschen Flughäfen und die Gewerkschaften zudem einen Notlagentarifvertrag vereinbart, der bis zum 31. Dezember 2023 gilt. Er sichert die Arbeitsplätze der Airport-Beschäftigten. Im Gegenzug werden beispielsweise Tarifierhöhungen und Leistungsentgelte verschoben beziehungsweise ausgesetzt. Verlassen Angestellte das Unternehmen, werden die Stellen zurzeit intern nachbesetzt oder müssen gestrichen werden. Auch fachfremde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können sich für manche Aufgaben weiterbilden lassen. Ähnliches gilt für große Projekte, die nun fast ausschließlich inhouse gesteuert werden.

Zurückgestellt hat der STR im Frühjahr 2020 ein großes Infrastrukturvorhaben, dessen Start kurz bevorstand: die Terminalentwicklung. Die Fluggastgebäude sollen nun aufgrund ihres Alters im Bestand ertüchtigt, aber nicht, wie ursprünglich geplant, zu großen Teilen neu- oder umgebaut werden. Der Fokus auf Nachhaltigkeit bleibt dabei unverändert. Denn sein ambitioniertes Ziel, bis 2050 klimaneutral zu sein, wird der Flughafen Stuttgart nur erreichen, wenn seine Terminals energieoptimiert sind.

Stark in die Zukunft

Die Corona-Krise hat gezeigt, dass eine Videokonferenz so manches Meeting ersetzen kann. Viele Begegnungen leben davon, dass sie real stattfinden – auch das ist vielen in den Zeiten der Kontaktbeschränkungen deutlich bewusst geworden. In einer vernetzten Welt befinden sich nicht immer alle Familienmitglieder, Freundinnen und Freunde, wichtige Projekte oder Waren im gleichen Land. Die Pandemie hat gezeigt, wie wichtig ein guter internationaler Dialog ist. Wer andere Kulturen verstehen will, sollte reisen. Der Flughafen Stuttgart steht bereit, damit Menschen wieder zu ihren Zielen rund um den Globus reisen können.

#staySTRong bedeutet 2020, 2021 und die kommenden Jahre: die Krise durchzustehen, um Mobilität zu ermöglichen – sicher, flexibel und angenehm für die Fluggäste. Dabei will der Airport weiter große Schritte in Richtung Klimaschutz unternehmen. Das gilt für den Standort Flughafen Stuttgart ebenso wie für alle am Luftverkehr Beteiligten. Der STR setzt auf zukunftsfähige Technologien und kooperiert mit verschiedenen Forschungseinrichtungen sowie Firmen (→ S. 59) – für einen starken Flughafen und ein starkes Baden-Württemberg.

Wer wir sind.

#staySTRong:
Damit alle wieder zu ihren
Zielen reisen können.

Auch in den schwersten Zeiten halten wir an unseren fairport-Werten fest. In der Krise haben die Sicherung von Arbeitsplätzen und der finanziellen Handlungsfähigkeit des Flughafen Stuttgart oberste Priorität. Unsere Klimastrategie verfolgen wir weiter mit Nachdruck. Diese Standhaftigkeit macht den Landesflughafen aus. Damit erfüllt der Airport seinen Anspruch als fairport STR, einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein.





Baden-Württemberg ist mit der Welt verbunden. In der Pandemie ist der Landesflughafen besonders für stabile Logistik- und Versorgungsketten, Notfall- und Rettungsflüge sowie die Basis-Anbindung über wichtige Drehkreuze gefragt.

DER FLUGHAFEN STUTTGART

Der Flughafen Stuttgart ist Baden-Württembergs Landesairport. Mit Direktverbindungen zu allen wichtigen europäischen Drehkreuzen und vielen weiteren Destinationen sorgt er für die weltweite Erreichbarkeit einer der führenden Wirtschaftsräume in Europa – auch in Krisenzeiten. Über 19 Mio. Menschen leben im Einzugsgebiet des internationalen Verkehrsflughafens mit dem Airport-Code STR. Für sie ist er das Tor zur Welt.

In seiner verkehrsreichsten Zeit starteten bis zu 50.000 Menschen an einem Tag ihre Reise mit einem Flugzeug oder kamen in Stuttgart an. Damit gilt der STR als einer der leistungsstärksten Single-Runway-Airports Deutschlands. In Erinnerung an den ehemaligen Oberbürgermeister und langjährigen Vorsitzenden des Flughafen-Aufsichtsrates trägt er den Namenszusatz Manfred Rommel.

Der Flughafen bietet mehr als Luftverkehr. Mitten in Baden-Württemberg und rund 13 km von der Stuttgarter City entfernt entwickelt er sich zu einer einmaligen Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsträger. Diese bietet Unternehmen und ihren Beschäftigten wichtige Standortvorteile. Der Stuttgart Airport ist eine der größten Arbeitsstätten im Land. Viele der ansässigen Firmen und Behörden sind direkt oder indirekt am Luftverkehr beteiligt.

Seit 1957 betreibt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) den Airport im Interesse der Allgemeinheit. Ihre Anteilseigner sind mit 65 % das Land Baden-Württemberg und mit 35 % die Stadt Stuttgart. Das 400 ha große Flughafengelände befindet sich auf den Gemarkungen der fünf Gemeinden Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Ostfildern, Neuhausen sowie Stuttgart.



Die Flughafengesellschaft ist ausschließlich in Deutschland tätig. Die Infrastrukturbetreiberin untergliedert ihre Geschäftsfelder in Aviation und Non-Aviation. Die Verantwortlichkeiten der Unternehmensführung sind dementsprechend aufgeteilt: Dr. Arina Freitag leitet das Aviation-Business, Walter Schoefer ist Sprecher der Geschäftsführung sowie Arbeitsdirektor und führt Non-Aviation. Fünf Prokuristen unterstützen das Duo. Seit 2020 ist der Aufsichtsrat des Flughafens 16-köpfig und paritätisch besetzt: Das Gremium besteht zu gleichen Teilen aus Vertreterinnen und Vertretern der Gesellschafter und der Arbeitnehmer.

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

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

Verantwortungsbewusster fairport STR

Der Flughafen Stuttgart trägt große Verantwortung – als Airport-Betreiber, Arbeitgeber, Nachbar und Grundstückseigentümer umgeben von Feldern, Gemeinden, Bächen und Seen. Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, legen die Geschäftsführung sowie die Mitarbeitenden der FSG besonders viel Wert auf einen fairen Umgang miteinander, nachhaltiges Wirtschaften, Umweltschutz und transparente Kommunikation. Mit seinem Leitbild fairport STR hat der Stuttgarter Airport den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein.

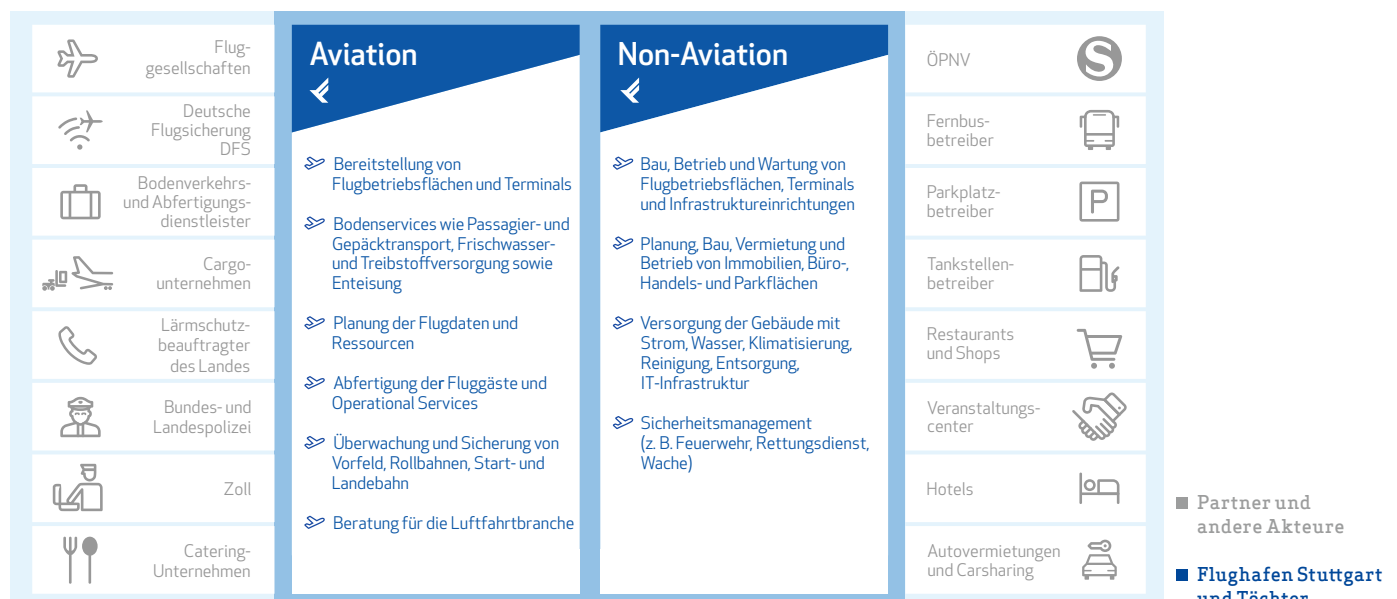
Die Nachhaltigkeitsstrategie des Flughafens umfasst acht Handlungsfelder (→ S. 32). Für jeden dieser Tätigkeitsbereiche sind im fairport-Programm (→ S. 96) Unternehmensziele benannt. Deren Umsetzung, Fortschritte und Herausforderungen legt die FSG mit dem vorliegenden jährlichen Bericht offen. Ein funktionsübergreifendes internes Gremium, das fairport-Team, berät die Geschäftsführung bei der Weiterentwicklung und der Realisierung des Nachhaltigkeitsprogramms.

Krisenfestes Nachhaltigkeitsverständnis

Bereits seit 2011 ist die FSG Mitglied im Global Compact der Vereinten Nationen (UN). Sie bekennt sich zu deren Prinzipien und zu ihrer Agenda 2030 mit den Zielen für nachhaltige Entwicklung. Auf Bundesebene orientiert sich der Flughafen an den Vorgaben des Rates für Nachhaltige Entwicklung im Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK). Auf Landesebene ist er Teil des Netzwerks der baden-württembergischen Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit (WIN).

Die aktuelle Krise zeigt: Die Flughafengesellschaft hält an ihren Werten fest, auch wenn sich die Zeiten ändern. In wirtschaftlich guten Jahren konnte sich der fairport-Gedanke am Flughafen Stuttgart festigen. Die Pandemie und ihre Auswirkungen haben die Bedeutung von fairen Entscheidungen und nachhaltigen Investitionen weiter verstärkt. Nachhaltig zu wirtschaften heißt, die Zukunftsfähigkeit des Landesflughafens zu sichern.

Geschäftsmodell des Flughafen Stuttgart



IM DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Der Stuttgart Airport ist Verkehrsdrehscheibe, Arbeitgeber und Nachbar. Damit gibt es eine Vielzahl an Stakeholdern, die sich für unterschiedliche Flughafen Aspekte interessieren. Sie verfolgen die Aktivitäten des Airports und begleiten sie teilweise auch kritisch. Im direkten Dialog mit diesen Interessengruppen erlangt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) viele hilfreiche Erkenntnisse, die sie bei Unternehmensentscheidungen und im operativen Geschäft einbezieht.

Ein Flughafen für alle

[GRI 102-43, GRI 102-44] Im Jahr 2020 fand zum ersten Mal das neue Format „STR im Dialog“ zur Interaktion mit einzelnen Stakeholdergruppen statt. Unter dem Titel „Barrierefrei Reisen“ lud die FSG im November Vertreterinnen und Vertreter von Menschen mit Behinderung zu einer virtuellen Konferenz ein. Unter den Teilnehmenden waren die baden-württembergische Landesbehindertenbeauftragte, der Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg e. V., die Stuttgarter Nikolauspflege, der Körperbehinderten-Verein Stuttgart e. V. und das Zentrum selbstbestimmt Leben e. V. Das Gespräch mit der Airport-Geschäftsführung und die Workshops mit Fachleuten aus dem Unternehmen moderierte Raul Krauthausen, Aktivist und Experte für Inklusion und Barrierefreiheit. Die FSG wollte an diesem Tag vor allem Zuhörerin sein, um die Interessen ihrer Fluggäste besser zu verstehen und Anregungen aufzunehmen. Das Ziel „Flughafen für alle“ ergänzt mit mehreren geplanten Aktivitäten seither das fairport-Programm (→ S. 96).

Feedback schafft Veränderung

Lob, Beschwerden und Anregungen helfen dem Flughafen Stuttgart, sich nach den Bedürfnissen seiner Anspruchsgruppen auszurichten. Dem Feedback der Flughafengäste und aus der Nachbarschaft nimmt sich bei der FSG die zentrale Stelle Stakeholder Relations an. Sie kümmert sich individuell um jedes Anliegen und ist verlässliche Partnerin, wenn es darum geht, Probleme zu lösen. Um allen Rückmeldungen nachgehen zu können, steht die FSG im engen Kontakt mit vielen Firmen und Behörden auf dem Campus wie Airlines, Abfertigungsdienstleistern, dem Parkplatzbetreiber, Gastronomen, der Bundespolizei und dem Zoll.

Im Jahr 2020 gingen die Fluggastzahlen wegen der Pandemie stark zurück. Das machte sich auch in der Feedback-Statistik bemerkbar: Die FSG erreichten 735 Meldungen per Mail, Social Media, Kontaktformular, Telefon und Brief. Das ist eine Abnahme um 54,6 % im Vergleich zum Vorjahr (2019: 1.620). Der größte Teil, mit 287 Rückmeldungen, bezog sich auf die Corona-Pandemie: Sie reichten von Fragen zur Quarantäne und Tests über den Mindestabstand bei der Sicherheitskontrolle bis zu Informationen zum reduzierten Streckennetz. 110 Feedbackschreiben betrafen die Terminals, 96 das Verhalten des am Airport tätigen Personals.

Digitales Meinungsbild

[GRI 102-40, GRI 102-42, GRI 102-43] Eine weitere oft genutzte Beteiligungsmöglichkeit ist der fairport-Radar, eine Online-Umfrage auf der Website des Flughafens. Interessierte bewerten darin die Nachhaltigkeitsstrategie des STR. Die Ergebnisse liefern dem Landesairport ein Meinungsbild seiner Stakeholder. Die Umfrage umfasst die acht Handlungsfelder des fairport STR (→ S. 32). Im Jahr 2020 nahmen 525 Personen daran teil (2019: 918). Am wichtigsten war ihnen das Thema „Mitarbeitende und Arbeitsumfeld“. An zweiter Stelle folgte „Corporate Governance & Compliance“. „Umwelt & Ressourcen“ wurde als dritt wichtigster Punkt eingestuft. Darauf folgen die Felder „Wirtschaft & Region“, „Klimaschutz & Energie“, „Nachbarschaft & Gesellschaft“ sowie „Fluglärm & Schallschutz“. Am niedrigsten priorisierten die Stakeholder „Standortentwicklung & Verkehrsanbindung“. Im Oktober 2020 ergänzte der Flughafen den Survey um vier Fragen zum Gesundheitsschutz und dem Hygienekonzept am STR. Der Großteil der Teilnehmenden gab an, dass der Flughafen hier teilweise bis voll auf Kurs ist.

Immer mehr Menschen nutzen soziale Medien, um mit dem Flughafen Stuttgart in Kontakt zu treten – und umgekehrt. Die Community wächst stetig: 2020 folgten dem Airport knapp 92.500 Fans bei Facebook, über 21.800 bei Instagram sowie 10.300 bei Twitter. Der Instagram-Kanal verzeichnete mit 19 % den größten Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr (2019: 18.300).

Höchste Expertise für die fairport-Strategie

[GRI 102-43, GRI 102-44] Die Nachhaltigkeitsstrategie des Stuttgart Airport wird stetig weiterentwickelt. Unterstützung kommt von einem wissenschaftlichen Beirat. Seine Mitglieder sind: Der Bremer Logistikexperte Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis als ihr Vorsitzender, Prof. Dr. Dr. h.c. Hartmut Graßl, langjähriger Experte für Klimafor-schung und ehemaliger Direktor des Hamburger Max-Planck-Instituts für Meteorologie, Dr. Dietrich Brockhagen, Physiker, Umweltökonom und Geschäftsführer der atmosfair GmbH, Prof. Dr. habil. Ralf Isenmann, Professor für BWL im Innovations- und Technologie-Management am Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen und Technologie-management (WITM) an der Wilhelm Büchner Hochschule – Mobile University of Technology, Prof. Dr. Claudia Kemfert, Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung und Prof. Dr. Martin Müller, Leiter des Instituts für Nachhaltige Unternehmensführung an der Universität Ulm.

Das sechsköpfige Gremium liefert fundierte und konstruktive Kritik. Die letzte Sitzung fand Anfang 2021 statt. Darin stand die Flughafen-Geschäftsführung Rede und Antwort zur neuen fairport STR Klima-strategie (→ S. 58) und zu #STRong, dem Investitions- und Spar-programm, das den Flughafen durch die Krise führen soll (→ S. 04). Mit den Beiratsmitgliedern sprachen sie über die Auswirkungen der Pandemie auf die Nachhaltigkeits- und Klima-strategie des STR.

Flughafeninteressen vertreten

[GRI 102-43] Die Flughafengesellschaft wirkt aktiv am politischen Meinungsbild von Infrastruktur- und Luftverkehrsthemen mit. Sie ist Mitglied in Branchen- und Fachverbänden wie der Arbeitsgemeinschafft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dem Kommunale Arbeitgeberverband Baden-Württemberg (KAV) sowie der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA). Der regelmäßige Austausch mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen sowie Kreise ist gerade im Hinblick auf Bau- oder Infrastrukturprojekte wie der Teilerneuerung der Start- und Landebahn im Frühjahr 2020 von Bedeutung. Die direkte Nachbarschaft und andere Interessierte werden schon lange vor Baubeginn in Planung und Umsetzung miteinbezogen.

19 %

MEHR FOLLOWER auf dem
Stuttgart Airport Kanal auf Instagram

Mit dem Politikbrief führte die FSG Anfang 2021 ein neues Format ein, das sich an Stakeholder aus der Politik richtet. Der Newsletter informiert über die wichtigsten Entwicklungen im Luftverkehr am Standort Stuttgart und bietet Hintergründe, Standpunkte, Daten und Fakten. Er erscheint mehrmals jährlich.

Offenheit durch transparente Kommunikation

Ihre finanzielle Entwicklung sowie ökologische und soziale Nachhaltigkeitsstrategien macht die FSG für alle transparent. Projekte, Fortschritte und Erfolge werden jährlich im vorliegenden integrierten Bericht zusammengefasst. Zusätzlich zur Berichterstattung verfasst die FSG jährlich eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DKN), dem Standard des Rats für Nachhaltige

Entwicklung der Bundesregierung. Außerdem verfolgt die Flughafen-Betreiberin die Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals, SDG) und trägt ihren Teil dazu bei, dass sie erreicht werden. Besonderer Fokus liegt dabei auf Themenfeldern, auf die der Airport direkten Einfluss hat: saubere Energie (Ziel 7), nachhaltiges Wachstum und gute Arbeitsverhältnisse (Ziel 8), leistungsfähige Infrastruktur (Ziel 9) sowie Klimaschutz (Ziel 13).



Der STR soll ein Flughafen für alle sein. Bei unserem Stakeholderdialog 2020 sprachen wir mit Reisenden mit Behinderung über ihre Bedürfnisse. Um die Barrierefreiheit zu erhöhen, richtete der Airport zuletzt einen neuen, rollstuhlgerechten Info-Schalter in Terminal 3 ein.

CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Verlässlichkeit, Fairness und Ehrlichkeit: Die Unternehmenskultur der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ist von diesen Werten geprägt. Das ist grundlegend für eine nachhaltige Entwicklung am STR. Das fairport-Leitbild wirkt sich am Landesairport auf die Grundsätze der Unternehmensführung, oft bezeichnet als Corporate Governance, aus. Sie bezweckt langfristige Wertschöpfung durch verantwortungsvolles Führungsverhalten. Als Wegweiser ist der fairport STR in unsicheren Krisenzeiten wichtiger denn je.

Gelebte Compliance-Kultur

Am Flughafen Stuttgart versteht man unter Compliance mehr als das geltende Gesetz und Vorschriften einzuhalten. Mit dem fairport-Kodex als Code of Conduct verpflichten sich die Airport-Beschäftigten darüber hinaus dazu, sich an gemeinsame ethische Richtlinien zu halten. Der Kodex ist für alle bindend, die in der FSG oder am Flughafenstandort in einer der Mehrheitsbeteiligungen des Konzerns arbeiten. Eines der sieben Kapitel bildet die Umweltpolitik der FSG und ihrer Töchter Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG).

Die Flughafengesellschaft steht im Dienst der Allgemeinheit. Für öffentliche Unternehmen, an denen zudem das Land mehrheitlich beteiligt ist, gilt der Public Corporate Governance Kodex Baden-Württemberg (PCGK). Die FSG bekennt sich zu den darin formulierten Standards für die Steuerung, Leitung und Aufsicht von Firmen und hat diese in ihrem eigenen Regelwerk verankert. Auf der Flughafen-Website veröffentlicht die FSG jährlich ihre Entsprechenserklärung zum PCGK.

Das Compliance-Managementsystem (CMS) des Flughafens hat zum Ziel, Pflichtverstößen vorzubeugen. Es beruht vor allem auf dem integren Verhalten der Mitarbeitenden und der Unternehmensorgane. Verschiedene Compliance-Instrumente sichern das zusätzlich ab. Dazu zählt die Aufbauorganisation mit Gremien, die eine Kontrollfunktion wahrnehmen – etwa der Aufsichtsrat oder das Compliance-Board der FSG, aber auch ein zentrales Richtlinienmanagement, klare Regelwerke, Compliance-Prozesse sowie das Risikomanagement. Hinzu kommen verschiedene dezentrale Managementsysteme, zum Beispiel für Datenschutz. Diese setzen die jeweils spezifische Compliance-Anforderungen um und ergänzen das CMS.

Die Airport-Geschäftsführung trägt die Verantwortung dafür, dass alle rechtlichen und auf Freiwilligkeit beruhenden Anforderungen erfüllt werden. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, dies zu überwachen. In diesem Gremium gilt die paritätische Mitbestimmung. Das heißt, dass es sich aus jeweils acht Vertreterinnen und Vertretern der Gesellschafter und der Arbeitnehmerseite des Konzerns zusammensetzt. Vorsitzender ist der baden-württembergische Minister für Verkehr, Winfried Hermann. Er besetzt keine weitere Position im Unternehmen. Im Jahr 2020 tagten die Mitglieder viermal. Soweit bekannt wurde im Berichtsjahr gegen keine Gesetze, Regeln und Richtlinien verstoßen. Dementsprechend wurden weder Geldbußen noch andere Sanktionen verhängt.

Das Compliance-Management der Flughafengesellschaft hat zum Ziel, Risiken frühzeitig zu erkennen und das Unternehmen entsprechend darauf vorzubereiten. Das ist in einer sich immer schneller wandelnden Welt eine große Herausforderung. Denn mit ihr verändert sich auch die

Der fairport-Kodex

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



Verantwortung und Integrität

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



Führungsverständnis und Zusammenarbeit

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



Leistung und Qualität

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



Arbeits- und Gesundheitsschutz

Wir stehen für hohe Standards bei Sicherheit und Gesundheit.



Umwelt und Ressourcen

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



Vertraulichkeit und Datenschutz

Wir gehen verantwortungsbewusst mit Informationen und Daten um.



Dialog und Gesellschaft

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

Risikolandschaft einer Organisation ständig. Um sich immer weiter zu verbessern, baut die Flughafengesellschaft derzeit Ressourcen in der internen Revision auf.

Um alle steuerlichen Pflichten systematisch im Blick zu behalten und Rechtsverstöße zu minimieren, führt die FSG ein umfassendes Tax Compliance Management ein. Eine neue Konzernsteuerrichtlinie regelt künftig die Aufgaben und Zuständigkeiten für Tax Compliance sowohl bei der FSG als auch bei ihren Tochterunternehmen.

Fehler erkennen und daraus lernen

Mit dem fairport-Kodex will die Flughafengesellschaft ein Arbeitsumfeld schaffen, bei dem Mitarbeitende keine Hemmungen haben, über Fehler zu sprechen und Missstände, Gesetzesverstöße oder anderes unethisches Verhalten im Konzern zu melden. Hinweise sind immer auch eine Chance, solche Fälle frühzeitig aufzuklären und das Unternehmen künftig dagegen abzusichern. Wer ein Vergehen offenlegt, wird fair behandelt. Interne wie externe Informantinnen und Informanten können – soweit gesetzlich zulässig – anonym bleiben.



Geprüfte Hygiene-Standards: Überall am Flughafen erinnern Schilder und Markierungen an die Abstandsregeln, Maske tragen ist Pflicht. Auf das Coronavirus reagierte der Airport mit umfangreichen Anpassungen im Terminal, auf dem Vorfeld und an den Arbeitsplätzen. Ein externes Prüfsiegel bestätigt den hohen Infektionsschutz am STR.

Das unternehmensinterne Compliance-Board behandelt eingehende Meldungen streng vertraulich und prüft sie mit Sorgfalt. Darüber hinaus gibt es eine externe Anlaufstelle für Personen mit einem Verdacht auf Straftaten, Ordnungswidrigkeiten oder schwere Regelverletzungen. Sie können sich an den Vertrauensanwalt des Flughafens richten, dessen Kontaktdaten im fairport-Kodex stehen. Derzeit arbeitet die FSG zusätzlich an einem elektronischen Meldekanal.

Digitale Bibliothek für Rechtspflichten

Damit jeder Handgriff am Flughafen Stuttgart gesetztes- und regelkonform erfolgt, müssen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestens geschult sein. Sie informieren sich regelmäßig in Seminaren und über spezielle E-Learnings sowie über eine zentrale Compliance-Datenbank, die alle am Airport geltenden Rechtspflichten enthält. Ändert sich die Rechtslage, werden auch die Inhalte dieser digitalen Bibliothek aktualisiert. Das Spektrum ist vielfältig. Es reicht von deutschem und europäischem Luftrecht über Anlagensicherheits- und Infrastrukturrecht, Wettbewerbsrecht, Umweltrecht (→ S. 48), Sektorenvergaberecht, Bau- und Planungsrecht, Arbeitsschutzrecht, Datenschutzrecht bis hin zu Themen rund um die Betreiberverantwortung sowie die Themenkomplexe Safety und Security.

Manche dieser Aufgabenfelder sind so vielschichtig, dass der Flughafen eigene Managementsysteme dafür aufgebaut hat – zum Beispiel für die flughafenspezifischen Standards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), für Datenschutz und Informationssicherheit sowie für das Umweltmanagement. Es gibt festgelegte Strukturen, Prozesse, Regelungen und technische Standards, um die entsprechenden Pflichten bewältigen zu können. Interne Fachleute und Koordinationsstellen überwachen, dass das geltende Recht befolgt wird.

Schnelles Handeln in der Pandemie gefragt

Abstands- und Hygieneregeln, Maskenpflicht und Recht auf Home-office: Das Jahr 2020 brachte ungewöhnlich viele neue Regelungen für die Airport-Beschäftigten. Im Februar, noch vor dem ersten Lockdown, stellte der Flughafen Stuttgart eine Corona-Taskforce auf. Die Beteiligten stehen seither in enger Abstimmung mit Behörden und Airlines. Die Mitglieder des Krisenstabs treffen sich regelmäßig, um die Lage zu aktualisieren, Informationen zu bündeln, über nötige Schritte zu beraten und Schutzmaßnahmen rasch umzusetzen.

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Gesellschafter

Land Baden-Württemberg 65 %
Landeshauptstadt Stuttgart 35 %

Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat gehörten im Geschäftsjahr 2020 folgende Mitglieder an:

Winfried Hermann

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

Fritz Kuhn

Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Stuttgart
1. Stellvertretender Vorsitzender bis
18.06.2020, ab 19.06.2020 AR-Mitglied

Holger Düdden

Arbeitnehmersvertreter
der Flughafen Stuttgart GmbH
Stellvertretender Vorsitzender ab
07.07.2020, Stellvertretender Vorsitzender
Vermittlungsausschuss,
Mitglied Personalkommission

Panagiotis Christopoulos

Arbeitnehmersvertreter
der Flughafen Stuttgart GmbH
2. Stellvertretender Vorsitzender bis
18.06.2020, ab 19.06.2020 AR-Mitglied,
Vorsitzender Beteiligungs- und
Finanzausschuss

Thomas Dörflinger, MdL

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

Dennis Huber

Arbeitnehmersvertreter
der Flughafen Stuttgart GmbH
(ab 19.06.2020),
Mitglied Beteiligungs- und Finanzausschuss

Anna Müller

Arbeitnehmersvertreterin
der Flughafen Stuttgart GmbH
(ab 19.06.2020), Mitglied Personal-
kommission und Vergabeausschuss

Gabriele Nuber-Schöllhammer

Mitglied des Gemeinderats
der Landeshauptstadt Stuttgart,
Stellvertretende Vorsitzende
Vergabeausschuss

Nicole Razavi, MdL

Mitglied des Landtags
Baden-Württemberg,
Vorsitzende Personalkommission

Maria Samara

Arbeitnehmersvertreterin
der SAG Stuttgart Airport Ground Handling
GmbH, Vorsitzende Vergabeausschuss

Andreas Schwarz, MdL

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

Eckard Schwill

komba gewerkschaft nrw,
Arbeitnehmersvertreter der Flughafen
Stuttgart GmbH (ab 19.06.2020)

Martin Stadelmaier

Arbeitnehmersvertreter
der Flughafen Stuttgart GmbH,

Stellvertretender Vorsitzender
Personalkommission,
Mitglied Vermittlungsausschuss

Dr. Florian Stegmann

Staatssekretär im Staatsministerium
Baden-Württemberg,
Mitglied Vergabeausschuss

Dr. Carl-Christian Vetter

Mitglied des Gemeinderats
der Landeshauptstadt Stuttgart,
Vorsitzender Vermittlungsausschuss

Katharina Wesenick

Ver.di, Arbeitnehmersvertreterin
der Flughafen Stuttgart GmbH
(ab 19.06.2020)

Geschäftsführung

Walter Schoefer

Jurist, Sprecher der Geschäftsführung

Dr. Arina Freitag

Dipl.-Volksw., Geschäftsführerin

Dennis Huber

Jurist, Prokurist

Arne Kirchhoff

Prokurist

Ralf Laßau

Dipl.-Ing., Prokurist

Andreas Schweizer

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

Dirk Spengler

Dipl.-Betriebsw., Prokurist

ZUSAMMENGEFASSTER LAGE- UND KONZERNLAGE- BERICHT

für das Geschäftsjahr 2020

Grundlagen des Konzerns

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

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtbranche

Nach dem Rekordjahr 2019 erlebte die Luftfahrt 2020 einen dramatischen Einbruch. Das Coronavirus, das im November 2019 erstmals in China auftrat, brachte im Frühjahr 2020 den weltweiten Luftverkehr fast vollständig zum Erliegen. Eine vorübergehende leichte Erholung über die Sommermonate endete bereits im frühen Herbst durch neue Reisebeschränkungen und Quarantäneregeln. Wegen rasant steigender Infektionszahlen erklärten die Länder in Europa und weltweit weitreichende Beschränkungen für Wirtschaft und Gesellschaft und riefen sogar den gesundheitlichen Notstand aus.

Die anhaltende Pandemie bedroht alle Systempartner des Luftverkehrs. Airlines, Flughäfen, Zulieferer und Dienstleister bangen nach Monaten fehlender Einnahmen um ihre Existenz. Allein die deutschen Flughäfen haben für die Bereitstellung ihrer Infrastruktur von März bis Juni 2020 Vorhaltekosten von 740 Millionen Euro tragen müssen. Neben rund 800.000 Arbeitsplätzen in der Branche stehen auch die Grundlagen für globale Mobilität und die Anbindung der deutschen Wirtschaft an die Weltmärkte auf dem Spiel.

Durch die Fokussierung auf die Pandemie rückten 2020 andere Themen medial in den Hintergrund. Dennoch wurden viele Ansätze zu nachhaltiger Luftfahrt wie die Entwicklung alternativer Kraftstoffe weiter vorangetrieben. In der Branche und in der Gesellschaft herrscht dabei Einigkeit: Luftfahrt und Tourismus müssen bei ihrem Neustart nach der Corona-Pandemie Mobilität und Klimaschutz stärker als bisher in Einklang bringen.

Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft und des Konzerns

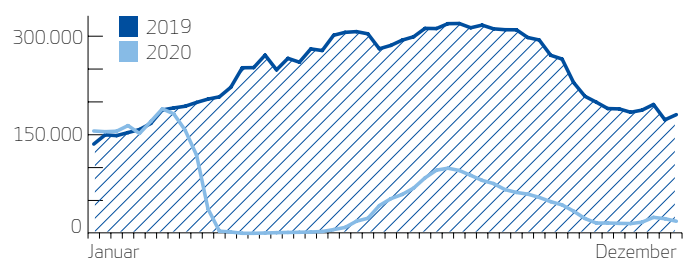
Luftverkehr

Fluggäste: 75 % weniger Reisende

Die Zahl der Reisenden am Flughafen Stuttgart brach infolge der Corona-Pandemie und dadurch bedingten Reisebeschränkungen und Quarantäneregeln massiv ein. Nur 3,2 Mio. Personen flogen im Jahr 2020 von und nach Stuttgart – das entspricht in etwa dem Niveau der 1980er-Jahre und einem Minus von 74,8 % im Vergleich zum Vorjahr.

Bis zum Ausbruch der Pandemie in Deutschland verzeichnete die Flughafengesellschaft 1,8 Mio. Fluggäste in den Monaten Januar und Februar 2020. Im März kam der Luftverkehr fast vollständig zum

Wöchentliche Passagierentwicklung 2019 und 2020



Harte Landung. Im März 2020 brachen die Passagierzahlen am STR schlagartig ein. Sie blieben bis Jahresende sehr niedrig.



17 Tage ohne An- und Abflüge: Um seine Runway-Teilerneuerung während des ersten Corona-Shutdowns zügiger abschließen zu können, ließ sich der STR im April 2020 kurzzeitig von seiner Betriebspflicht befreien.

Erliegen. Im April ruhte der Reiseverkehr in Stuttgart für 17 Tage vollständig, denn wegen der Teilerneuerung der Start- und Landebahn wurde der Flughafen ganz geschlossen. Das Reiseaufkommen zog nur im Sommer kurzzeitig leicht an. Im August zählte der Airport 423.580 Fluggäste. Danach brach der Luftverkehr wieder ein. Die Nachfrage wurde 2020 vor allem durch touristische und „Visiting Friends and Relatives“-Verkehre (VFR) getragen.

Die Airlines waren 2020 mangels Nachfrage in Folge der pandemiebedingten Auswirkungen gezwungen, ihr Streckennetz stark ausdünnen. Das führte auch zu Veränderungen bei den Marktanteilen. Die Lufthansa-Gruppe mit den Töchtern Eurowings, Germanwings, Swiss, Austrian und Brussels Airlines baute ihre Position als Marktführerin in Stuttgart aus.

Die österreichische Fluggesellschaft Laudamotion, die im Februar 2019 ihre Basis am STR eröffnete, gab Ende September 2020 ihren Flugbetrieb wieder auf, obgleich sie bis dahin die zweitstärkste Airline war. Darauf folgten SunExpress, Turkish Airlines und TUIfly. EasyJet, 2019 noch drittstärkste Airline, stellte mit Beginn der Pandemie Mitte März den Verkehr zunächst komplett ein.

Stuttgart blieb 2020 fast durchgehend an wichtige europäische Hubs wie Amsterdam, Frankfurt, Istanbul, London, Paris oder Wien mit ihren weltweiten Umsteigeverbindungen angebunden. Mit Lübeck ist eine regelmäßig bediente Destination ab Stuttgart neu hinzuge-

kommen. Die Strecke Stuttgart-Berlin verzeichnete zwar nur 322.081 Reisende, sie blieb damit aber die wichtigste Verbindung. Darauf folgten die Ziele Istanbul und Hamburg. Palma de Mallorca – sonst unter den TOP 3 – belegte Platz fünf.

Innerdeutsche Flüge gingen im Vergleich zum Vorjahr um 74,6 % auf 790.367 Passagiere zurück. Innerhalb Europas reisten ebenfalls 74,6 % weniger Menschen als 2019. Noch deutlicher war die Entwicklung des Verkehrs in das übrige Ausland mit einem Minus von 81,5 %.

Flugbewegungen: Massiver Verkehrseinbruch

Im Jahr 2020 starteten und landeten am Flughafen Stuttgart 58.803 Maschinen – im Vorjahresvergleich ist das ein drastischer Rückgang um 58,7 %. Aufgrund der Pandemie blieben viele Sitzplätze an Bord unbelegt. Jedes Flugzeug beförderte im Durchschnitt 88 Personen, 23 weniger als 2019. Die Auslastung sank um 17,0 Prozentpunkte auf 59,8 %.

Luftfracht und Luftpost: Weniger stark betroffen

Die Corona-Krise traf die Luftfracht in Stuttgart weniger hart als den Passagierverkehr. Das Cargo-Aufkommen nahm 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 18,3 % ab. Insgesamt betrug das Cargo-Aufkommen 27.049 t. Da Güter und Waren seltener als Beiladung in Passagiermaschinen transportiert werden konnten, kamen proportional mehr reine Frachtflugzeuge zum Einsatz. Das Gesamtgewicht der umgeschlagenen Luftpost stieg um 6,0 %.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Für die FSG sind Geschäftserfolg und Nachhaltigkeit untrennbar miteinander verbunden. Neben den wichtigen finanziellen Leistungsindikatoren Umsatz, EBITDA und EBIT spielen daher auch nicht-finanzielle Steuerungsgrößen der Nachhaltigkeitsstrategie fairport STR eine wesentliche Rolle.

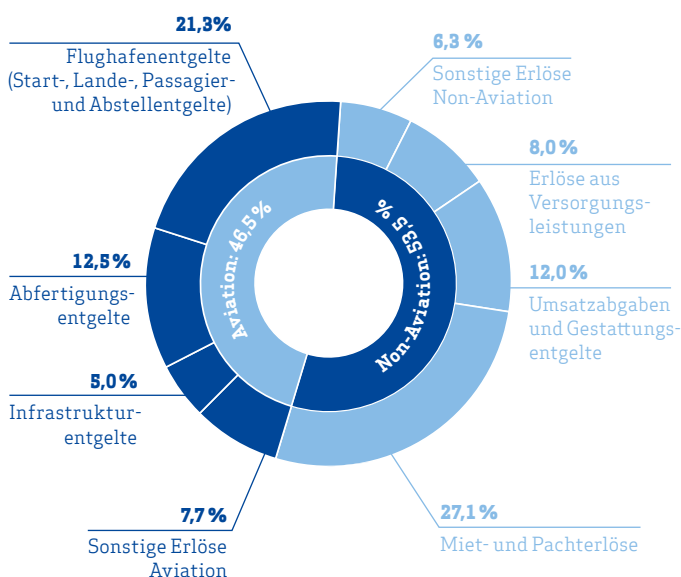
In der Pandemie hat die FSG das unternehmensweite Effizienzprogramm #STRong2020 aufgesetzt und die Maßnahmen zur Sicherung von Liquidität und Zukunftsfähigkeit des Landesflughafens umgesetzt. Bereichsübergreifende und cross-funktionale Teams bewerten dabei in einem fortlaufenden Prozess die aktuellen und voraussichtlichen Entwicklungen auf Grundlage des Forecasts. Mögliche weitere Einspar- und Optimierungspotenziale sowohl bei den Investitionen als auch im laufenden Betrieb werden identifiziert und realisiert.

Ertragslage FSG-Konzern

Der Umsatz des FSG-Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf 137,2 Mio. € (Vorjahr: 328,0 Mio. €). Das Konzernergebnis betrug -71,6 Mio. € (Vorjahr: 47,2 Mio. €).

Ertragslage Flughafen Stuttgart GmbH

Die FSG erwirtschaftet den größten Teil ihrer Erlöse passagierabhängig. Dazu zählen unter anderem Flughafenentgelte nach §19b LuftVG, Abfertigungsentgelte, Parkierungserlöse, Pachten und Umsatzabgaben aus Gastronomie und Retail. Im Zusammenhang mit dem Einbruch der Passagierzahlen reduzierte sich der Umsatz der FSG im Jahr 2020 um 53 % auf 142,1 Mio. € (Vorjahr: 300,1 Mio. €). Die Umsätze verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Segmente:



Geschäftsbereich Aviation: Einbruch von Passagierzahlen und Umsatz

Durch den starken Rückgang der Fluggastzahlen sank der Umsatz des Geschäftsbereichs Aviation im Vergleich zum Vorjahr um 123,1 Mio. € (-65 %) auf 66,1 Mio. €. Die Flughafenentgelte (Start-, Lande-, Passagier- und Abstellentgelte), als nach wie vor größter Posten bei den Aviation-Erlösen, trugen mit 30,3 Mio. € zum Umsatz bei.

Geschäftsbereich Non-Aviation: Stabile Umsätze in von Passagieren unabhängigen Bereichen

Die Non-Aviation-Umsatzerlöse (Immobilien, Facility Management, Informations- und Kommunikationstechnologie) lagen mit 75,9 Mio. € um 31,5 % unter dem Vorjahresniveau (110,9 Mio. €). Weil 2020 weniger Menschen über den Flughafen Stuttgart reisten, waren von Passagieren abhängige Umsätze aus Parkierung oder die Umsatzpacht der Gastronomen und Ladengeschäfte deutlich niedriger. Mieterlöse aus der Airport City (u.a. SkyLoop, SkyOffice und SkyPort) blieben auch während der Pandemie stabil.

Materialaufwand sinkt mit reduziertem Abfertigungsvolumen

Der Materialaufwand lag mit 53,3 Mio. € um 25,0 Mio. € (32,0 %) unter dem Vorjahreswert. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf die um 11,6 Mio. € gesunkenen Personalleasingkosten an die Abfertigungstochter SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, ferner auf die um 9,8 Mio. € geringeren bezogenen Fremdleistungen von S. Stuttgart Ground Services GmbH und Losch Airport Service Stuttgart GmbH bedingt durch das zurückgegangene Abfertigungsvolumen.

Personalaufwand sinkt als Folge der Kurzarbeit

Mit Beginn der Corona-Krise hat die FSG Kurzarbeit in allen Bereichen seit 01. April 2020 beantragt und eingeführt. Um die finanziell nachteiligen Auswirkungen der Kurzarbeit abzumildern, stockte die FSG das Kurzarbeitergeld für die betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit einem Zuschuss zum Kurzarbeitergeld in den Monaten April bis Juni auf 90 % Nettoentgeltdifferenz auf. Seit Juli hat die FSG die Aufstockung auf 85 % begrenzt. Insgesamt konnte die FSG im Jahr 2020 6,4 Mio. € durch Kurzarbeit einsparen. Insgesamt nimmt der Personalaufwand 2020 um 8,4 Mio. € (12,5 %) auf 58,5 Mio. € ab.

Darüber hinaus hat die FSG seit Beginn der Krise einen Einstellungsstopp umgesetzt sowie Möglichkeiten des Insourcings von zuvor fremdvergebenen Dienstleistungen genutzt.

Abschreibungen geringfügig niedriger

Das Abschreibungsvolumen 2020 lag mit 33,3 Mio. € geringfügig unter dem Vorjahr (33,5 Mio. €). Trotz der Krise ist es für die FSG von essenzieller Bedeutung, weiterhin in den alternden Anlagenbestand zu investieren, um keinen Instandhaltungsrückstand zu verursachen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen deutlich geringer

Im Geschäftsjahr 2020 reduzierte sich das Gesamtvolumen der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 5,5 Mio. € gegenüber dem Vorjahr auf 66,3 Mio. €. Für die Verringerung sind vor allem Einsparmaßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Krise verantwortlich.

Finanzergebnis negativ

Mit Beginn der Krise hat die FSG zwei wesentliche Ziele verfolgt. Neben der Beschäftigungssicherung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurde die Sicherung der Liquidität mit höchster Priorität verfolgt. Die FSG konnte bei ihren bisherigen Bankenpartnern ihren Kreditrahmen um insgesamt 75 Mio. € erweitern. Auch aufgrund ihrer soliden Eigenkapitalausstattung kann sich die FSG dabei nach wie vor auf dem Kapitalmarkt zu marktüblichen Konditionen refinanzieren. Die derzeitige Verlustsituation der FSG und die Krise der Luftfahrt führen verglichen mit der Vorkrisensituation bei Bankenratings dennoch zu etwas höheren Risikoaufschlägen bei den Zinsen.

Insgesamt ist das Finanzergebnis mit –36,2 Mio. € deutlich negativ. Ursache sind eine höhere Inanspruchnahme von Krediten bei steigenden Zinsen sowie wegfallende Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungsverträgen von Tochtergesellschaften als Folge der Krise.

Weiterhin fließen die im Geschäftsjahr 2020 erforderlichen Wertberichtigungen der atypisch stillen Beteiligung an der Projektgesellschaft Neue Messe GmbH & Co. KG in Höhe von 0,1 Mio. € sowie der Beteiligung an der Tochtergesellschaft Baden-Airpark GmbH mit in das Finanzergebnis ein. Die Corona-Pandemie hat auch hier einen nachhaltigen Einfluss auf das Geschäft, so dass die bereits vor der Krise vorliegende Verlustsituation weiter anhalten wird. Die FSG hat ihren 65,8 %-Anteil an der Baden-Airpark GmbH um 33,4 Mio. € auf 16,2 Mio. € abgeschrieben.

Jahresergebnis

Bedingt durch die negativen Ergebnisauswirkungen der Corona-Pandemie mit einbrechenden Passagierzahlen sowie die notwendigen Wertberichtigungen in der Bilanz, liegt das Jahresergebnis mit –96,9 Mio. € um 147,1 Mio. € unter dem Vorjahr (50,2 Mio. €) und unter dem geplanten Jahresergebnis. Das durch den Betrieb erwirtschaftete operative Ergebnis (EBIT) lag für das Geschäftsjahr bei –61,5 Mio. € (Vorjahr: 54,7 Mio. €).

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Investitionen in das Anlagevermögen des Geschäftsjahres konnten aus einer erweiterten Kreditaufnahme finanziert werden. Zum 31. Dezember 2020 betrug das Eigenkapital 393,9 Mio. € (Vorjahr: 490,8



Bereit für den Reise-Restart: Damit die Fluggäste gesund durch die Pandemie kommen, haben sich Airlines und Airports gründlich auf die neuen Anforderungen vorbereitet, beispielsweise mit erhöhten Reinigungsintervallen.

Mio. €). Die Eigenkapitalquote lag somit bei 67,1 % (Vorjahr: 78,7 %). Sie liegt damit weiterhin deutlich über dem Branchendurchschnitt und ist Grundlage dafür, dass sich die FSG auch künftig am Kapitalmarkt refinanzieren kann. Der operative Cashflow (EBITDA) ist deutlich negativ und belief sich auf –30,4 Mio. € (Vorjahr: 91,1 Mio. €).

Die im Jahr 2020 entstandenen Verluste sind dabei durch Fremdkapital gedeckt worden, so dass die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Jahresverlauf von 24,9 Mio. € auf 108,2 Mio. € angestiegen sind. Die vorhandenen Kreditlinien von 250 Mio. € bei Banken sind ausreichend, um auch die Verluste des Jahres 2021 auszugleichen, bis die FSG nach derzeitigen Planungen im Laufe des Jahres 2022 in Folge steigender Passagierzahlen wieder positive Cashflows erwirtschaftet.

Die FSG hat in ihren Planungen keine Zuschüsse des Bundes oder ihrer Gesellschafter berücksichtigt. Im Rahmen einer Einigung zwischen Bund und Ländern sind jedoch Eckpunkte festgelegt worden, dass es eine einmalige finanzielle Unterstützung für deutsche Flughäfen zur Erstattung von Vorhaltekosten zu Beginn der Covid-19-Pandemie geben wird. Die FSG hat für den genannten Zeitraum Vorhaltekosten von circa 30 Mio. € geltend gemacht. Eine Erstattung in dieser Höhe würde die Verschuldung entsprechend reduzieren.

Investitionen in die Zukunft

Um die Krise zu bewältigen und zum Erhalt seiner Wettbewerbsfähigkeit hat der Landesairport die Projektstruktur #STRong2020 aufgesetzt. Die Schonung der Liquidität und die Sicherung der Beschäftigung

in der Krise wird dabei mit bereichsübergreifenden Teams sichergestellt. Wesentliche Bestandteile sind dabei unter anderem die Einführung von Kurzarbeit, ein kosteneffizienter Ressourceneinsatz und die Einsparung von Kosten. Darüber hinaus werden Investitionen so gesteuert, dass die Liquidität geschont wird, aber trotzdem wichtige und notwendige Investitionen in die Zukunft umgesetzt werden. Die FSG benötigt insbesondere für den Bestandserhalt der Verkehrsinfrastruktur Kapital. Im vergangenen Geschäftsjahr brachte die Flughafen-gesellschaft 36,2 Mio. € (Vorjahr: 26,8 Mio. €) für immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagevermögen auf.

[Lockdown für Runway-Bauarbeiten genutzt](#)

Wegen des Verkehrseinbruchs zog die FSG im Frühjahr 2020 kurzfristig die geplante Teilerneuerung ihrer Start- und Landebahn vor. Vom 06. bis



Eine Flughafen-Infrastruktur verursacht hohe Fixkosten. Auch wenn kaum Verkehr herrscht, erzeugen Sicherheitstechnik, IT, Anlagen, Feuerwehr sowie das nötige Personal weiter Aufwendungen. Rund 6 bis 8 Mio. € solcher Vorhaltekosten hatte die FSG pro Monat zu stemmen. Diese Summen konnte das Unternehmen unter den Umständen des Jahres 2020 nicht erwirtschaften.

zum 22. April ruhte deshalb der Flugverkehr am Landesairport. Danach stand bis einschließlich 17. Juni eine verkürzte Runway zur Verfügung, während parallel auf der Baustelle gearbeitet wurde. Das Projekt konnte pünktlich und mit erheblichen Minderausgaben fertiggestellt werden.

Mehr digitale Passagierservices

Damit die FSG künftig noch besser auf neue Anforderungen im Reise-markt reagieren kann und zukunftsfähig bleibt, muss sie ihre Angebote zum Teil digitalisieren. So transferierte sie als erste deutsche Flughafenbetreiberin im vergangenen Geschäftsjahr ihre gesamten Passagierservices in eine Cloud-Plattform. Modernisierungen dieser Art will der Flughafen fortsetzen. Automatisierte Self-Boarding-Gates zum Beispiel sollen in den kommenden Jahren am Landesairport zum Standard werden.

Terminals nach Klimaschutzkonzept ertüchtigen

In den nächsten dreißig Jahren will die FSG einen klimaneutralen Airport-Betrieb erreichen. Dafür stellt der Flughafen mit seinem Masterplan Energie und Klima 2050 unter anderem hohe Effizienzanforderungen an seine Gebäude. Das älteste der vier Terminals, T1, ist bereits seit 1991 im Bestand – der Energieverbrauch ist trotz erheblicher Optimierung noch hoch. Die Fluggastgebäude zählen zum direkten Einflussbereich und zu den größten verbleibenden Hebeln der FSG, um klimarelevante Emissionen zu reduzieren. Die FSG hat sich in ihrem Klimaschutzkonzept trotz der wirtschaftlich angespannten Lage vorgenommen, die technischen Anlagen zu modernisieren und die Gebäude energetisch zu optimieren.

Baubeginn am Flughafenbahnhof

Im Juni 2020 konnten nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts die Hauptarbeiten des Bahnprojekt Stuttgart-Ulm am Flughafen starten. Am Bahntunnel zwischen der Neubaustrecke Richtung Ulm neben der Autobahn A 8 und dem Airport erbrachten die Mineure im ersten Baujahr über 450 von insgesamt rund 3.400 Metern Vortrieb. Auch die Bauarbeiten für den neuen Flughafenbahnhof unter der Messepiazza wurden im Geschäftsjahr aufgenommen.

Die FSG verspricht sich von der Anbindung an das Fern- und Regionalbahnnetz der DB, dass sich das Einzugsgebiet des Flughafens vergrößert. Die FSG beteiligt sich mit 339,4 Mio. € an dem Vorhaben. Das Planfeststellungsverfahren für den Haltepunkt der Gäubahn am Flughafen, das sogenannte „dritte Gleis“, dauert weiterhin an. Die FSG bemüht sich darum, dass die Belange des Flughafens und der anderen Betroffenen auf dem Campus zu jeder Zeit angemessen berücksichtigt werden. Sie rechnet mit einer S-Bahn-Unterbrechung, während das dritte Gleis gebaut wird. Die FSG setzt sich dafür ein, dass für Reisende eine ÖPNV-Anbindung während der Bauphase gewährleistet ist.

Tochtergesellschaften

Baden-Airpark GmbH (65,8 %)

Mehrheitsgesellschafter der Baden-Airpark GmbH (BAG) ist die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) mit 65,8 %. Die übrigen Anteile (34,2 %) hält ein Zusammenschluss regionaler Gebietskörperschaften (Städte, Landkreise und Gemeinden), die Baden-Airpark Beteiligungsgesellschaft.

Das Jahr 2020 stand ganz im Zeichen der Corona-Pandemie. Davon wurden die Aviation- und Non-Aviation-Geschäftsfelder der Baden-Airpark GmbH stark negativ beeinflusst.

Der Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden (FKB) beförderte nach 1.346.750 Fluggästen im Jahr 2019 lediglich 401.153 Passagiere im Jahr 2020. Seit März 2020 wurden pandemiebedingt Flüge der Airlines stark reduziert. Von April bis Juni fanden keine Flüge im Linienverkehr statt.

Der Betrieb des Gewerbeparks mit seinen rund 130 Firmen und rund 2.900 Beschäftigten ist das zweite unternehmerische Standbein der Baden-Airpark GmbH. Im Jahr 2020 weist das Gesamtunternehmen Baden-Airpark GmbH erstmals nach 2003 wieder ein negatives operatives Ergebnis aus. Durch die Corona-Pandemie sind die Erlöse so stark eingebrochen, dass auch durch Reduzierung der Aufwandspositionen, Einführung der Kurzarbeit und die Zurückstellung von Investitionen dies nicht ausgeglichen werden konnte. Die Erlöse sind um 43,5 % zurückgegangen, während die Aufwendungen nur um 23,1 % reduziert werden konnten.

Das Betriebsergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und sonstigen Steuern (EBITDA) beträgt –3.364 T€. Im Geschäftsjahr 2020 wurden Investitionen in Höhe von 2.661 T€ getätigt. Insgesamt wurden Abschreibungen auf das Anlagevermögen in Höhe von 7.217 T€ vorgenommen.

Die Baden-Airpark GmbH hat dennoch eine gute Kapitalausstattung und ist aktuell ohne nennenswerte Bankverbindlichkeiten. Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr in Europa wurden 2020 jedoch Liquiditätsreserven aus der Kapitalrücklage in Höhe von rund 7.000 T€ verbraucht. Die BAG hat im Jahr 2020 keine staatlichen Hilfen für die pandemiebedingten Vorhaltekosten erhalten und keine finanziellen Hilfen der Gesellschafter in Anspruch genommen.

Die Verzinsung der Guthaben erbrachten ein Finanzergebnis von 113 T€, die sonstigen Steuern betrugen 81 T€. Das Geschäftsjahr 2020 schließt aufgrund der beschriebenen Ereignisse und den weiterhin hohen Abschreibungen mit einem Jahresverlust von –10.544 T€.



Weniger Verkehr heißt weniger Arbeit: Nur 58.803 Flugzeuge starteten und landeten im Berichtsjahr am STR. Das Personal der Abfertigungstöchter befand sich daher zu großen Teilen in Kurzarbeit.

Cost Aviation GmbH (75 %)

Die Tochtergesellschaft ist ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (75 %) und der Inform Institut für Operations Research und Management GmbH (25 %). Die Cost Aviation GmbH erwirtschaftete 2020 mit ihren Beratungen am Drittmarkt einen Umsatz von 219 T€ (Vorjahr: 245 T€) und ein Jahresergebnis von 35 T€ (Vorjahr: 46 T€).

Flughafen Stuttgart Energie GmbH (100 %)

Die hundertprozentige Tochtergesellschaft der FSG ist der Energiedienstleister für den Flughafen Stuttgart. Sie ist verantwortlich für den Bezug und Transport von Strom, Gas und Heizöl sowie die Produktion und Verteilung von Wärme, Kälte, Licht und elektrischer Energie. Im Geschäftsjahr 2020 betrug das Ergebnis vor Gewinnabführung 212 T€ (Vorjahr: 469 T€).

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

Die Konzerngesellschaft der FSG betreibt einen Großteil der Einzelhandelsgeschäfte am Flughafen Stuttgart. Der Jahresumsatz betrug 2020 5.810 T€ (Vorjahr: 23.960 T€). Das Ergebnis vor Gewinnabführung liegt mit -2.714 T€ pandemiebedingt deutlich unter Vorjahresniveau (1.732 T€).

SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (100 %)

Das Bodenabfertigungsunternehmen SAG ist eine hundertprozentige Tochter der FSG. Als Subunternehmer führt die SAG in einem sogenannten Cost-Plus-Modell sämtliche Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst für die Flughafengesellschaft durch. Das Geschäftsfeld umfasst die komplette Gepäcksortierung, den Passagier- und Gepäcktransport zwischen Flugzeug und Terminal sowie die Abfertigung und die Operations, zu der auch die Ramp-Agent-Tätigkeiten gehören. Zu ihren Dienstleistungen zählen außerdem der Boarding Support, die Nachtluftpostabfertigung, das sogenannte Pushback-Verfahren, bei dem die Flugzeuge von der Abfertigungsposition auf den Rollweg zurückgeschoben werden, der Kofferkuli-Service und im Winterhalbjahr die Flugzeugenteisungen. Auch hier sank der Umsatz pandemiebedingt auf 22.758 T€ (Vorjahr: 36.255 T€). Bedingt durch das geringere Abfertigungsvolumen baute die SAG 2020 Personal ab. Das Jahresergebnis lag mit 452 T€ unter dem Vorjahr (700 T€).

S. Stuttgart Ground Services GmbH (51 %)

Die S. Stuttgart Ground Services GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (51 %) und der AHS Aviation Handling Services GmbH (49 %), betreibt die Geschäftsbereiche Passage und Operations am Flughafen Stuttgart. Auch hier lag der Umsatz aufgrund der Corona-Pandemie und dem daraus resultierenden geringeren Abfertigungsvolumen mit 5.972 T€ unter Vorjahr (16.523 T€). Das Jahresergebnis liegt bei -1.416 T€ und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr (1.588 T€) erheblich verschlechtert.

AHS Aviation Handling Services GmbH (10 %)

Die FSG hält neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 10 %-Beteiligung an der deutschlandweit tätigen Abfertigungsgesellschaft AHS. Sie erzielte ein Jahresergebnis von -3.917 T€ (Vorjahr: -2.689 T€), das im Wesentlichen auf die Auswirkungen der Pandemie zurückzuführen war.

Flughafen Parken GmbH (14,3 %)

Die FSG hält neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 14,3 %-Beteiligung an der Flughafen Parken GmbH. Diese erzielte gemäß vorläufigem Geschäftsbericht einen Umsatz von 472 T€ und ein Ergebnis von -90 T€.



Der Luftverkehr gehört zu den Branchen, die am stärksten von der Corona-Pandemie betroffen sind. Der STR zählte rund 75 % weniger Reisende als noch im Jahr zuvor.



Nach und nach kehrt das Leben in die Terminals zurück. Die FSG will die ruhige Zeit weitsichtig nutzen. Solange kein Vollbetrieb herrscht, könnten anstehende Sanierungen reibungsloser vorgenommen werden, beispielsweise die weitere Optimierung der klimaschonenden Gebäudetechnik.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Prognose Geschäftsjahr 2021

Das Ergebnis der FSG wird wesentlich durch die Anzahl der Passagiere geprägt, die den Landesflughafen nutzen. Nach dem Einbruch der Verkehrszahlen auf circa 3,2 Mio. Passagiere im Jahr 2020, plant die FSG für das Jahr 2021 mit einer leichten Erholung auf 6,1 Mio. Passagiere. Aktuelle Entwicklungen der volatilen Pandemielage zu Beginn des Jahres 2021 deuten jedoch auf einen gegenüber dem Plan etwas verzögerten und weiter abgeschwächten Beginn der Erholung hin. Im Rahmen des rollierenden Forecasts beobachtet und bewertet die FSG die Situation permanent und reagiert bei Bedarf im Rahmen des fortgesetzten Programmes #STRong. Dabei werden auch Szenarien mit einem Rückgang auf bis zu einem Drittel des Passagier Volumens von 2019 für das Jahr 2021 berücksichtigt. Die Liquiditätsreserven wären auch für ein solches Szenario ausreichend.

Die Planungen sind noch immer von großer Unsicherheit geprägt. Neben den Unwägbarkeiten der weiteren pandemischen Entwicklung, der seitens der Gesundheitsbehörden verfügten Einschränkungen, der Impfbereitschaft und des Impffortschritts bleibt abzuwarten, wie schnell Airlines wieder ihr Streckennetz ausbauen.

Der Lufthansa-Konzern wird mit seinen Airlines, vor allem Eurowings, den größten Marktanteil in Stuttgart auch im kommenden Jahr halten. Andere Airlines, wie zum Beispiel Ryanair/Laudamotion oder easyJet, haben den Standort verlassen beziehungsweise ihr Angebot stark eingeschränkt.

Neben den Umbrüchen durch Corona sorgen unverändert Handelskonflikte, wie der zwischen den USA und China, für globale Unsicherheit. Weiterhin offen sind die wirtschaftlichen Auswirkungen des Brexits nach Ablauf der Übergangsfrist Ende 2020.

Es bleibt abzuwarten, wie sich die Pandemie 2021 auf die deutsche Wirtschaft insgesamt und die Luftfahrt auswirkt. Die Nachfrage nach Mobilität ist unverändert da, die Menschen wollen reisen. Fest steht, dass es neben Impfstoffen auch einheitliche Regeln für ein Wiederanlaufen des Reiseverkehrs in Europa und weltweit geben muss. Der Flughafen Stuttgart bleibt weiterhin ein attraktiver Standort, der nach der Pandemie wieder mittelfristig positive Ergebnisse erzielen kann.

Vor dem Hintergrund der noch deutlich unter dem Vorkrisenniveau geplanten Passagierentwicklung geht die FSG für das Geschäftsjahr 2021 von einem deutlich negativen Jahresergebnis in mittlerer zweistelliger Millionenhöhe aus.

Um im Personalkostenbereich auf die geänderte Lage zu reagieren, wendet die FSG den mit den Gewerkschaften Anfang Dezember 2020 vereinbarten sogenannten Notlagentarifvertrag an. Geregelt ist darin, dass betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen, dafür jedoch zum Beispiel tarifliche Steigerungen bis Ende 2022 aufgeschoben sind. Im Jahr 2021 plant die FSG mit einem Anteil an Kurzarbeit von circa 20 % über das gesamte Unternehmen. Ab 2022 wird die Arbeitszeit, nach Ablauf der Kurzarbeit, pauschal bei allen Mitarbeitenden um 6 % ohne Lohnausgleich reduziert. Ein grundsätzlicher Einstellungsstopp über das gesamte Unternehmen hinweg gilt bis auf weiteres.

Chancen und Risiken sind in der Planung gleichermaßen an die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie geknüpft. Sollte ein wirksamer Impfstoff international bereits früh im Jahr 2021 zur Verfügung stehen und großflächig in der Bevölkerung angewendet werden können, ist eine positivere Geschäftsentwicklung nicht auszuschließen. Es ist aber auch denkbar, dass die Überwindung der Pandemie noch länger dauern wird, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die FSG.

Die Flughafengesellschaft refinanziert sich ausschließlich über den Kapitalmarkt und sichert ihre Liquidität über Kreditlinien, die sie im Laufe des Jahres 2020 auf insgesamt 250 Mio. € erweitert hat. Im bisherigen Verlauf der Pandemie ist es bei der FSG noch zu keinen nennenswerten Zahlungsausfällen gekommen, so dass auch keine Forderungen abgeschrieben werden mussten.

Auch im Konzern wird die FSG die Auswirkungen der Corona-Pandemie deutlich spüren, so dass auch hier im Jahr 2021 mit einem deutlich negativen Ergebnis, jedoch über dem Jahr 2020, zu rechnen ist.

Langfristprognose: Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Die Langfristprognose für die FSG steht im direkten Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie. Verschiedene Airlines, wie beispielsweise Lufthansa, aber auch Flughäfen und Branchenverbände, wie die International Air Transport Association (IATA) oder die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), gehen davon aus, dass erst Mitte der 2020er-Jahre ein Niveau ähnlich der Situation vor der Krise erreicht wird. Die FSG geht in ihren Planungen davon aus, dass die schrittweise Erholung auf das Passagierniveau aus dem Jahr 2019 erst mittelfristig erreicht wird.

Der Großteil der Passagiere, die den Flughafen Stuttgart nutzen, lassen sich in drei Gruppen einteilen: Geschäftsreiseverkehr, Tourismus und VFR-Verkehre. Für alle Nutzergruppen spielt neben der Entwicklung eines wirksamen Impfstoffes die gesamtwirtschaftliche Erholung in Verbindung mit dem zukünftigen Reiseverhalten eine zentrale Rolle.

Die FSG ist unsicher, ob der Geschäftsreiseverkehr wieder auf das Niveau von 2019 zurückkehren wird. Zahlreiche Unternehmen haben im Zuge der Corona-Pandemie Arbeitsprozesse digitalisiert und Meetings in Form von Videokonferenzen anstatt Präsenzterminen durchgeführt. Neben einem wirksamen Infektionsschutz hat diese Form für Unternehmen den Vorteil, dass Reisezeit und -kosten eingespart werden.

Im Bereich Tourismus und VFR-Verkehre geht die FSG davon aus, dass eine schrittweise Erholung eintreten wird, sobald es Reisebeschränkungen einzelner Länder und die damit zusammenhängenden Quarantäneregungen zulassen.

Weiterhin abzuwarten bleibt die Entwicklung in der Luftverkehrsbranche mit dem bereits vor der Corona-Pandemie vorhandenen Druck zur Konsolidierung. Zahlreiche Airlines waren im Zuge der Krise auf staatliche Unterstützung angewiesen, darunter auch der für den Flughafen Stuttgart wichtige Lufthansa-Konzern, der mit insgesamt bis zu 9 Mrd. € durch den Staat gestützt wird. Als Reaktion hat die Lufthansa notwendige Einsparmaßnahmen umgesetzt und dabei unter anderem ihre Flotte um circa 150 Flugzeuge verkleinert.

Der Ferienflieger TUIfly, dessen Konzernmutter TUI ebenfalls Unterstützungsmaßnahmen des Staates erhalten hat, hat im Zuge der Corona-Pandemie ebenso sein Angebot reduziert wie Condor, die ebenfalls Staatsgelder erhielt. Condor konnte jedoch nach der Insolvenz ihres Mutterkonzerns Thomas Cook und dem gescheiterten Verkauf an PGL zwischenzeitlich das Schutzschirmverfahren verlassen.

Unabhängig der weiteren gesamtwirtschaftlichen Aussichten sowie den Entwicklungen in der Airline-Branche bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen die Diskussionen um die Klimaverträglichkeit des Fliegens auf den Flughafen Stuttgart haben werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der beispielsweise im Rahmen der Fridays for Future-Proteste begonnene gesellschaftliche Diskurs nach Überwindung der Corona-Krise wieder aufgenommen wird. Erste spürbare Auswirkung auf den Luftverkehr ist dabei die bereits 2020 erhöhte Luftverkehrssteuer.

Die FSG nimmt ihre Verantwortung mit Blick auf die Klimadiskussion im Rahmen ihrer fairport-Strategie weiterhin wahr. Bereits seit vielen Jahren fördert sie dabei unter anderem den Experimentalflieger Hy4 des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), der mit Wasserstoff angetrieben wird. Außerdem unterstützt die FSG die Grundlagenforschung zur Entwicklung von nachhaltigem Flugzeugkerosin (Sustainable Aviation Fuel, SAF) und deren Einsatz in Flugzeugen am Standort. Weiterhin ist im Laufe des Jahres 2021 die Einführung eines CO₂-bezogenen Entgelts in ihrer Entgeltordnung geplant, das Airlines Anreize gibt, Flugzeuge mit möglichst wenig CO₂-Ausstoß einzusetzen.

Neben dem beschriebenen Engagement verfolgt die FSG auch in den kommenden Jahren konsequent das Ziel, bis spätestens 2050, ihre im eigenen Verantwortungsbereich liegenden CO₂-Emissionen auf Null zu senken. Außer den bereits erreichten Fortschritten im Abfertigungsbetrieb, unter anderem durch die Elektrifizierung des Fuhrparks, die Umstellung der Befeuerung auf LED-Technik sowie die Einrichtung einer stationären 400Hz-Bodenstromversorgung für Flugzeuge, ist dabei die gesamte Terminalanlage als einer der wesentlichen verbleibenden Energieverbraucher am Flughafencampus im Fokus.

Als Reaktion auf die unsichere weitere Passagierentwicklung hat die FSG ihr Terminalentwicklungsprogramm STR 4.0 zu Beginn der Corona-Pandemie gestoppt. Neben steigenden Anforderungen an Prozessqualität, Passagierkomfort und Sicherheit, sind aufgrund des Alters der Terminals aber weiterhin weitreichende Sanierungen inklusive energetischer Verbesserungen notwendig, damit die FSG ihre Klimaziele erreichen kann. In ihren Planungen hat die FSG dabei einen modularen Ansatz zur bedarfsgerechten Terminalentwicklung vorgesehen. Im Bauablauf hätten einzelne Abschnitte der Terminalanlage temporär geschlossen werden müssen, was angesichts der Auslastung vor der Krise ein Ersatzterminal notwendig gemacht hätte. Vor dem Hintergrund temporär reduzierter Passagierzahlen untersucht die FSG nunmehr Möglichkeiten, ihre Terminalanlage zu modernisieren und ihre Klimaziele zu erreichen, ohne dabei Ersatzbauten errichten zu müssen. Im Zentrum der Planungen stehen dabei der ressourcenschonende Bau und Betrieb der Gebäude über deren gesamten Lebenszyklus hinweg. Um dieses Ziel zu

erreichen, setzt die FSG dabei erstmals neuartige Werkzeuge und Methoden zur Simulation und Bilanzierung des CO₂-Ausstoßes alternativer Baustoffe ein.

Auch unter Berücksichtigung der genannten Risiken kann davon ausgegangen werden, dass sich der Flughafen Stuttgart nach Überwindung der Corona-Pandemie mittel- und langfristig weiterhin in einem Wachstumsmarkt befindet. Das bereits einsetzende Bevölkerungswachstum in der Stadt Stuttgart und ihrer Region wird sich vermutlich fortsetzen. Darüber hinaus wird mit dem Fernbahnanschluss im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 das Einzugsgebiet für den Flughafen erweitert, so dass dadurch mit steigenden Passagierzahlen zu rechnen ist. Bei der Weiterentwicklung des Streckenportfolios ab Stuttgart setzt die FSG dabei nicht auf Kurzstrecken innerhalb Deutschlands, sondern den Ausbau europäischer und interkontinentaler Ziele. Die Fertigstellung der U-Bahn-Linie U6 bis Messe/Flughafen rundet dabei die Verkehrsdrehscheibe Flughafen Stuttgart ab und verbessert die Erreichbarkeit, sowohl des Flughafens als auch des Immobilienstandorts.

Die Corona-Pandemie hat dramatisch negative Auswirkungen auf weitere, sich am Flughafencampus befindliche Unternehmen. So leiden beispielsweise die Landesmesse Stuttgart, die beiden Mövenpick-Hotels Stuttgart Airport und Stuttgart Messe & Congress sowie das Wyndham Stuttgart Airport Messe massiv unter den Einschränkungen. Generell sorgen aber auch diese Unternehmen in der Nähe der Terminalanlagen zu einer erhöhten Nachfrage nach Dienstleistungen und



Weg aus der Krise: Weltweit erholt sich die angespannte Lage des Luftverkehrs mit dem Fortschreiten der Impfkampagnen. Der Mobilitätsbedarf der Menschen ist weiterhin hoch.

steigern die Attraktivität des Immobilienstandorts Stuttgart Airport City. Während der Krise haben sich die daraus resultierenden Mieteinnahmen, unter anderem in den Gebäuden SkyLoop, SkyOffice und SkyPort, als stabil erwiesen. Die FSG wird auch vor diesem Hintergrund eine nachhaltige Entwicklung des Immobilienstandorts weiterverfolgen.

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

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

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

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

Um den zunehmenden Transparenz- und Dokumentationspflichten sowie den sich aus den Grundsätzen zur ordnungsmäßigen Führung und Aufbewahrung von Büchern, Aufzeichnungen und Unterlagen in elektronischer Form sowie zum Datenzugriff (GoBD) ergebenden Anforderungen weiterhin gerecht zu werden, setzt die FSG die im Jahr 2018 begonnene Einführung eines zusätzlichen Tax Compliance Management Systems in 2021 fort. Planmäßig wird das System bis Ende 2021 umgesetzt. Damit wird gewährleistet, dass bei der FSG auch in Zukunft alle steuerlichen Pflichten eingehalten werden.

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

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

Erklärung zur Unternehmensführung

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

- Für den Aufsichtsrat wurde eine Zielgröße von 31 % festgelegt.
- Für die Geschäftsführung wurde eine Zielgröße von 50 % festgelegt.
- Für die zwei Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung wurde eine Zielgröße von 0 % bzw. 16 % festgelegt.

Die vereinbarten Quoten wurden 2020 erreicht.


Stuttgart, den 25. Februar 2021

Flughafen Stuttgart GmbH

Geschäftsführung




Walter Schoefer



Dr. Arina Freitag

Was wir tun.





#staySTRong: Das Beste aus der Krise machen.

Mit unserer fairport STR Nachhaltigkeitsstrategie sind wir in acht wesentlichen Handlungsfeldern aktiv. Die Corona-Pandemie hatte 2020 Auswirkungen auf fast alles, was wir am STR tun. Vor allem änderte sie unser Mobilitätsverhalten, sie verwandelte unsere Arbeitsplätze, und wie wir miteinander in den Dialog treten können. Die Flughafengesellschaft bewies 2020, dass sie schnell umdenken kann und selbst unter schwierigen Voraussetzungen etwas Gutes entstehen lässt.

HANDLUNGSFELDER

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

STANDORTENTWICKLUNG & VERKEHRSANBINDUNG

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

S. 37

KLIMASCHUTZ & ENERGIE

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

S. 52

TITELTHEMA

#STAYSTRONG

S. 04

Wesentliches im Blick

[GRI 102-40, GRI 102-43, GRI 102-44, GRI 102-46, GRI 102-47]

Der Flughafen Stuttgart ist ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor und großer Arbeitgeber der Region. Gleichzeitig hat sein Betrieb Auswirkungen auf Menschen in der Nachbarschaft und die Umwelt. Wo sie Einfluss nehmen kann, entwickelt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) nachhaltige Lösungen und setzt diese um. Gemeinsam mit der Universität Hohenheim hat sie acht Handlungsfelder identifiziert, die die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und damit den Kern der fairport-Strategie bilden.

Die wichtigsten Interessengruppen des Landesairports sind Fluggäste, Mitarbeitende, Anwohnende, Anteilseigner, geschäftliche Kontakte,

Politik sowie die allgemeine Öffentlichkeit. 2020 trugen über 500 Stakeholder dieser Gruppen mit ihrer Teilnahme an der jährlichen Online-Befragung fairport-Radar dazu bei, die Relevanz der einzelnen Handlungsfelder aus externer Sicht besser beurteilen zu können. Die Aspekte „Beschäftigte & Arbeitsumfeld“, „Corporate Governance & Compliance“ sowie „Umwelt & Ressourcen“ haben für sie den höchsten Stellenwert. Diese Rückmeldung nutzt die FSG für die Weiterentwicklung ihrer Strategie auf dem Weg zum fairport STR.

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

NACHBARSCHAFT & GESELLSCHAFT



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

S. 46

FLUGLÄRM & SCHALLSCHUTZ



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

S. 60



CORPORATE GOVERNANCE & COMPLIANCE



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

S. 14

WIRTSCHAFT & REGION



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

S. 34

BESCHÄFTIGTE & ARBEITSUMFELD



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

S. 40

UMWELT & RESSOURCEN



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

S. 62

WIRTSCHAFT UND REGION

Der Luftverkehr ist eine der Branchen, die die Corona-Krise am schwersten getroffen hat. Doch obwohl 2020 weltweit nur etwa ein Viertel der Fluggäste des Vorjahres an Bord gingen, blieben die deutschen Airports aufgrund ihrer Betriebspflicht in der Regel geöffnet. Ihre Relevanz während der Pandemie war und ist hoch. Gleich zu Beginn reisten zahlreiche Deutsche bei der Rückholaktion der Bundesregierung via Flugzeug aus dem Ausland zurück in ihre Heimat. Rund 25 dieser Maschinen landeten am STR.

Die Unterstützung der europäischen Nachbarstaaten nahm ebenfalls häufig an einem Airport ihren Anfang. Ende März 2020 kamen schwerkranke Covid-19-Patienten aus dem Elsass am Stuttgarter Flughafen an. Sie wurden in einer Klinik in Baden-Württemberg weiterbehandelt. Einige Monate später hoben Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr ab, um im Corona-Hotspot Portugal eine Intensivstation aufzubauen und zu betreiben. Einen großen Beitrag zur Pandemiebekämpfung sowie zur Aufrechterhaltung wichtiger Logistikketten leistet auch die Luftfracht: Medizinische Schutzausrüstung, Beatmungsgeräte oder Abfüllanlagen für die Impfstoff-Produktion erreichen ihre Ziele oft per Flugzeug.

Starke Airports, starkes Land

Auch ohne weltweite Pandemie sind Flughäfen systemrelevant für die Exportnation Deutschland. Als sechstgrößter Airport der Bundesrepublik trägt der STR zur regionalen Wertschöpfung bei – als Arbeitgeber, Jobmotor und wesentlicher Standortfaktor, der die Landeshauptstadt Stuttgart mit Wirtschaftsräumen weltweit zusammenführt. Die Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen profitieren von vielfältigen Flugverbindungen des Landesairports. So sind die finanziellen Zuschüsse der Bundesregierung und der Gesellschafter während der aktuellen Krise eine Investition in die Zukunft des Airports.

Im Berichtsjahr fielen die Fluggastzahlen am Stuttgart Airport von 12,7 auf fast 3,2 Mio., also um 74,8 %. Auf diesem Niveau bewegte sich die Bilanz zuletzt in den 1980er-Jahren. Die coronabedingten Reisebeschränkungen spiegelten sich auch im Angebot der Airlines wider, es reduzierte sich deutlich. Dennoch blieben Berlin und Hamburg unverändert die meistbedienten innerdeutschen Ziele, während Istanbul die am häufigsten frequentierte Auslandsdestination war. Der erneute

Teil-Lockdown im Winter dünnte den Flugplan weiter aus. Dennoch blieb Stuttgart kontinuierlich mit wichtigen europäischen Drehkreuzen wie Amsterdam, Frankfurt, Istanbul, London, Paris oder Wien verbunden. Über diese Hubs erreichen Stuttgarter Reisende die großen Metropolen weltweit. Dies ist in einer globalisierten Gesellschaft nicht zuletzt für die wirtschaftlichen Beziehungen unverzichtbar.

Für den globalen Anschluss arbeiten am Landesairport mehrere tausend Menschen in den unterschiedlichsten Firmen und Behörden. Der STR zählt somit zu einer der größten Arbeitsstätten Baden-Württembergs. Allein die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und ihre Töchter zählen über 1.700 Beschäftigte am Standort (→ S. 40). Studien zufolge schaffen eine Million Passagiere circa 1.000 Arbeitsplätze direkt vor Ort und noch einmal doppelt so viele in der Region – etwa in Hotels, Taxibetrieben oder Cateringfirmen. Zahlreiche dieser vielfältigen Stellen sind momentan durch die aktuelle Krise gefährdet.

Testgelände für autonome Fahrzeuge

Der Flughafen Stuttgart sieht Zukunftstechnologien als große Chance und will deren Weiterentwicklung mitgestalten. So haben auf dem Vorfeld inzwischen die deutschlandweit ersten Tests eines autonomen Gepäckschleppers unter Realbedingungen begonnen. Der Prototyp der baden-württembergischen Firma Volk Fahrzeugbau GmbH wird darauf geprüft, wie gut er selbstständig zu einem bestimmten Ziel navigieren, die Spur halten, Hindernisse erkennen, beschleunigen und abbremsen kann. Das Fahrzeug ergänzt die wachsende Elektroflotte des Landesairports: Eine Lithium-Ionen-Batterie versorgt es mit Strom. Die Tests sind Teil des Forschungsprojekts SmartFleet, das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit einem Gesamtvolumen von 3,9 Mio. € gefördert wird. Überprüft wird – neben den technischen Komponenten und den Sicherheitsaspekten – wie automatisierte Geräte die Mitarbeitenden im Bodenverkehrsdienst entlasten können. Sie leisten körperlich schwere Arbeit und stehen oft unter Zeitdruck. In Kürze sollen außerdem Tests mit einem Winterdienstfahrzeug folgen.

Ein weiteres Pilotprojekt mit autonomen Fahrzeugen feierte im September 2020 Weltpremiere am Flughafen Stuttgart – und zwar im Parkhaus P6. Dort wird erprobt, wie sich entsprechend ausgestattete Pkw per Smartphone-Befehl eigenständig in einen Stellplatz rangieren

können. Mercedes-Benz, Bosch und APCOA arbeiten gemeinsam daran, das sogenannte Automated Valet Parking weltweit serienreif zu machen. Der STR rüstete zunächst zwei Parkplätze mit entsprechender Technik aus. Fahrerinnen und Fahrer können ihren Wagen in einer Drop-Off-Zone abstellen und sich direkt auf den Weg ins benachbarte Terminal machen. Nach entsprechendem Befehl über die APCOA-Flow-App parkt sich das Fahrzeug selbst ein und kann auf diese Weise auch wieder abgeholt werden.

Nicht alle Investitionen können warten

Aufgrund gestiegener Anforderungen an Nachhaltigkeit und Sicherheit startete die Flughafengesellschaft 2019 das Projekt Terminalentwicklung. Geplant waren umfangreiche Um- und Neubauten mit dem Fokus auf energetisch optimierter Gebäudetechnik. Nach den massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie wurde das Vorhaben im Berichtsjahr zunächst zurückgestellt. Ihr ehrgeiziges Ziel, den Airport im Jahr 2050 klimaneutral zu betreiben, kann die FSG allerdings nur mit entsprechend sanierten, energieeffizienten Fluggastgebäuden erreichen.

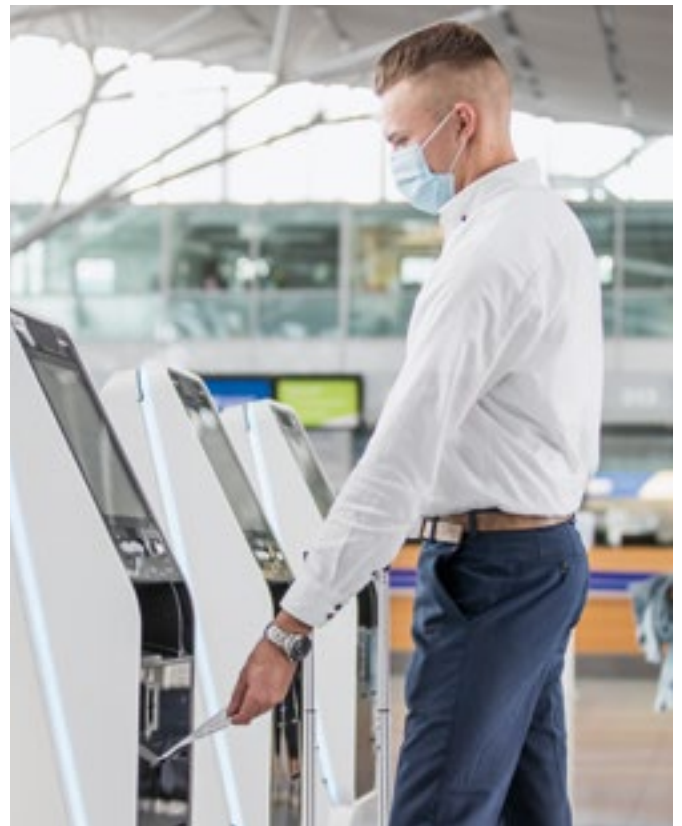
Die Flughafengesellschaft investierte im vergangenen Geschäftsjahr 36,2 Mio. € in immaterielle Güter und in Sachanlagevermögen. Ihre Eigenkapitalquote lag zum 31. Dezember 2020 bei 67,3 %. Diese hat sich durch die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie verringert, liegt aber noch über dem Branchendurchschnitt. Die Grundsteuer in Höhe von 0,6 Mio. € verteilte sich auf die Städte Leinfelden-Echterdingen (56 %), Filderstadt (35 %), Stuttgart (7 %) und Ostfildern (1 %) sowie die Gemeinde Neuhausen (1 %).

mit **67,3 %**
bleibt die **EIGENKAPITALQUOTE**
vergleichsweise hoch

Grundsätzlich beschafft die FSG Waren und Güter aus der Region, Dienstleistungen erbringen größtenteils lokale Firmen. Mehr als die Hälfte der Flughafenangehörigen wohnt in einer der umliegenden Gemeinden. Von den 44,5 Mio. €, welche die FSG im Berichtszeitraum an Löhnen und Gehälter zahlte, verblieb somit ein Großteil in der lokalen Wertschöpfungskette.

Fluggäste first

Wer seit Ausbruch der Corona-Pandemie reist, möchte sich mehr denn je sicher fühlen. Dem Stuttgarter Airport ist die Gesundheit seiner Fluggäste sehr wichtig. Die FSG steht im ständigen Austausch mit den Behörden, erinnert an die Einhaltung der Maskenpflicht auf dem



Moderner Passagierservice ohne Schlange stehen: Dank digitaler Hilfe können sich Reisende selbst auf ihren Flug einchecken. Das Boarding ist an den ersten Gates am STR nun ganz berührungslos möglich.

gesamten Areal, hat zahlreiche Desinfektionsspender aufgestellt und in allen Gebäuden die Reinigungszyklen erhöht. Reisende boarden außerdem vorzugsweise über die Fluggastbrücken, um die Auslastung der Vorfelddbusse zu verringern.

In den Terminals helfen neue Sensoren, Wegeführungen und Abstandsmarkierungen zu optimieren. Zwei Testzentren bieten die Möglichkeit, eine Erkrankung an Covid-19 feststellen zu lassen. Auch die Airlines arbeiten an möglichst sicheren Hygienebedingungen an Bord – mit Abstand, Masken und gründlichen Reinigungen.

Kontaktloses Einchecken und Boarden bieten am Flughafen Stuttgart zusätzliche Sicherheit. Der STR ist der erste deutsche Airport, dessen gesamte Passagierservices seit September 2020 über eine Cloud-Plattform erfolgen. Wer einen der Check-in-Automaten in den Terminals 1 und 3 nutzt, vermeidet Warteschlangen und den Kontakt am Schalter. Neu in diesem Prozess ist das automatisierte Self-Boarding: Mit der mobilen Bordkarte auf dem Smartphone geht es berührungslos und schnell vom Abfluggate ins Flugzeug. Was derzeit an den ersten acht Doppelschleusen die neue Praxis ist, soll in den kommenden Jahren an allen Gates zum Standard werden.

Auch für ankommende Reisende verbessert sich der Service weiter. Die Räumlichkeiten für das mit der Bundespolizei geplante Projekt EasyPASS, ein automatisiertes Kontrollsystem, hat die FSG baulich vorbereitet. Nach dessen Einführung müssen Fluggäste aus EU- und Nicht-EU-Ländern des Schengen-Raums an den vier Schleusen in Terminal 3 nur noch ihren elektronischen Personalausweis oder Reisepass auf einen Scanner legen. Ein kurzer Blick in die Kamera zum Abgleich der biometrischen Daten genügt – und schon haben sie die Grenzkontrolle passiert. Daneben wird es auch weiterhin mit Personal besetzte Schalter geben.

Verspätungen bei Starts und Landungen monitort der Flughafen Stuttgart seit vielen Jahren genau und arbeitet mit Airlines, Flugsicherung, Bundespolizei und anderen Airports daran, sie möglichst zu vermeiden. Bereits im Rekordjahr 2019 stieg die Pünktlichkeit der Flugbewegungen im Vergleich zum Vorjahr um 2,5 Prozentpunkte auf 81 %. 2020 waren rund 92 % der Flüge just in time, was aber auch mit dem deutlich reduzierten Verkehrsvolumen zusammenhängt.

Menschen mit einer Behinderung sollen am STR ohne Probleme reisen können. Terminals, Gates und Parkhäuser sind barrierefrei zugänglich. Spezielle Fahrzeuge bringen Personen mit eingeschränkter Mobilität zu den Flugzeugen. Im November 2020 veranstaltete die FSG ein virtuelles Dialogforum zum barrierefreien Reisen. Acht Vertreterinnen und Vertreter von Menschen mit Behinderung tauschten sich konstruktiv mit der Geschäftsführung und Airport-Angestellten über mögliche Verbesserungen aus (→ S. 11).

Wichtigste Destinationen 2020

Zielland	Fluggäste ¹	Veränderung zu 2019 in %
Deutschland	797.438	-74,4
Türkei	541.397	-68,0
Spanien	377.786	-79,2
Griechenland	250.718	-63,6
Italien	171.959	-80,5

Zielort	Fluggäste ¹	Veränderung zu 2019 in %
Berlin	321.610	-74,0
Istanbul	269.299	-62,6
Hamburg	230.710	-68,7
Wien	145.128	-73,8
Palma de Mallorca	129.623	-83,5

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

Sicherheit hat höchste Priorität

Die Gesetze der Bundesrepublik und der Europäischen Union schaffen den Rahmen für alle Sicherheitsaspekte eines Flughafens. Am Landes-airport sind die Zuständigkeiten klar geregelt: Die FSG kontrolliert Personal und Waren, die Bundespolizei überprüft die Passagiere und ihr Gepäck, bevor sie in den Sicherheitsbereich gelangen. Regelmäßige behördliche Audits garantieren das Luftsicherheitsniveau.

Die Stuttgarter Passagiere können beruhigt reisen: Im Jahr 2020 belegte der STR mit einer Gesamtnote von 1,7 erneut den zweiten Platz beim Flughafencheck der Vereinigung Cockpit e. V. Der Verband der deutschen Pilotinnen und Piloten bewertete die allgemeine Ausstattung des Airports, die An- und Abflugverfahren sowie Runway, Parkpositionen und Rollbahnen. Die FSG investiert jährlich hohe Summen, um das hohe Sicherheitsniveau der Flugbetriebsflächen aufrechtzuerhalten. So versah sie beispielsweise im Frühjahr 2020 einen Teil ihrer Start- und Landebahn mit einer neuen Betondecke.

Als Airport-Betreiberin verantwortet die FSG darüber hinaus die Sicherheit auf dem kompletten Campus – nach den Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) und der European Aviation Safety Agency (EASA). Deren Einhaltung garantiert das Sicherheitsmanagement: Das Safety Management System ist in das integrierte Managementsystem eingebunden und Teil des Flugplatzhandbuchs. Verfahrensanweisungen und eindeutige Aufgabenzuordnungen gewährleisten jederzeit sicherheitstechnisch einwandfreie Abläufe am Flughafen. Dafür zuständig ist der Bereichsleiter Aviation, der vom Sicherheitsmanagement-Beauftragten unterstützt wird. Beraten wird er von dem intern zusammengesetzten Safety Review Board, das sowohl anlassbezogen als auch turnusmäßig tagt. Auch die Aufsichtsbehörde des Flughafens ist Teil dieses Gremiums. Darüber hinaus garantiert die flughafeneigene Feuerwehr die Sicherheit am STR. Die Mannschaft ist rund um die Uhr einsatzbereit, alle 91 Beschäftigten sind gleichzeitig auch Rettungssanitäter und -sanitäterinnen.

Die Flughafengesellschaft erfasst alle sicherheitsrelevanten Ereignisse. Darunter fallen 2020 drei Feuerwehreinsätze wegen Zwischenfällen mit Gefahrgütern (2019: sechs). Öl und/oder Treibstoff musste 65 Mal beseitigt werden (2019: 136). Auf der Start- und Landebahn kam es zu einem Störfall (2019: zwölf). 2020 waren zehn meldepflichtige Flugbetriebsstörungen, das heißt Großalarme, interne und sonstige Alarme, zu verzeichnen (2019: 24). Der Flughafen schließt an diese Vorkommnisse immer sorgfältige Untersuchungen an, um daraus Sicherheitsvorkehrungen abzuleiten und Schadensfälle in der Zukunft zu verhindern.

STANDORTENTWICKLUNG UND VERKEHRSANBINDUNG

Nicht nur die Flugzeuge waren 2020 leerer als sonst. Auch die Straßen, Rad- und Gehwege, Parkplätze, E-Ladestationen, Carsharing- und Mietwagenservices sowie öffentliche Transportmittel am STR waren weniger gefragt. Weil der Verkehr mit dem Ende der Pandemie zurückkehren wird, arbeitet die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) intensiv daran, ihre Mobilitätsdrehscheibe weiterzuentwickeln. Das Angebot am Airport soll intermodal vernetzt, kundenorientiert und möglichst klimaschonend sein. Das Alleinstellungsmerkmal des Business-Standorts Stuttgart Airport City ist schon jetzt die in Baden-Württemberg einmalige Verkehrsanbindung.

Infrastrukturprojekte wie der Bau des Flughafenbahnhofs für Fernzüge und der U-Bahn-Anschluss machten im Jahr 2020 große Fortschritte. Das Geschäft der Gastronomie, Hotellerie und des Handels am Airport stand unterdessen nahezu still.

Mobilitätswende mitgestalten

In ihrer neuen Klimastrategie (→ S. 58) benennt die Flughafengesellschaft die wichtigsten Hebel für einen klimaneutralen Airport-Betrieb. Ein wichtiger Punkt ist die nachhaltige Mobilität am Boden. Rund ein Drittel der Emissionen am Flughafen entstehen noch durch den An- und Abreiseverkehr der Fluggäste, Abholenden, Lieferanten und Beschäftigten. Einfluss nehmen kann die FSG darauf immerhin ein wenig, beispielsweise mit einem örtlichen Elektro-Ladenetz oder mit Bike- und Carsharing-Angeboten auf dem Campus. Die Stabstelle Mobilitätsmanagement der FSG arbeitet an zukunftsfähigen Lösungen für die Bedürfnisse unterschiedlicher Personengruppen, die am STR unterwegs sind. Die Idee: durch komfortablen Zugang zu den unterschiedlichsten Verkehrsmitteln und durch eine hohe Interkonnektivität einen Anreiz zum Umstieg auf umweltfreundlichere Alternativen schaffen.

Der Landesflughafen gestaltet auch die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene aktiv mit. Denn: Überall dort, wo Reisende innerhalb von drei Stunden per Zug ans Ziel kommen können, bietet die Bahn einen guten Ersatz.

34

**LADESTELLEN FÜR
E-CARSHARING** gibt es am STR

Damit die Verkehrswende am STR gelingt, verfolgt die Flughafengesellschaft einen multimodalen Ansatz:

→ **Gleise in alle Himmelsrichtungen:** S-Bahnen sind bald nicht mehr die einzigen Züge, die Passagiere an den Landesairport bringen. Ende 2021 plant die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) die Eröffnung der verlängerten U-Bahn-Linie U6. Zwei der drei neuen Haltestellen entstehen derzeit auf dem Gelände von Landesairport und -messe. Auch die Bauarbeiten am neuen Flughafenbahnhof und dessen Anschluss an die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm sind in vollem Gange. Über die Schiene können dann auch Menschen aus weiter entfernten Orten des Einzugsgebiets anreisen. Dafür investierte die FSG in den zurückliegenden Jahren insgesamt 359 Mio. € in das Infrastrukturprojekt. Nach der Fertigstellung verlaufen sternförmig von den Terminalgebäuden aus Schienen für Regional- und Fernbahnzüge, S- und U-Bahnen. Die FSG strebt an, dass zukünftig 45 % der Reisenden für ihren Weg zum Airport öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Zuletzt waren es circa 23 %.



Sichtbarer Baufortschritt: Am Flughafen entstehen neue Tunnel, durch die künftig Fern- und Regionalzüge zum neuen Airport-Bahnhof rollen werden. Wenn es soweit ist, reduziert sich die Bahnfahrtdauer zum STR aus vielen Orten erheblich.

→ **Prämiertes Busterminal:** 2020 wurde der Fernbusbahnhof der Landeshauptstadt, das Stuttgart Airport Busterminal (SAB), bereits zum zweiten Mal seit seiner Eröffnung im Jahr 2016 vom ADAC als bester seiner Art in Deutschland ausgezeichnet. Pluspunkte gab es für die Ausstattung, Sicherheit und Sauberkeit. Mit nationalen und internationalen Linien ergänzt das SAB die Verkehrsdrehscheibe am Flughafen Stuttgart. Auch die Stadt- und Überlandbusse haben ihre Haltestelle dort in direkter Nähe zu den Terminals.

→ **Auf E- und Wasserstoff-Autos eingestellt:** Die Elektromobilität spielt am Landesflughafen eine wichtige Rolle. Die FSG will auf fossile Kraftstoffe verzichten und stellt daher auf einen elektrischen Fuhrpark um. Bei vielen betrieblichen Fahrten auf dem Airport-Gelände entstehen bereits keine lokalen Emissionen mehr. Aber auch auf den öffentlichen Straßen nimmt die Zahl der E-Fahrzeuge zu. Ein engmaschiges Ladenetz gilt als Schlüssel dafür, dass die Ver-

kehrswende gelingt. Die FSG baut ihre Infrastruktur so aus, dass sie die wachsende Nachfrage deckt. Am STR gibt es 45 öffentliche E-Parkplätze, sieben davon zum Schnellladen. Im Jahr 2020 entstanden neue Ladepunkte, die vor allem für Firmenwagen der verschiedenen Unternehmen und Behörden auf dem Campus gedacht sind. Die Zahl der öffentlichen Lademöglichkeiten wird 2021 weiter steigen. Auch mit Wasserstoff kann der Standort dienen: Brennstoffzellenautos und -busse werden von der lokalen Tankstelle versorgt.

→ **Elektrisches Carsharing:** Am Flughafen Stuttgart steigt das Angebot geteilter Mobilitätsdienste. Seit September 2020 kann man mit den Stromern des regionalen e-Carsharing-Unternehmens deer GmbH klimaneutral zum Airport kommen oder von dort abreisen. Die Stellplätze mit Ökostrom-Ladestationen befinden sich über dem SAB im Mobility-Hub P14. Das Angebot richtet sich vor allem an Menschen aus ländlichen Gegenden in Baden-Württemberg, in

denen keine direkte Flughafenbindung mit dem ÖPNV besteht, der öffnete nach car2go/Share Now die zweite Carsharing-Station mit E-Autos am STR. Insgesamt gibt es nun 34 Carsharing-Parkplätze am Flughafen Stuttgart.

→ **Digital informiert:** Neue Fahrgastinformationssysteme sollen Reisenden künftig einen Überblick über die verschiedenen umweltschonenden An- und Abreisemöglichkeiten verschaffen und sie für eine nachhaltige Mobilität sensibilisieren. So sollen beispielsweise neue Monitore sowohl Echtzeitdaten des ÖPNV und der Fernbuslinien anzeigen als auch die Verfügbarkeit der Sharing-Angebote. Die Mitarbeitenden der FSG finden seit Anfang 2021 nützliche Informationen für ihren Arbeitsweg gebündelt in einem Mobilitätsportal.

→ **Mit dem Bike zum Airport:** Wer nicht vorhat, mit schweren Koffern in den Urlaub zu fliegen, kann sich mit dem Fahrrad auf den Weg zum STR machen – die Beschäftigten zum Beispiel. 280 m² Abstellfläche stehen ihnen für ihre Velos bereits zur Verfügung. Damit mehr Menschen auf den Sattel umsteigen, will die FSG in Sachen Radverkehr künftig stärker in die Pedale treten. Der Standort wird 2021 Teil des „RegioRadStuttgart“-Netzes, das bereits mehr als 150 Bike-Sharing-Stationen zählt. Im Berichtsjahr stellte die FSG gemeinsam mit der Landesmesse einen Förderantrag beim Verband Region Stuttgart für zwei Leihrad-Stationen auf ihrem Campus. Eine der beiden Abgabe- und Abholstellen entsteht am SAB, damit sich ÖPNV, Car- und Bikesharing bestmöglich ergänzen. Außerdem will die FSG im Jahr 2021 Rad-Mobilitätsstationen errichten. Diese schaffen weitere Abstellplätze und Ladepunkte zum Beispiel in Sammelgaragen oder Radboxen, in denen das eigene Fahrrad über ein elektronisches Reservierungs- und Zugangssystem sicher verschlossen werden kann. Für kleinere DIY-Reparaturen soll bald eine Servicestation zur Verfügung stehen. Bei der Beschilderung der Radwege gibt es noch Handlungsbedarf. Das Radverkehrskonzept für die Stuttgart Airport City sieht vor, dass diese mit der Fertigstellung der U-Bahnstrecke entlang der Flughafenstraße in Angriff genommen werden.

[GRI 102-41] Wenn sie nicht gerade im Homeoffice arbeiten, haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FSG im Schnitt einen Arbeitsweg von 22,5 km. Einige nutzen für diese Strecke bereits ihr eigenes Fahrrad oder Pedelec. Tarifverhandlungen für den öffentlichen Dienst im Oktober 2020 machten den Weg frei für ein Dienstradleasing-Angebot. Die FSG führt die Finanzierungsmöglichkeit für Leasing-Bikes 2021 ein. Sie möchte dadurch den Radverkehrsanteil am STR erhöhen.

Nachhaltiges Bauen strategisch verankert

Als Bauherrin will die FSG neue Flughafengebäude mindestens nach geltenden Nachhaltigkeitsstandards bauen und entsprechend zertifizieren lassen. Das hat sie 2020 in ihrer fairport STR Klimastrategie festgehalten. An Neubauten und Sanierungen stellt ihr Masterplan Energie und Klima 2050 (→ S. 53) bereits hohe Ansprüche an die Strom- und Wärmeeffizienz. Einer der wichtigsten verbleibenden Hebel für die FSG, um klimaneutral zu werden, ist eine entsprechende Sanierung der relativ alten Terminals. Insbesondere ihre Klimatisierung kostet noch viel Energie. Das muss sich bis 2050 durch eine energetische Erneuerung deutlich verbessern. Darüber hinaus baut die FSG intelligente Stromnetze (Smart Grids) aus, um den Energiebedarf mit dem schwankenden Stromertrag aus erneuerbaren Quellen auszubalancieren.

Angepasste Angebote

Egal ob Autovermietung, Restaurant, Zeitungskiosk oder Parkplatzbetreiberin: Sie alle haben ihr Angebot am STR auf die Bedürfnisse von Fluggästen zugeschnitten. In der Corona-Krise blieb ein Großteil ihrer wichtigsten Kundengruppe aufgrund von Reisebeschränkungen und Lockdowns zu Hause. Damit brach 2020 mit dem massiven Rückgang des Reiseverkehrs nicht nur bei der Flughafengesellschaft das Geschäft ein. Viele der in der Stuttgart Airport City und in den Terminals ansässigen Betriebe litten stark darunter. Das wirkte sich auch auf die Non-Aviation-Umsätze der FSG aus. Sie sanken in der Sparte Parken um 66,3 %, bei der Gastronomie um 64,9 %, im Handel um 67,1 % und bei Duty Free/Travel Value um 78,5 %.

Als faire Vermieterin und Verpächterin gestattete die FSG Betrieben, die wegen der Corona-Pandemie in finanzielle Schwierigkeiten gekommen waren, ihre Zahlungen an die FSG teilweise zu stunden oder zu reduzieren. Der Umsatz durch Real Estate und Vermietungen belief sich im Geschäftsjahr auf 76,0 Mio. €. Das ist eine Abnahme um 31,5 %. Die Leerstandsquote der Flughafenimmobilien lag 2020 bei 4,9 % und sank damit leicht.

Das Serviceangebot für Reisende passte sich 2020 an die neuen Bedürfnisse an. Anfang August öffnete das erste Corona-Testzentrum, ein zweites ging im Frühjahr 2021 an den Start. Rund 100.000 Personen wurden 2020 am Flughafen Stuttgart auf eine Infektion mit SARS-CoV-2 getestet.

BESCHÄFTIGTE UND ARBEITSUMFELD

Seine Leistungsstärke der vergangenen Jahre verdankt der Landes-airport nicht zuletzt seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die weltweite Pandemie stoppte jäh die Aufwärtsentwicklung. Kurzarbeit, Insourcing und viel Flexibilität erhalten in der Krise die Arbeitsplätze. Für die Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) hat dies neben der Liquiditätssicherung oberste Priorität.

Mit Kurzarbeit durch die Krise

Im März 2020 änderte sich der Arbeitsalltag der Airport-Angestellten drastisch von heute auf morgen: Während die Mehrheit der Beschäftigten mit Bürojobs ins Homeoffice umzogen, mussten viele Teams der Abfertigung oder der Terminalservices einige Monate warten, bis sie wenigstens zeitweise wieder im Einsatz waren. Die FSG beantragte umgehend Kurzarbeit, die am 01. April 2020 für bis zu 750 Mitarbeitende startete und laut Betriebsvereinbarung noch bis zum 31. Dezember 2021 möglich ist. In den Monaten April bis Juni 2020 stockte die Flughafengesellschaft bei den meisten Mitarbeitenden die staatlichen Mittel auf 90 % der pauschalierten Nettoentgeltdifferenz auf, ab Juli 2020 auf insgesamt 85 %.

[GRI 102-41] 94,6 % der FSG-Angestellten arbeiten auf Basis des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD-F). Feuerwehr und Rettungsdienste haben einen ergänzenden Haustarifvertrag, leitende Führungskräfte werden außertariflich entlohnt. In wirtschaftlich erfolgreichen Jahren beteiligt die FSG ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Gewinn. Grundlage des pauschalen Bonus von bis zu 700 € ist das bereinigte Geschäftsergebnis der Vorjahre. Nachdem sie 2019 noch ein deutlich positives Ergebnis erzielte, zahlte die Flughafengesellschaft im Berichtszeitraum die Prämie das sechste Mal in Folge vollständig aus. Laut Tarifvertrag stehen den FSG-Beschäftigten darüber hinaus vermögenswirksame Leistungen und eine betriebliche Altersvorsorge durch die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder zu.

Im Dezember 2020 wurde der entsprechende Tarifvertrag gekündigt. Die deutschen Flughäfen und die Gewerkschaften einigten sich auf einen Notlagentarifvertrag. Dieser garantiert den Beschäftigten bis Ende 2023 ihren Arbeitsplatz. Im Gegenzug werden Tarifierhöhungen verschoben, leistungsbezogene Entgeltbestandteile gestrichen und ab 2022 die Wochenstunden um bis zu 6 % reduziert. Die bei den Verhandlungen ebenfalls vereinbarte steuer- und sozialversicherungsfreie Corona-Sonderzahlung in Höhe von bis zu 800 € erhielten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FSG im Dezember 2020.

Auch ohne weltweite Pandemie verzeichnet der Luftverkehr immer wieder saisonale oder konjunkturelle Schwankungen. Um auf diese möglichst flexibel reagieren zu können, setzt die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG), eine Tochtergesellschaft der FSG, bei ihrem Bodenverkehrsdienst auf variable Schichten, Querqualifizierungen und Jahresarbeitszeitkonten. Ist das Fluggastaufkommen hoch, ergänzen Zeitarbeitskräfte die Teams. Ihre Vergütung liegt deutlich über dem gesetzlichen Mindestlohn. Als im Corona-Jahr zahlreiche Reisen abgesagt werden mussten, bewiesen die Teams der Abfertigungstochter viel Flexibilität: Sie halfen in den Sommermonaten nicht nur im Corona-Testzentrum im Terminal aus, sondern

Anzahl der Beschäftigten zum 31. Dezember 2020

Konzern	2020	2019	Veränderung in %
Flughafen Stuttgart GmbH	993	998	-0,5
Baden-Airpark GmbH	208	209	-0,5
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH	347	505	-31,3
S. Stuttgart Ground Service GmbH	300	353	-15,0
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH	85	98	-13,3
Gesamtzahl der Mitarbeitenden	1.933	2.163	-10,6



Baustelle mit Flugzeugblick: Der Airport ist alles andere als ein langweiliger Arbeitsplatz. Den besonderen Flair des Flughafens wissen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu schätzen.

unterstützten auch das Gesundheitsamt Esslingen bei der Nachverfolgung von Covid-Kontaktpersonen, in einer Stuttgarter Klinik sowie im Impfzentrum Reutlingen (→ S. 46).

Potentiale durch Insourcing

Seit Frühjahr 2020 gilt bei der FSG: Wird eine Stelle frei, wird sie vorzugsweise intern ausgeschrieben oder bleibt bis auf Weiteres vakant. Im Berichtsjahr verließen 62 Angestellte die Flughafengesellschaft. Die Fluktuationsquote bleibt mit 5,9 % auf einem niedrigen Wert. Im Vergleich zu 2019 sank die Gesamtzahl der FSG-Beschäftigten leicht von 998 auf 993 (Stichtag 31. Dezember 2020). Nicht eingerechnet in diese Summe sind Auszubildende. In Teilzeit arbeiten 175 Angestellte (17,6 %), 22 Personen (2,2 %) haben einen befristeten Vertrag. Das FSG-Personal unterliegt dem deutschen Arbeitsrecht sowie den national geltenden Arbeitnehmerstandards.

Der aktuelle Einstellungsstopp bringt für die FSG große Herausforderungen mit sich, da in den kommenden Jahren zahlreiche Fachkräfte in den Ruhestand gehen. Die Flughafengesellschaft hat sich aus diesem Grund für einen Weg entschieden, der neue Chancen bietet: Auch, wenn sie fachfremd sind, haben die Angestellten jetzt die Möglichkeit, sich für eine frei gewordene Position zu bewerben – und sich entsprechend dafür zu qualifizieren.

Aufgaben flexibler gestalten, Wissen bündeln und Kosten sparen: Das ist auch das Ziel des Insourcings, das – ebenso wie die neue Art der Stellenbesetzung – als Teil des #STRong-Programms (→ S. 04) ausgearbeitet wurde. So sollen künftig mehr der Tätigkeiten intern übernommen werden, die bislang an Externe vergeben waren. Gleichzeitig gilt es, bei hoher Arbeitslast zu priorisieren und im Zweifelsfall Projekte zu verschieben oder zu streichen.

Homeoffice als Chance

[GRI 102-43, GRI 102-44] Aufgrund der Corona-Krise schickte die FSG rund 400 ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im März 2020 von einem Tag auf den anderen in das Homeoffice. Videokonferenzen und Chats wurden wie auf der ganzen Welt zum „neuen Normal“. Eine Umfrage der Personalabteilung im November ergab, dass die Mehrheit der Büroangestellten gut mit dieser Situation zurechtkam. Einige der Befragten gaben allerdings an, einer höheren mentalen Belastung ausgesetzt zu sein: Sie vermissten insbesondere den Kontakt mit ihren Kolleginnen und Kollegen.

Für die Zeit nach der Pandemie wünschten sich viele, weiterhin teilweise im Homeoffice tätig zu sein: Rund 43 % sahen zwei Tage pro Woche als ideal an, 26 % sogar drei Tage. Die Rücklaufquote der Umfrage war mit 75 % sehr hoch. Die Ergebnisse fließen in die



Auch in der Krise setzt der Airport auf Nachwuchsförderung. 2020 erhielten 20 Frauen und Männer einen Ausbildungsplatz bei der FSG, zum Beispiel in der Elektrotechnik-Werkstatt.

Verhandlungen zu einer neuen Betriebsvereinbarung ein: Die FSG will in den Teams, in denen dies möglich ist, weiterhin mobiles Arbeiten anbieten. Auch für das Klima ist dies ein Gewinn. Eine Berechnung der Flughafengesellschaft zeigt, dass durch den wegfallenden Pendelverkehr mit jedem Homeoffice-Tag pro Person im Schnitt 6,75 kg CO₂ eingespart werden können.

Diversität im Fokus

Die Mitglieder eines sehr vielfältig zusammengesetzten Teams unterscheiden sich hinsichtlich ihres Geschlechts, ihres Alters, ihrer Herkunft, ihrer Weltanschauung, ihrer sexuellen Identität und sozialer Herkunft sowie darin, ob sie eine Behinderung haben. Zahlreiche Studien belegen, dass diverse Arbeitsgruppen in der Regel erfolgreicher sind als andere. Die Flughafengesellschaft ist sich dieses Zusammenhangs bewusst und garantiert allen Mitarbeitenden die gleichen Chancen. Menschen mit 21 unterschiedlichen Nationalitäten sind bei der FSG beschäftigt. Der Anteil schwerbehinderter Angestellter lag 2020 bei 7,5 % und damit deutlich über der gesetzlichen Vorgabe von 5,0 %. Gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) wurden im Jahr 2020 keine Verstöße gemeldet.

Allerdings sind an Baden-Württembergs Landesflughafen nach wie vor deutlich mehr Männer als Frauen angestellt. Der Anteil der weiblichen FSG-Beschäftigten lag 2020 bei 26,9 %. Die Vorgaben aus dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst erfüllt die Flughafengesellschaft: Mit Dr. Arina Freitag und Walter Schoefer besteht in der Geschäftsführung bereits seit 2017 die Geschlechterparität. In den oberen Führungsebenen, also Geschäftsführung, Bereichs- sowie Abteilungsleitung, waren im Berichtsjahr aufgrund mangelnder Fluktuation nur 17,9 % Frauen beschäftigt. Der Aufsichtsrat bestand Ende des Berichtsjahres aus fünf Frauen und elf Männern. 2020 hielt sich die FSG an alle vereinbarten Quoten.

Ausbildung trotz Krise

Im Corona-Jahr 2020 hat die Flughafengesellschaft massive finanzielle Verluste erlitten. Dennoch hat sie sich dafür entschieden, ihre Ausbildungsplätze wie gewohnt zu besetzen – insbesondere in einer Zeit, in der sich das Angebot für Einsteigerinnen und Einsteiger auf dem Arbeitsmarkt sichtbar reduzierte. Am 01. September 2020 starteten 20 FSG-Newcomer am STR ins Berufsleben. Sie wollen Fachkräfte für

Elektrotechnik, Informatik, Kfz-Mechatronik, Kaufleute für Büromanagement, Servicekaufleute im Luftverkehr oder Werkfeuerwehrleute werden. Letztere bildet die FSG seit 2017 selbst aus. Im Sommer 2020 feierten die ersten vier Kollegen ihren erfolgreichen Abschluss. Sie werden alle unbefristet bei der Flughafenfeuerwehr übernommen. Wer in einem anderen Unternehmensbereich seine Ausbildung beendet, hatte 2020 die Garantie, mindestens zwölf weitere Monate bei der FSG zu arbeiten.

Die Ausbildungsplätze am Airport sind sehr begehrt: Rund 1.000 Schulabsolventinnen und -absolventen bewerben sich jährlich. Auch Studierende haben großes Interesse. 2018 startete der Landesairport eine Kooperation mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg für die Fachrichtungen Wirtschaftsingenieurwesen mit Schwerpunkt Facility Management, Elektrotechnik mit Schwerpunkt Energie- und Umwelttechnik, Maschinenbau mit Schwerpunkt Versorgungs- und Energie-technik sowie Wirtschaftsinformatik mit Schwerpunkt Business Engineering. In Zusammenarbeit mit der Hochschule Worms vergibt die FSG darüber hinaus jährlich einen Platz für den dualen Studiengang Aviation Management. Insgesamt waren im Berichtsjahr 13 dual Studierende bei der Flughafengesellschaft beschäftigt.

Interessenvertretung auch virtuell

Im Berichtsjahr ging auch der Betriebsrat (BR) der FSG neue Wege. Alle vier Jahre wird das 15-köpfige Gremium neu gewählt, zuletzt 2018. Die Geschäftsführung bezieht den BR bei allen großen Veränderungs- und Entscheidungsprozessen frühzeitig mit ein. Außerdem prüfen die BR-Mitglieder, ob die Tarifverträge, gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen sowie die geltenden Betriebsvereinbarungen eingehalten werden. Eine Betriebsversammlung konnte die interne Interessenvertretung 2020 aufgrund der Corona-Regeln nicht wie gewohnt organisieren und wickelte daher auf ein virtuelles Format aus. Auf die gleiche Weise bot sie den Angestellten eine Informationsveranstaltung zum Thema Kurzarbeit an. Dank einer Dialogbox im Intranet können sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch in der Krise rund um die Uhr an den BR wenden.

Darüber hinaus setzen sich die Jugend- und Auszubildendenvertretung sowie die Schwerbehindertenvertretung für die Interessen der Belegschaft ein. Das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit sowie das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen nach dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) können die Beschäftigten jederzeit und ungehindert ausüben. Der Aufsichtsrat der FSG vergrößerte sich im Berichtsjahr von zwölf auf 16 Personen, da im Konzern mehr als 2.000 Beschäftigte arbeiteten. Die Zahl der Aufsichtsratsmitglieder aus

den Reihen der Mitarbeitenden und der Gewerkschaften hat sich dadurch verdoppelt – von bisher vier auf acht Personen.

Im Austausch bleiben

[GRI 102-43, GRI 102-44] Der Flughafen Stuttgart setzt auf konstruktiven Dialog. Zwei ausführliche Befragungen mit anschließenden Ergebnisworkshops ergaben in den Jahren 2015 und 2017, dass sich die Mehrheit der Angestellten Veränderungen beim Informationsfluss, der Weiterbildung und der Wertschätzung wünschte. Viele Ideen und Wünsche setzte die FSG um. So installierte die Airport-Betreiberin etwa Monitore mit aktuellen Unternehmensnews, organisierte vor der Pandemie gemeinsame Freizeitaktivitäten und bot neue Fortbildungen an. Für 2022 plant die FSG eine neue Befragung ihrer Mitarbeitenden. Ein weiterer Schritt in Richtung Mitgestaltung ist die Öffnung der Jahresgespräche zu beiden Seiten. Bislang gaben nur die Führungskräfte ihren Teammitgliedern Feedback – künftig ist dies auch umgekehrt vorgesehen.

Die Corona-Pandemie mit ihren Auswirkungen auf den Arbeitsalltag stellte die Kommunikation innerhalb der Belegschaft vor neue Herausforderungen. Doch dank Microsoft Teams konnten sich während des Lockdowns auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Homeoffice meist unkompliziert miteinander austauschen. Im April 2020 startete eine virtuelle Informationsveranstaltung der FSG-Geschäftsführung: Alle vier Wochen informieren Dr. Arina Freitag und Walter Schoefer im „GF-Talk“ abwechselnd über neue Entwicklungen und beantworten Fragen der Angestellten.

Work-Life-Balance im Ausnahmezustand

Keine Kinderbetreuung, Homeschooling, Kontaktverbote, keine Reisen, kein Sport, keine Veranstaltungen – das Leben im Lockdown wurde für viele Menschen zur Belastungsprobe. Aufgrund der reduzierten Wochenstunden während der Kurzarbeit hatten viele Flughafenangestellte die Möglichkeit, sich vermehrt um ihre Familien zu kümmern. Für besonders belastete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – wie etwa Alleinerziehende – fand die FSG flexible, individuelle Lösungen.

Auch in Nicht-Pandemiezeiten hilft der Flughafen Stuttgart seinen Beschäftigten dabei, Berufliches mit Privatem gut vereinbaren zu können. Dass dies gelingt, bescheinigt unter anderem das Prädikat „Familienbewusstes Unternehmen“, mit dem die Initiative familyNET der baden-württembergischen Wirtschaft die FSG im Jahr 2018 auszeichnete. Sie bewertete dabei Punkte wie Führungskompetenz und Personalentwicklung, Arbeitszeiten und -organisation, geldwerte

Leistungen und Services für Familien. Die FSG ist zudem Mitglied im Unternehmensnetzwerk „Erfolgsfaktor Familie“ des Bundesfamilienministeriums und des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK).

Weitere Unterstützung gibt es:

- **Für Mitarbeitende mit Kindern:** Eltern steht die so genannte Kids-Box zur Verfügung. Kommen die Kinder in Ausnahmefällen mit zur Arbeit, finden sich in der mobilen Kiste eine Wickelaufgabe, Spielsachen, Stifte und Bücher. Im zweiten Lockdown ermöglichte die Flughafengesellschaft den Eltern außerdem den kostenfreien Zugang zur Online-Lernplattform „Sofatutor“. Schülerinnen und Schüler können dort zahlreiche Videos und Übungen abrufen.
- **Für Mitarbeitende mit pflegebedürftigen Angehörigen:** Wenn ein Familienmitglied zum Pflegefall wird, trifft das viele Menschen plötzlich. Die FSG bietet Unterstützung an: 2019 ließen sich sechs Personen aus dem Unternehmen zu Pflegelotsinnen und -lotsen ausbilden. Als eine erste Anlaufstelle beantworten sie Fragen zu den gesetzlichen Rahmenbedingungen und haben einen Überblick über die Stellen, an die sich die Betroffenen für ausführlichere Informationen wenden können.
- **Für Mitarbeitende mit Suchterkrankungen:** Erkrankten Angestellte an einer Sucht, möchte die FSG helfen. Vier betriebliche Suchthelferinnen und Suchthelfer können in so einem Fall kontaktiert werden. Sie unterstützen Betroffene bei der Suche nach geeigneten Therapie-Einrichtungen oder Selbsthilfegruppen sowie bei der Wiedereingliederung. Darüber hinaus beraten sie Vorgesetzte sowie Kolleginnen und Kollegen. In persönlichen Gesprächen gilt die Schweigepflicht.
- **Weitere Angebote:** Unterstützung, Beratung oder Coaching erhalten die Beschäftigten auch bei der Personalabteilung, den Arbeitnehmervertretungen, der betriebsärztlichen Praxis und den Fachleuten des pme-Familienervices. Während der Kurzarbeit ermöglichte der Airport es seinen Angestellten außerdem, Online-Sprachkurse über die Lernplattform Babbel zu absolvieren oder sich im Speed Reading zu trainieren.

Gesund bleiben

Welchen hohen Stellenwert das Thema Gesundheit hat, ist im Jahr 2020 nur zu deutlich geworden. Damit das Arbeiten auch während der Corona-Pandemie möglichst sicher ist, setzte und setzt die FSG auf Homeoffice sowie – bei Tätigkeiten vor Ort – auf bestmögliche Abstands- und Hygieneregeln. Mitarbeitende und Externe schützen sich, indem sie verpflichtend medizinische Masken tragen, kleinere Präsenz-Meetings in größeren Räumen veranstalten oder die Fluggäste hinter Plexiglas

sitzend beraten. Im Herbst 2020 rief die FSG ihre Beschäftigten via Intranet auf, sich beim Betriebsarzt vorsorglich gegen Influenza und Pneumokokken impfen zu lassen. Um der Belegschaft nun auch Corona-Impfungen im Airport Medical Center anbieten zu können, bewarb sich der Flughafen als kritische Infrastruktur mit dem Modellprojekt im April 2021 erfolgreich beim Bundesland.

rund **400**
FSG-BESCHÄFTIGTE arbeiteten
während des Shutdowns IM HOMEOFFICE

Die FSG kommt ihrer Fürsorgepflicht als Arbeitgeberin nach. Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit überprüfen regelmäßig die Orte, an denen sich die Teams aufhalten. Auch Betriebsärztinnen und -ärzte, Betriebsrat und Feuerwehr unterstützen das Unternehmen hierbei. Darüber hinaus tragen Brandschutzhelferinnen und -helfer der FSG – zusammen mit dem Personal der anderen am Flughafen ansässigen Firmen – im Ernstfall zur Sicherheit der Menschen auf dem Campus bei.

Die FSG hält sich nicht nur an alle Gesetze rund um den Arbeitsschutz, sondern verbessert kontinuierlich die Rahmenbedingungen. So wurden im Laufe des Jahres 2020 zusätzliche Lichtmasten auf dem Vorfeld aufgestellt, damit die Beschäftigten dort bei helleren Verhältnissen arbeiten können. Ob mit ihren privaten Fahrzeugen alles in Ordnung ist, können die Flughafenangestellten in der Azubi-Werkstatt Stopover überprüfen lassen. Das Team führt ganzjährig kleinere Reparaturen durch, wechselt Räder oder Auspuff und bietet die Jahresinspektion an. Aufgrund der Pandemie wurde der für 2020 geplante Aktionstag mit Fahrzeug-Check durch einen Wintercheck ersetzt. In einem Zeitraum von drei Monaten hatten die Mitarbeitenden die Möglichkeit, ihren Pkw auf Sicherheit in der kalten Jahreszeit prüfen zu lassen.

Fit am Arbeitsplatz

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



Zu Beginn der Pandemie wechselten viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ins Homeoffice. Diejenigen, die ihren Airport-Job nicht von zu Hause aus erledigen können, schützt die FSG bestmöglich vor einer Ansteckung – zum Beispiel in den Terminals mit Plexiglas und Maskenpflicht. Die meisten Beschäftigten mit Passagierkontakt haben bereits ein Impfangebot erhalten.

Als Ausgleich zu körperlicher Arbeit oder Schreibtischtätigkeiten steht den Airport-Beschäftigten in Nicht-Pandemiezeiten ein breites Sport-, Präventions- und Reha-Angebot zur Verfügung:

- Arbeitsplatz Aktiv – wöchentliches Kurztraining für Werkstätten, Fluggastdienste und Mitarbeitende der Integrierten Leitstelle zur Stärkung der Körperhaltung
- Individuelle Behandlungen für die Beschäftigten der FSG
- Yoga-Kurse
- Regelmäßige Erinnerungsmail an alle Beschäftigten mit Fitness-Programm

Auf zwei Rädern an den Airport

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

Auch an Diensträdern war das Interesse bereits in der Vergangenheit groß, das zeigte sich etwa beim Ideenwettbewerb um den fairport-Preis. Seit 2021 kooperiert der Airport mit der Leasing-Plattform JobRad, die ihrerseits mit über 6.000 Fachhandelspartnern zusammenarbeitet. Die Mitarbeitenden können nun ein Fahrrad für 36 Monate leasen und haben anschließend die Möglichkeit, es für den Restwert zu übernehmen. Schon in den Vorjahren animierte die FSG dazu, den Arbeitsweg zur Fitnessstrecke zu machen und nahm regelmäßig an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ der AOK Baden-Württemberg teil.

Für die langen Wege auf dem Flughafencampus sowie für Dienstreisen können die Airport-Beschäftigten Fahrzeuge ausleihen. Inzwischen sind 71 % der Pool- und Dienstwagen elektrisch oder hybrid-elektrisch betrieben, Tendenz steigend.

NACHBARSCHAFT UND GESELLSCHAFT

Für Baden-Württemberg ist der Flughafen Stuttgart das Tor in die Welt. Hier laufen Schiene, Autobahn und Luftverkehr zusammen und verbinden Menschen und Wirtschaft mit den wichtigsten Zielen Europas. Doch die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) bietet mehr als nur Mobilität: Durch soziales Engagement bringt sie sich für das Gemeinwohl und Zusammenleben in Nachbarschaft und Gesellschaft ein. Bei unternehmerischen Überlegungen und Entscheidungen werden die Interessengruppen stets mit einbezogen.

Gemeinsam gegen das Virus

Weniger Starts und Landungen bedeuten auch weniger Arbeit für die Mitarbeitenden der Abfertigungstochter Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und S. Stuttgart Ground Services GmbH (SGS). Ihre Zeit und Kompetenz investierten einige von ihnen in die Corona-Bekämpfung im Landkreis. So entlasteten beispielsweise 80 Mitarbeitende, die sonst am STR im Check-in tätig sind, das Landratsamt Esslingen bei der Nachverfolgung von Kontaktpersonen. Am Flughafen wurde dafür im November 2020 eigens ein Contact-Tracing-Center eingerichtet. Die Flughafenbeschäftigten ermittelten an sieben Tagen pro Woche die Kontakte von Corona-Erkrankten aus der Region und bewerteten, ob eine Quarantäne nötig ist.

Als es im Klinikum Stuttgart aufgrund steigender Fallzahlen zu personellen Engpässen kam, unterstützte Boarding-Support-Personal des Flughafens bei Krankentransporten zwischen den Stationen. Logistikfachkräfte vom STR verteilten Medikamente und Schutzausrüstung. Mit dem Impfstart kam eine weitere Zusammenarbeit zustande: Die SGS-Angestellten helfen seit Anfang 2021 im Reutlinger Impfzentrum bei der Registrierung und Aufklärung der Patienten und Patientinnen.

Pandemietaugliche Alternativen

Aufgrund der Corona-Pandemie fanden viele, am Landesairport etablierte Events wie das jährliche Familienfest nicht statt. Normalerweise kommen hierfür jeden Sommer zehntausende Flughafenbegeisterte an den STR und nehmen an den zahlreichen Gratis-Aktionen teil. Auch die Vorfeldführungen wurden coronabedingt ausgesetzt. Um den Kontakt zu den Interessierten trotzdem zu halten, gab es pandemietaugliche Alternativen.

48

1:1-KONZERTE fanden
2020 am STR das erste Mal
an einem Flughafen statt

Die nahezu menschenleeren Terminals wurden 2020 zur Bühne für eine Weltpremiere: 1:1-Konzerte an einem Airport. Jeweils eine Künstlerin oder ein Künstler der Staatsoper Stuttgart oder des SWR Symphonieorchesters spielte zehn Minuten lang für eine einzige Person, mitten in Terminal 1. So entstand trotz geltender Einschränkungen des Kulturlebens ein sicheres, außergewöhnliches Konzerterlebnis. Die Spenden der Zuhörenden kamen freischaffenden Musikern und Musikerinnen als direkte Kulturförderung zugute.

Mit deutlich mehr Publikum konnte der Live Sommer im Juni und Juli 2020 auf dem Parkplatz P0 stattfinden – eine Reihe von Autokonzerten mit Stars wie Robin Schulz, Nena, Felix Jaehn und vielen weiteren. Auch ein Drive-In-Gottesdienst wurde während des vierwöchigen Festivals gefeiert. Rund 650 Fahrzeuge fanden vor der Bühne Platz.



Beim Flughafenbetrieb gehören Verantwortung und Zeitdruck zum Alltag. Mitarbeitende des Airports brachten ihre Fähigkeiten während der Pandemie im Klinikum Stuttgart ein, zum Beispiel bei der Verteilung von Medikamenten.

Einbindung durch offene Kommunikation

Auch in Zeiten, in denen der Airport nur noch eingeschränkt besucht wird, bleibt das Magazin „Flugblatt“ für Reisende und die Nachbarschaft eine wichtige Informationsquelle zum aktuellen Geschehen am Flughafen. 2020 erschien die Publikation vier Mal, wenn auch mit weniger Seiten. Das Magazin liegt gratis in den Terminals aus, wird in den Nachbargemeinden verteilt und als Abonnement verschickt. Unter flugblatt-magazin.de erscheinen die Themen tagesaktuell und mit viel Zusatzmaterial.

Offene Kommunikation ist der FSG auch bei großen Infrastrukturprojekten wichtig. Das Umfeld bezieht sie schon in der Planungsphase mit ein. So lud der Airport Interessierte vor der Teilerneuerung der Runway von April bis Juni 2020 zu einer offenen Informationsveranstaltung ein, präsentierte den Bau- und Zeitplan und klärte Fragen.

Zukunft fördern und lokalen Beitrag leisten

2020 spendete die FSG 373.800 € an nachhaltige Projekte und gemeinnützige Vereine. Der Umfang und die Verwendung der Fördergelder sind mit Richtlinien genau geregelt. Der regionale Bezug hat hier einen hohen Stellenwert. Der Sport in der Nachbarschaft wird beispielsweise seit langem unterstützt. Die Vereine erhielten im Berichtsjahr Gelder in Höhe von 13.000 €.

Die diesjährige Kofferversteigerung brachte den Rekorderlös von 39.910 €. Sie fand aufgrund der Corona-Pandemie erstmals online statt. Rund sechzig herrenlose Gepäckstücke kamen unter den Hammer. Die aufgerundeten Einnahmen gingen jeweils zur Hälfte an die benachbarten Vereine Fildertafel e. V. und Frauen helfen Frauen e. V.

Neben gemeinnützigen Vereinen bringt die FSG schon seit vielen Jahren mit ihren finanziellen Mitteln auch nachhaltige Innovationen voran. So ging im Berichtsjahr der größte Teil der Förderungen mit 250.000 € an das Forschungsprojekt zur Weiterentwicklung des Wasserstoffflugzeugs Hy4 der Universität Ulm und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Seit Dezember 2020 ist die Hy4 in einem Hangar am Flughafen untergebracht.

Sicherer Hafen in der Krise

Mentale Unterstützung ist gerade in unsicheren Zeiten wichtiger denn je. Die Airport-Seelsorge mit ihren 30 Ehrenamtlichen, einem Diakon und einer Diakonin war auch in der Krise am STR vor Ort. Sie ist eine ökumenische Einrichtung der Evangelischen Landeskirche Württemberg und der Diözese Rottenburg-Stuttgart. Die Seelsorgenden stehen Fluggästen und Mitarbeitenden bei persönlichen Problemen und in schwierigen Zeiten unterstützend zur Seite. Der „Raum der Stille“ in Terminal 3 bietet Menschen aller Glaubensrichtungen einen Rückzugs- und Andachtsort.

UMWELTMANAGEMENT

Von A wie Abfallwirtschaft bis Z wie Zuanbindung – ein Airport hat einiges mit einer Stadt gemeinsam. Das gilt sowohl für die Vielfalt der Umweltfragen als auch für die Größenordnungen beim Verbrauch von Ressourcen wie Energie und Wasser. Um als Betreiberin immer alles im Blick zu behalten und die ökologische Leistung ständig zu steigern, arbeitet die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) mit einem systematischen, kennzahlenbasierten Umweltmanagement. Den Umweltschutzgedanken haben die Airport-Angestellten fest in Organisations- und Entscheidungsprozesse integriert.

Mit dem konzernweiten Verhaltensstandard fairport-Kodex (→ S. 15) ist Nachhaltigkeit ein festes Element der Unternehmenskultur. Er enthält auch die Umweltpolitik. Mit dem Kodex bekennt sich die gesamte Belegschaft zum Schutz der Natur und des Klimas und dazu, die ökologische Verträglichkeit des Betriebs kontinuierlich zu verbessern.

Bereits 2012 etablierte die FSG ein Umweltmanagementsystem. Auch die Umweltbelange der beiden Töchter Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) sind darin integriert. Den Schwerpunkt bilden drei Handlungsfelder des fairport STR: Klimaschutz und Energie (→ S. 52), Fluglärm und Schallschutz (→ S. 60) sowie Umwelt und Ressourcen (→ S. 62). Über die entsprechenden Aktivitäten, Ziele und Leistungsindikatoren informiert der Flughafen die Öffentlichkeit jährlich. So dient der vorliegende integrierte Bericht auch als konsolidierte Umwelterklärung für das Jahr 2020.

über **100**
KENNZAHLEN fließen in das
Umweltmanagementsystem ein

FSG, SAG und FSEG übernehmen unterschiedliche Geschäftsfelder des Flughafenbetriebs, mit denen jeweils andere Einflussbereiche und Umweltauswirkungen einhergehen. Die Muttergesellschaft FSG verwaltet die Infrastruktur für einen sicheren Flugbetrieb. Die SAG ist für effiziente Abfertigungsprozesse zuständig, und die FSEG steuert das Energiemanagement am Standort nach der international gültigen Norm ISO 50001. Einige ansässige Behörden und Dienstleister nutzen keine flughafeneigenen Flächen. Dazu zählen die Hubschrauberstaffel der Landespolizei, Cargo-Unternehmen oder auch die U.S. Army Garrison Stuttgart. Deren Umweltbilanzen kann der Flughafen nur in sehr geringem Maße beeinflussen.

Umweltvorsorge auf hohem Niveau

Der Flughafen betreibt sein Umweltmanagement gemäß den strengen Kriterien der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco Management and Audit Scheme), die auch den Anforderungen des weltweit akzeptierten Standards ISO 14001 entspricht. Der Airport lässt dies regelmäßig, so auch im aktuellen Berichtsjahr, durch externe Kontrollen bestätigen. Neben externen finden auch innerbetriebliche Audits statt, deren Ergebnisse in internen Review-Berichten festgehalten sind. Die Prüfungen bergen auch aus wirtschaftlicher Sicht Chancen. Potential für Ressourceneinsparungen kann entdeckt und Verstößen gegen Umweltvorschriften vorgebeugt werden. Denn: Ein zentrales Anliegen von EMAS ist die strikte Einhaltung des Umwelts, was auch für den Flughafen elementar ist.

Im Berichtszeitraum sind keine Verletzungen von Umweltgesetzen oder anderen bindenden Umweltverpflichtungen bekannt. Entsprechend wurden weder Bußgelder noch andere Sanktionen verhängt. Damit dies dauerhaft so bleibt, klären die Gesellschaften ihre Beschäftigten über das für ihre Arbeit relevante Recht, wie zum Lärm- und



Die Belange der Umwelt denken wir am STR immer mit. Auf Neubauten installieren wir zum Beispiel entweder Solarpanels, wir begrünen sie oder wir kombinieren beides. Bereits 6.123 m² Dachfläche auf Airport-Gebäuden sind bepflanzt und werden gepflegt.

Gewässerschutz oder zu Gefahrgut und Gefahrstoffmanagement, auf. Die Informationen stehen in Compliance-Datenbanken (→ S. 16), die regelmäßig ein juristisches Update erhalten.

Zielstrebigem Umweltschutz

Der Flughafen Stuttgart handelt nach dem Vorsorgeprinzip. Damit es gar nicht erst zu unverantwortbaren Umweltbelastungen kommt, ist er vorausschauend aktiv. Im fairport-Programm (→ S. 96) setzen sich FSG, FSEG und SAG Ziele für einen generationengerechten Umgang mit Ressourcen im Betrieb. Die Flughafengesellschaft kontrolliert anhand von Kennzahlen, die im Umweltinformationssystem des Flughafens registriert sind, ob sie mit ihren Aktivitäten auf Kurs ist. Bei Bedarf wird nachgesteuert.

Mit seinem Umweltmanagement arbeitet der Flughafen daran, seine Umwelt-Performance kontinuierlich zu verbessern. Das ist ihm in den vergangenen Jahren gelungen. Auch im Krisenjahr 2020 gingen die

Emissionen zurück. Das ist keine Überraschung: Um Ressourcen zu sparen, reagierte der Flughafen auf den pandemiebedingten Verkehrseinbruch zum Beispiel mit der Stilllegung von Terminalgebäuden. Auch der Abfertigungsverkehr auf dem Vorfeld nahm mit der Zahl der Reisenden deutlich ab. Entsprechend sanken die Brennstoff- und Kraftstoffverbräuche um rund 20 % im Vergleich zu 2019. Auch der um 34 % niedrigere Wasserverbrauch ist größtenteils auf die Krise zurückzuführen, genauso wie das gesunkene Abfallaufkommen mit einem Rückgang von 53 %.

Seine Lieferkette hat der Flughafen nachhaltig ausgerichtet. Die Beschaffungspolitik sieht vor, dass sich auch die Lieferanten an den fairport-Kodex halten. Unternehmen mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem haben bessere Chancen auf einen Auftrag für den Landesairport. In einer Leitlinie zur nachhaltigen Beschaffung sind Kriterien festgelegt, die beispielsweise eine hohe Energieeffizienz bei Produkten gewährleisten oder Lebensmittelverschwendung vermeiden sollen.

Kompetenz für die Umwelt

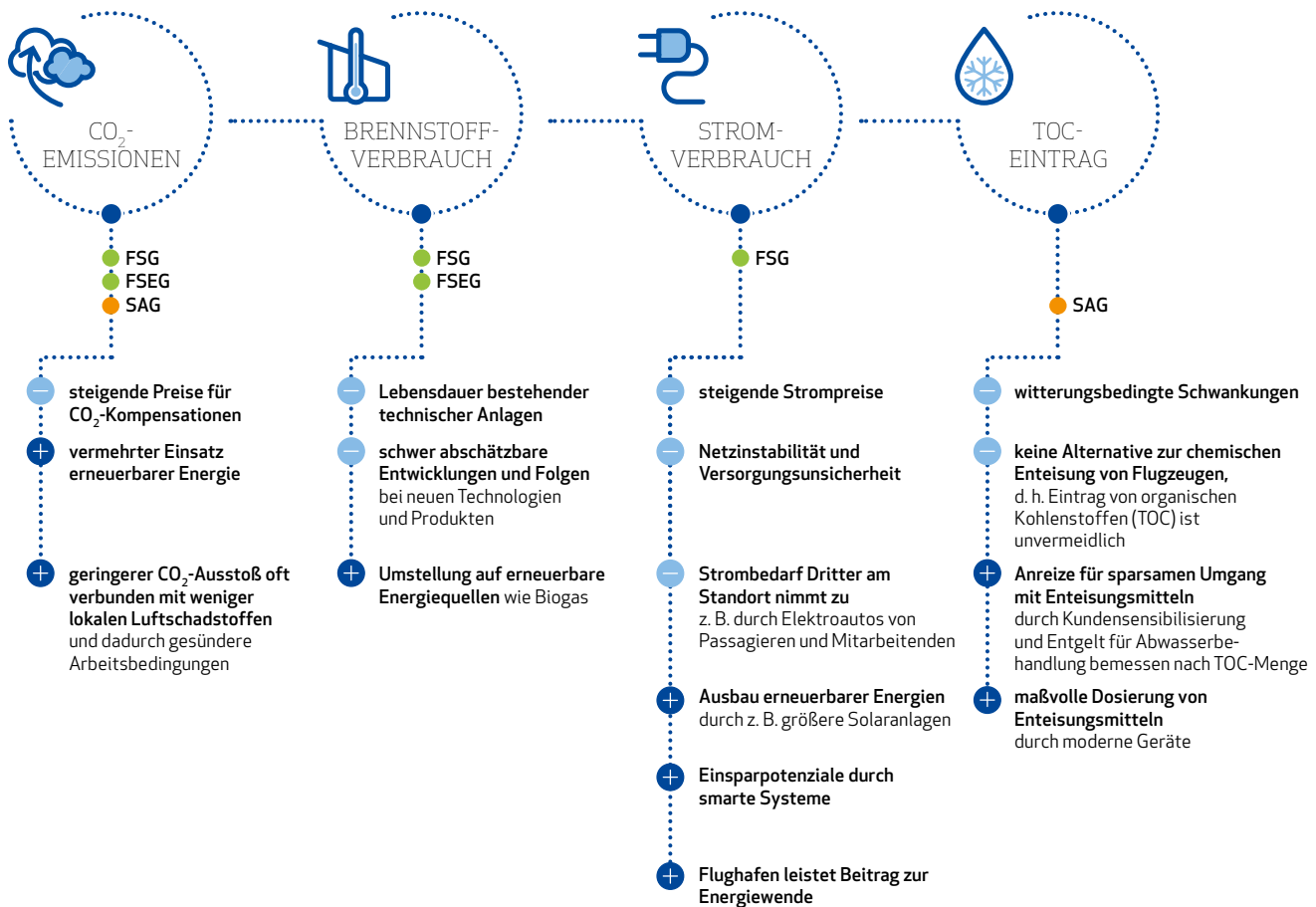
Den Umweltschutz stellt die Flughafengesellschaft auf eine breite Basis: Sie nutzt das Wissen und Engagement all ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Verantwortung ist auf viele Schultern verteilt:

→ **Abteilung Umwelt und Versorgung:** Das Team dieser Abteilung ist für das Umweltmanagementsystem und in enger Zusammenarbeit mit der FSEG auch für das Energiemanagement zuständig. Daran arbeiten die Umweltmanagerin des Flughafens und Experten für Fluglärm, Energie, Treibhausgase sowie Luft- und Bodenschadstoffe. Sie planen, steuern und kontrollieren alle Energie-

und Umweltaktivitäten der FSG, SAG und FSEG. Die Abteilung sorgt außerdem für einen effizienten Betrieb der technischen Anlagen am Flughafen.

→ **Umweltteam:** Sechs Umweltkoordinatorinnen und -koordinatoren verschiedener Geschäftsbereiche und die Nachhaltigkeitskommunikation bilden zusammen mit der Umweltmanagementbeauftragten das Umweltteam. Sie sind Schnittstelle zu den anderen Beschäftigten in ihren Unternehmensbereichen. So kümmert sich das Team darum, dass gute Ideen aus der Belegschaft in das Umweltmanagement fließen. In diesem Kreis werden in regelmäßigen Abständen Informationen ausgetauscht und gemeinsam einmal im Jahr die Umweltaspekte analysiert.

Flughafenbetrieb

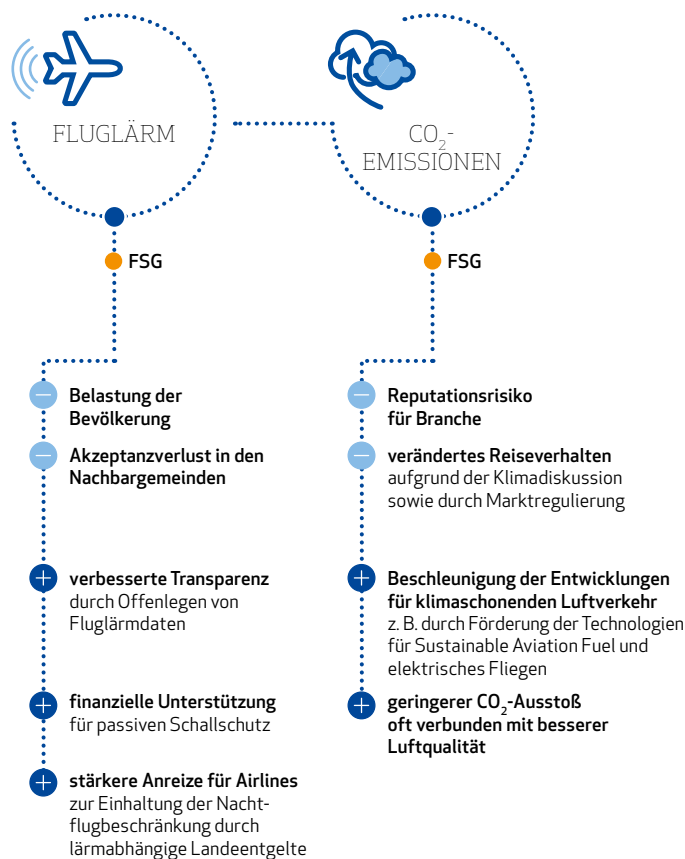


● indirekt
● direkt

- **Lenkungskreis Umwelt:** Die Mitglieder des Lenkungskreis Umwelt befassen sich mit der strategischen Ausrichtung. Einmal jährlich verabschieden sie das neue Umweltprogramm. Das Gremium bilden die Geschäftsführungen der FSG, FSEG und SAG sowie der Leiter der Unternehmenskommunikation. Zusammen sind sie die Kontrollinstanz des Umweltmanagementsystems.
- **Beauftragte:** Für Spezialgebiete wie Abfallentsorgung, Gefahrgutmanagement und Strahlen- oder Gewässerschutz gibt es am Flughafen eigene Fachleute. Innerhalb ihres Ressorts sorgen sie dafür, dass alle Anforderungen des betrieblichen Umweltschutzes erfüllt werden. Darüber hinaus sind sie beratend tätig.

Viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Flughafens üben tagtäglich umweltrelevante Tätigkeiten aus. Damit der Airport seine Umwelt- und Klimaziele erreicht, ist er auf die Beteiligung aller angewiesen. Um verantwortungsvolles Verhalten zu sichern, gibt das Umwelthandbuch Verfahrens- und Arbeitsanweisungen und erläutert die vorgegebenen Prozesse im Betrieb. Es wird regelmäßig aktualisiert. Die FSG und ihre Töchter sensibilisieren und informieren ihre Belegschaften darüber hinaus im Intranet, über das interne Flughafenmagazin, Aushänge und Trainings.

Luftverkehr



Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs

Externe Umwelteinflüsse wie der Klimawandel oder die Entwicklung innovativer Technologien können Chancen und Gefahren für das Geschäft des Flughafens bringen. Aufgabe des Umweltmanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen sowie zu vermeiden, und Chancen im Sinne des Umweltschutzes zu nutzen.

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG), Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) haben ihre wichtigsten Umweltaspekte identifiziert und risikobasiert bewertet. Diese jährliche Analyse ist die Grundlage für das Umweltmanagement. Wie FSG, FSEG und SAG einen positiven ökologischen Beitrag leisten wollen, steht im fairport-Programm (→ S. 96).

Die Grafik zeigt die Aspekte mit den größten Umwelteffekten und die mit ihnen verbundenen Chancen und Risiken. Der Einflussgrad des Flughafens variiert dabei – auf manche kann er unmittelbar einwirken, auf andere nur indirekt. Ein Beispiel: Es liegt nicht in der Macht des Airport-Betreibers, Fluggeräusche zu verringern. Mit ihren Möglichkeiten setzt sich die FSG aber aktiv dafür ein, die Lärmbelastung so gering wie möglich zu halten und Transparenz zu schaffen.

Die Corona-Pandemie führte 2020 zu weniger Verkehr und damit beispielsweise auch zu einer geringeren Belastung durch Fluglärm. Dabei handelt es sich um temporäre Veränderungen. Daher wird die Relevanz der einzelnen Umweltaspekte nicht anders eingeschätzt als bisher.

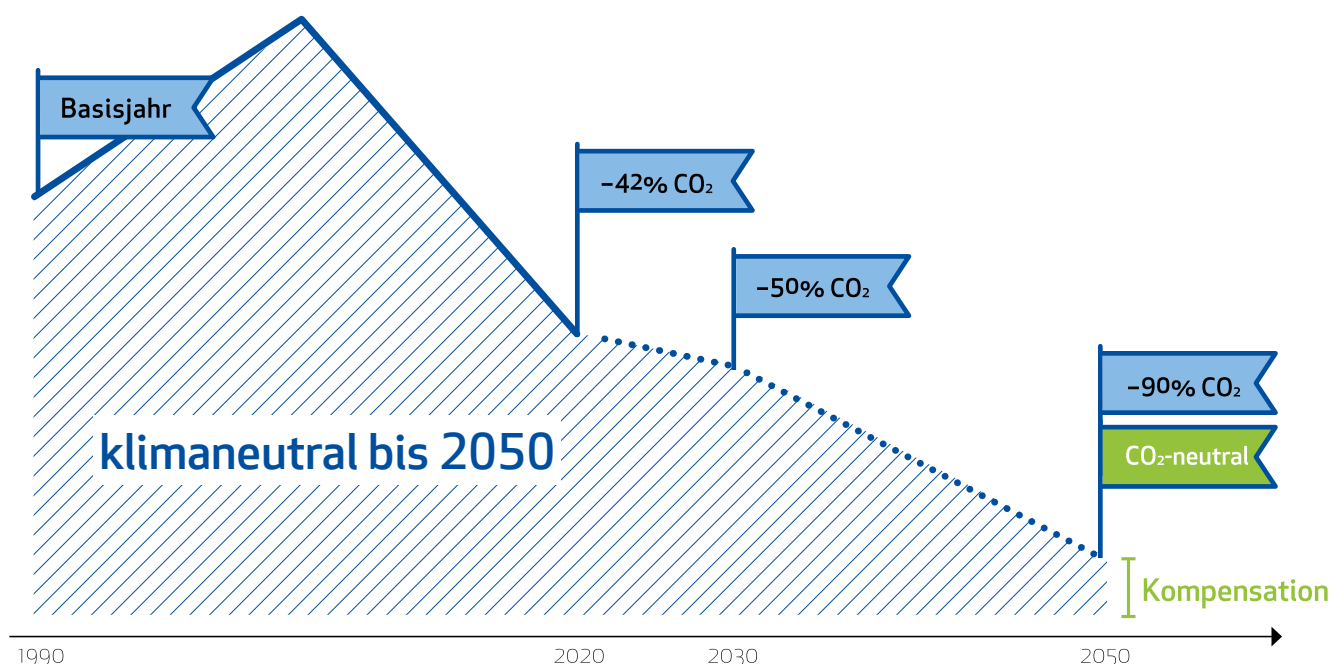
KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) übernimmt Klimaverantwortung: Bis spätestens 2050 soll der Airport-Betrieb CO₂-neutral sein. Was dafür getan werden muss, hat die FSG in ihrer neuen fairport STR Klimastrategie dokumentiert. Die Emissionen des Luftverkehrs hat der Landesairport ebenfalls im Visier und beteiligt sich an Zukunftslösungen für klimaschonendes Fliegen, um diese schneller voranzubringen.

Unter wirksamem Klimaschutz versteht der Airport: Treibhausgas-Emissionen, wo immer möglich, zu vermeiden oder durch mehr Effizienz auf ein Minimum zu senken. Selbst mit der besten Technik lassen sie sich aktuell noch nicht vollkommen auf null bringen. Das wird erst in der Zukunft möglich sein. Für das übrige CO₂ sind bis dahin Kompensationen über Zertifikate aus anerkannten Klimaschutzprojekten der Schlüssel. Das Klimaschutzkonzept der FSG sieht vor, dass sie rund 90 % der Emissionen aus eigener Kraft reduzieren und kaum Kompensationen benötigen wird.

Konsequenter Einsatz fürs Klima

Am STR entstehen bei vielen typischen Flughafenprozessen schon heute keine klimaschädlichen Gase mehr: etwa bei der Busfahrt der Fluggäste zwischen Terminal und Maschine, beim Transport von Cargo oder Post auf der Rampe des Luftfrachtzentrums oder bei der Stromversorgung von Jets auf vielen Parkpositionen. Der Landesairport hat die ihm direkt zurechenbaren Emissionen (Scope 1 und Scope 2 nach Greenhouse Gas Protocol) in den vergangenen dreißig Jahren – also zwischen 1990 und 2020 – bereits um 42 % gesenkt. Bis 2030 sollen es 50 % sein, und bis spätestens 2050 will der STR klimaneutral wirtschaften. Daran arbeitet die FSG zusammen mit ihren Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG).





Auf dem Weg zum Solarflughafen: Im Vergleich zu heute will der Airport 2050 zehnmal so viel Strom aus Fotovoltaik erzeugen. Um die Energie intelligent zu nutzen, brauchen wir möglichst genaue Prognosen zur Solarstrom-Produktion. Mehrere Wolkenkameras auf dem Gelände können diese seit 2020 liefern.

In Elektrofahrzeuge und ihre Ladeinfrastruktur, in Effizienzprojekte wie die Umrüstung auf eine stromsparende Runway-Befeuerung, in Solaranlagen sowie in den Zukauf von Ökostrom hat die FSG in den vergangenen Jahren viele Millionen Euro investiert. Stand 2020 verbleiben noch 9.313 t direkt beeinflussbarer CO₂-Emissionen. Deren Vermeidung wird ebenfalls aufwendig. Im Berichtsjahr hat die FSG nach langjähriger Vorarbeit einen Abbauplan beschlossen. Begleitet hat sie dabei das Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE. Im Masterplan Energie und Klima 2050 ist in Fünf-Jahres-Schritten festgelegt, welche Investitionen in verbrauchsarme Anlagen zum Beispiel in den Terminals, in E-Mobilität oder klimafreundliche Energieproduktion getätigt werden sollen. Die FSG rechnet mit nötigen Ausgaben von insgesamt über 1,5 Mrd. €.

6.614 t

CO₂-EMISSIONEN hat der Flughafen Stuttgart seit 1990 in Scope 1 und 2 reduziert

Dem Klimaschutz verpflichtet

Die FSG hat in dem 2020 gegründeten Klimabündnis Baden-Württemberg mit dem Land eine Partnerschaft für engagierten Klimaschutz geschlossen. Der Stuttgarter Airport gehört zu den ersten Unternehmen, die der Allianz beitraten. In einer gemeinsamen Vereinbarung

erklären Land und Flughafen, sich gegenseitig dabei zu unterstützen, ihre CO₂-Minderungsziele zu erreichen. Die FSG verpflichtet sich darüber hinaus, klimaneutral zu werden. Die Vereinbarung sieht vor, dass die FSG dem Umweltministerium bis 2030 regelmäßig über ihre Fortschritte berichtet.

Bereits ein Jahr zuvor nahm sich der STR im Verbund mit anderen europäischen Airports vor, bis 2050 Net Zero zu erreichen. Er ist Teil der Airport Carbon Accreditation (ACA), einer Klimaschutzinitiative seiner Branche. Um ihr aktuelles Zertifizierungslevel zu halten, muss die FSG ihre Bilanz jährlich verbessern; die Emissionen müssen mindestens das Mittel der vergangenen drei Jahre unterschreiten. Das ist der FSG auch 2020 mit einem Minus um 13 % gegenüber 2019 wieder gelungen – durch die Pandemie noch deutlicher als bisher. Die ACA bewertet die Airports danach, ob sie Dritte wie Airlines, Mieteinheiten und Fluggäste zu Klimaschutzaktivitäten anregen. Ein unabhängiger Umweltgutachter zertifizierte das Emissionsmanagement nach den Vorgaben des Dachverbands der europäischen Verkehrsflughäfen ACI Europe.

9.313 t

CO₂-EMISSIONEN muss der STR noch bis zur Klimaneutralität reduzieren

Power aus Gas, Pellets und Sonne

Der gesamte Energiebedarf am STR soll künftig nahezu komplett aus regenerativen Quellen gedeckt werden – sowohl durch eigene Erzeugung als auch weiterhin durch Fremdbezug. Die FSEG, das Energieunternehmen des Flughafens, betreibt Fotovoltaikanlagen und ein erdgasbetriebenes Blockheizkraftwerk (BHKW) am Standort. Sie produziert jährlich rund 14 GWh Strom. Diesen verbraucht die FSEG entweder selbst oder gibt ihn in Form von Licht, Wärme oder Kälte innerhalb des Konzerns und an Firmenkunden in der Stuttgart Airport City weiter. Die Abwärme des BHKW wird zum Heizen oder Kühlen von Gebäuden genutzt. Aus der Wärme entsteht mittels thermischer Verdichtung Kälte, die der Flughafen in einem unterirdischen Eisspeicher für die Klimatisierung der Terminalgebäude bereithält. Der zugekaufte Strom stammt für den Verbrauch von FSG, FSEG und SAG zu 100 % aus Wasserkraft. Der Ökostrom-Anteil insgesamt, also zusammen mit den weiteren Kunden der FSEG, stieg 2020 von 45 % (2019) auf 48 %.

Den Gasmotor des BHKW lässt die FSG im Jahr 2021 nach gut 60.000 Betriebsstunden runderneuern. Die Anlage ging 2013 ans Netz. Die neue Technik wird die bisherige in Sachen Energieeffizienz nochmals toppen: Der Wirkungsgrad soll sich von 85,1 % auf 92,9 % erhöhen. In diesem Zuge lässt die FSG einen SCR-Katalysator einbauen, der die Abgaswerte und damit die Luftqualität weiter verbessert. Zur Wärmerückgewinnung wird ein Gemischkühler eingesetzt. Bis 2040 will der Flughafen für den Brennstoff Erdgas eine klimafreundlichere Alternative finden. Ein kleinerer Teil soll schon 2022 durch Biogas ersetzt werden. Auch für sein zweites, kleineres Heizwerk sucht das Unternehmen nach nachhaltigen Lösungen. Den Plan zum Einbau eines Holzpelletkessels, wie er bereits in der Feuerwache steht, musste die FSG allerdings aus regulatorischen Gründen verwerfen. 90 % des Bedarfs im Wärmesektor will der Flughafen bis 2040 über regenerative Energien decken.

Der Solarenergie kommt auf dem Weg zum klimaneutralen Flughafenbetrieb eine Schlüsselrolle zu. Den Ertrag aus Fotovoltaik am Standort will der Flughafen von derzeit 2,5 auf rund 30 GWh steigern. Aktuell bedecken die Panels eine Fläche von insgesamt 15.033 m², das entspricht etwa zwei Fußballfeldern. Der Masterplan Energie und Klima 2050 sieht vor, dass alle geeigneten oder aufrüstbaren Dachflächen am STR mit Modulen bestückt werden. Bei Bestandsgebäuden verbindet die FSG die Prüfung mit Sanierungen, bei Neubauten plant sie die Solaranlagen von vornherein ein. So stockte die FSG zum Beispiel ihr Parkhaus P11 um eine Ebene auf. Es ist geplant, auf deren Dach 2022 das sechste Solarkraftwerk des Airports in Betrieb gehen zu lassen, das Projekt verzögert sich krisenbedingt um ein weiteres Jahr. Bis 2050 soll dann insgesamt auf rund 130.000 m² Strom aus Sonnenlicht entstehen. Etwa ein Drittel des Ertrags nutzt der Airport aktuell selbst, zwei Drittel speist er ins öffentliche Netz ein.

Mit Wolkenkameras zum Solarflughafen

Sonne, Wind und Wasser sind sehr saubere Energiequellen, aber ihr Ertrag ist auch sprunghaft. Um zu gewährleisten, dass sein Stromnetz stabil bleibt, betreibt der Landesairport eine aktive Laststeuerung. Energiespeicher und flexible Verbraucher helfen, Spitzen und Flauten im Angebot auszugleichen. Strom wird vorzugsweise dann bezogen, wenn reichlich davon vorhanden ist. Dafür baut der STR ein intelligentes Netz, auch Smart Grid genannt, auf. Ein Element sind die Wolkenkameras, die die FSG im Zuge des Forschungsprojektes C/sells gemeinsam mit der Hochschule Offenburg und dem Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg am STR verteilt aufstellte. Die fünf Geräte scannen den Himmel über dem Airport beinahe im Sekundentakt. Verknüpft mit den Wetterdaten können so sehr genaue Prognosen zur Solarstrom-Produktion am STR erreicht werden. Damit soll es beispielsweise gelingen, dass E-Fahrzeuge noch rechtzeitig mit flughafeneigenem Grünstrom aufgeladen werden, bevor Wolken aufziehen. Die Batterien dienen dann der Speicherung. Durch die digitale Vernetzung wird sich der Airport-Betreiber künftig zu einem größeren Teil mit eigener Sonnenenergie versorgen können und weniger Ökostrom zukaufen müssen. Er prognostiziert, dass dadurch ab 2050 circa 860 t weniger CO₂ pro Jahr am STR entstehen – angenommen der Flughafen würde nicht bereits Grünstrom beziehen.

Als große und systemrelevante Infrastruktur hat der Flughafen Stuttgart ein starkes Interesse an einer stabilen und nachhaltigen Stromversorgung im Land. Er bringt sich aktiv ein, um die Energiewende gemeinsam mit Forschung, Industrie und Politik zum Erfolg zu führen. 2020 trat die FSEG als Entwicklungspartnerin in das von den Stromnetzbetreibern NetzeBW und TransnetBW geführte Projekt DARE ein. Diese sollen mithilfe einer IT-Plattform in Zukunft kurzzeitig die Fotovoltaikanlagen und das BHKW des Airports steuern können, wenn so ein Stromausfall verhindert werden kann.

Auch über das Förderprogramm INPUT zur intelligenten Netzanbindung von Parkhäusern und Tiefgaragen des baden-württembergischen Umweltministeriums beteiligt sich der Flughafen Stuttgart an der Zukunftsgestaltung. Das Konsortium des Pilotprojekts will demonstrieren, wie bei einer gleichzeitigen Aufladung von vielen E-Fahrzeugen der Netzstabilität gedient werden kann. Es wurde bis Ende 2021 verlängert.

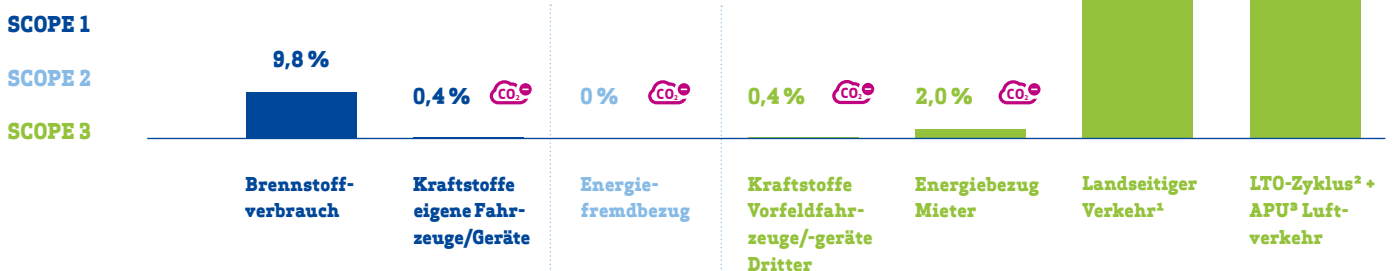
Corona-Effekt beeinflusst Energiebilanz

Bereits seit 2009 erstellt das Umweltmanagement des Flughafen Stuttgart jährlich eine EMAS-zertifizierte Umweltbilanz und veröffentlicht diese. Die Kennzahlen spiegeln seither die Anstrengungen für Klimaschutz am STR wider. In den sieben Jahren vor der Krise sanken

CO₂-Footprint

Der CO₂-Fußabdruck des Flughafen Stuttgart basiert auf dem internationalen Standard des Greenhouse Gas Protocol. Dieser unterscheidet drei Geltungsbereiche (Scopes): Scope 1 und 2 beziehen sich auf selbst erzeugte bzw. durch Energiezukauf entstandene Emissionen, Scope 3 beinhaltet Emissionen durch Dritte. Da die Unternehmen FSG und SAG ihren Strom- und Wärmebedarf über die FSEG decken, wird der CO₂-Fußabdruck konsolidiert in Scope 1 und 2 erfasst.

Wegen der Pandemie brach der Luftverkehr in Stuttgart stark ein – bei den Flugbewegungen um fast 60 %. Das zeigt sich deutlich in der prozentualen Verteilung der Emissionsquellen. Im Vorjahr machten die direkten Emissionen des Flughafens noch weniger als 5 % der Gesamtbilanz aus.



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

² Lande- und Start-Zyklus eines Flugzeugs.

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

Teilweise CO₂-Kompensation bzw. Kauf von Herkunftsnachweisen für Ökostrom

die direkten CO₂-Emissionen pro Verkehrseinheit, also pro Fluggast plus Handgepäck, stetig. Dann brach die Pandemie aus und der Luftverkehr weltweit stark ein. Die FSG reagierte schnell auf die Krise: Um keine unnötige Energie durch Beleuchtung und Klimatisierung zu verbrauchen sowie um Kosten zu sparen, nahm sie zeitweise Terminalgebäude und Parkhäuser außer Betrieb. Auch die Fahrten der Abfertigungsgeräte auf dem Vorfeld nahmen in der Konsequenz ab. Entsprechend verringerte sich der Gesamtenergiebezug gegenüber dem Vorjahr um 20 % auf 81,3 GWh (2019: 101,7; Wert korrigiert). Der Stromverbrauch des kompletten Flughafens sank um 19 %, es wurden 54 % weniger Kraftstoffe und 11 % weniger Brennstoffe verwendet. Relativ zu den Flugbewegungen und den Passagierzahlen war der Energieeinsatz 2020 trotz aller Sparbemühungen erwartungsgemäß ineffizient. Denn: Die FSG musste auch für wenige Reisende eine große Infrastruktur vorhalten und betreiben.

Gegenläufig war 2020 die Entwicklung bei der Prozessenergie. Dazu gehört beispielsweise Propangas, das bei Feuerwehrrübungen gebraucht wird. Die Emissionen stiegen in dieser Kategorie vor allem durch den Einsatz von Kerosin, das im Berichtsjahr zum Betrieb von Airstartern genutzt wurde. Diese Geräte laufen, wenn ein Flugzeug-Hilfstriebwerk defekt ist.

Mit Energie geht der Flughafen sparsam um. Der Verbrauch von Strom wird am STR allerdings in Zukunft ansteigen. Ein Grund dafür ist die E-Mobilität: Je mehr Fahrzeuge am Standort geladen werden, desto höher der Energiebedarf. Nichtsdestotrotz treibt die FSG ihre Effizienzprojekte voran. Der STR ist einer der ersten Airports weltweit mit einer komplett durch LED beleuchteten Runway. Der Energieverbrauch der Feuer hat sich dadurch in etwa halbiert. Auf den Rollwegen wird die FSG sie ebenfalls schrittweise umrüsten. Die Beleuchtung im Hallendach des Terminal 3 wird Anfang 2022 abgeschlossen und durch LED-Technik ungefähr 26 MWh jährlich sparen. Jeder einzelne Lichtmast auf dem Vorfeld benötigt durch die Umstellung 40 % weniger Energie. Ihr Strombedarf stieg allerdings insgesamt an, weil die Standards zur Ausleuchtungsstärke der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) vorsehen, dass weitere Scheinwerfer aufgestellt werden. An den Büro-Arbeitsplätzen reduziert die FSG seit 2020 mit einer neuen IT-Initiative den Verbrauch: Laptops und PCs werden abends automatisch heruntergefahren, wenn sie nicht mehr genutzt werden. So bleiben die Geräte nicht im Standby-Modus, wenn vergessen wurde, sie auszuschalten.

Die FSG und FSEG regen auch die Unternehmen, die Flächen des Flughafens mieten oder pachten, zum Energiesparen an. Helfen soll dabei eine Heizkostenabrechnung, die spezifische Verbräuche für die Klimatisierung transparent macht, damit ersichtlich wird, wo Potential besteht.

Direkte und indirekte Emissionen im Visier

Der CO₂-Fußabdruck des Stuttgart Airport zeigt, welche Quellen klimarelevanter Gase am STR existieren. Das sind im Kern betriebliche Fahrten auf dem Gelände und die Versorgung der Verkehrsflächen sowie der Gebäude mit Strom, Wärme und Kälte. Darauf hat der FSG-Konzern wirksame Einflussmöglichkeiten, die er wahrnimmt. Aber damit nicht genug: Auf andere Quellen, wie den Luftverkehr oder die An- und Abreise der Fluggäste, kann er zwar nur indirekt einwirken, der Landesairport ist aber auch hier mit seiner ganzheitlichen Klimastrategie aktiv (→ S. 58).

In Scope 1 und 2 sanken die Emissionen 2020 um 1.400 t, das entspricht einer Reduktion um 13 %. Im Scope 3 war die Abnahme durch die Mobilitätsbeschränkungen in Pandemiezeiten sogar noch deutlicher mit einem Minus um 64 %, beziehungsweise um rund 143.150 t.

Die Umstellung auf eine noch nachhaltigere Stromversorgung und die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte ist längst im Gange. Nun muss die Gebäudetechnik der teils in die Jahre gekommenen Terminals ertüchtigt werden – einer der größten Hebel für einen klimaneutralen Betrieb. Noch sind die Terminals die mit Abstand größten Energieverbraucher am STR. Damit der Flughafen sein Net-Zero-Ziel erreicht, müssen die Fluggastgebäude energetisch saniert werden. Das Projekt musste aufgrund der Krise 2020 pausieren. Grundsätzlich befolgt die FSG die Prinzipien für nachhaltiges Bauen und strebt ein hohes Effizienzniveau an. Bei der Wahl der Rohstoffe soll künftig verstärkt der Lebenszyklus von Gebäuden berücksichtigt werden.

In seinem CO₂-Fußabdruck macht der Flughafen Stuttgart sichtbar, an welchen Stellen er kompensiert. Die FSG verwendet generell hochwertige Zertifikate aus anerkannten Klimaschutzprojekten und Herkunftsnachweise für Ökostrom, um am STR verursachte Emissionen an einem anderen Ort in gleicher Höhe zu verhindern. So gut das auch ist – Emissionen zu vermeiden ist besser als sie auszugleichen. Darum kommt das Instrument nur dort infrage, wo aktuell keine andere praktikable Lösung besteht. Das sind:

→ **Diesel (Scope 1):** Ein Teil der Vorfeldflotte des Flughafens wird noch mit flüssigem Kraftstoff angetrieben. Dieser fährt am STR größtenteils mit einem umweltfreundlicheren Synthetik-Treibstoff anstelle von herkömmlichem Diesel. Die FSG bietet diesen an den Betriebstankstellen auch dritten Abfertigungsfirmen an. 628 t CO₂

entstanden im Krisenjahr 2020 durch dessen Einsatz (2019: 1.759 t CO₂). Gänzlich vermeiden kann die FSG lokale Emissionen durch den Vorfeldverkehr bislang nicht, daher kompensiert sie ihn.

→ **Strom (Scope 2):** Die FSG und ihre Töchter FSEG und SAG beziehen Ökostrom aus Wasserkraft. Herkunftsnachweise belegen, dass die Energie aus einer regenerativen Quelle stammt und nicht mehrfach vermarktet wurde.

→ **Flüge (Scope 3):** Die Mitarbeitenden der FSG unternahmen auch während der Pandemie Dienstreisen. 116.356 km legten sie über das Jahr 2020 hinweg insgesamt mit dem Flugzeug zurück, was 38 t CO₂-Emissionen verursachte. Das ist deutlich weniger als im Vorjahr (2019: 176 t CO₂). Die Flüge kompensiert der Airport bei dem gemeinnützigen Anbieter atmosfair. Er finanziert über dieses Modell weltweit Klimaschutzprojekte nach dem strengsten verfügbaren Qualitätsstandard. Der Flughafen appelliert auch an die Reisenden am STR, Offsetting zu nutzen.

E-Flotte wächst weiter

Die FSG hält an ihrer Elektrifizierungsstrategie fest. Bereits 37 % der Abfertigungsfahrzeuge sind batteriebetrieben. Sie rollen leise sowie ohne lokale Emissionen über die Rampe. Im Vorjahr betrug die Elektrifizierungsquote 34 %. Die Flotte besteht aus 280 Geräten, 104 sind mittlerweile Stromer. In die vorfeldseitige E-Mobilität investierte die FSG in der Vergangenheit rund 17 Mio. €. Im Berichtsjahr ergänzten sieben Gepächtschlepper, eine Cargo-Zugmaschine sowie zwei Transporter den Elektro-Fuhrpark des STR. Anfang 2021 kamen ein E-Highloader sowie der erste E-PRM-Highloader, der als Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrende dient, hinzu. Der Landesairport will bis 2030 einen klimaneutralen Abfertigungsverkehr erreichen. Als Vorreiterin bei der E-Mobilität scannt die FSG regelmäßig den Markt nach neuen, klimaschonenden Airport-Nutzfahrzeugen. Im Februar 2021 testete die SAG das erste hybride Flugzeug-Enteisungsgerät, das es aktuell gibt. Auch ein vollelektrischer Pushback-Schlepper wird derzeit erprobt.

104

ELEKTRO-FAHRZEUGE

in der Abfertigungsflotte

Zum Wohle der Mitarbeitenden und des Klimas fließt am STR auch durch die Kabel der stationären Ground-Power-Anlagen Ökostrom. Sie versorgen Flugzeuge im Stand mit Energie, damit die Airlines die Laufzeiten der Hilfstriebwerke verringern können. Wo es die Infrastruktur zulässt, geschieht dies über das Starkstromnetz. Ansonsten kommen noch mobile, dieselbetriebene Generatoren (Ground Power Units, GPU) zum Einsatz. Trotz aufwendiger Bauarbeiten installiert die FSG an immer mehr Außenpositionen auf dem nördlichen Vorfeld die festen Bodenstromanlagen. Das Projekt verzögert sich durch den krisenbedingten Investitionsstopp zwar, wird aber so bald wie möglich abgeschlossen und künftig zu einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs durch GPUs führen. Nach aktuellem Planungsstand sollen 38 von 48 Parkpositionen Ende 2022 angeschlossen sein. Die Gesamtinvestitionen der FSG belaufen sich auf rund 4,3 Mio. €.

Die FSG bezieht einen synthetisch hergestellten Kraftstoff für die Abfertigungsgeräte, die noch mit Diesel fahren. Für die Umwelt und für die Mitarbeitenden bringt er viele Vorteile im Vergleich zu herkömmlichem Treibstoff: Bei der Verbrennung entstehen deutlich weniger Luftschadstoffe, Ruß, Feinstaub sowie etwas weniger CO₂. Auch der Wartungsaufwand ist geringer. An ihren Betriebstankstellen stellt die FSG den Synthetik-Diesel außerdem Drittfirmen zur Verfügung. Perspektivisch will sie ihn ebenso den Beschäftigten anbieten, um die Luftschadstoffemissionen durch den Pendelverkehr positiv zu beeinflussen. Bilanziell ist der Sprit durch Kompensation CO₂-neutral.

Die fairport STR Klimastrategie sieht vor, dass die CO₂-Emissionen des Abfertigungsverkehrs ab 2030 bei null liegen. Zwischen 2009 und 2019 ist es FSG und SAG bereits gelungen, Treibhausgase um 86 % zu reduzieren. Nicht als betrieblicher Erfolg zu verbuchen ist jedoch das noch deutlichere Minus, das 2020 durch die anhaltende Verkehrsflaute entstand: Der CO₂-Ausstoß sank von 266 t im Jahr 2019 auf nur noch 97 t.

Rund 500 Fahrzeuge zählt der Fuhrpark des Flughafens Stuttgart. Das schließt neben den Abfertigungsgeräten die Werkstätten-Kfz und Dienstwagen ein. Manche sind fast rund um die Uhr in Bewegung, andere haben eine eher geringe Nutzungsdauer. Mithilfe einer Flottenmanagement-Software will die FSG die durchschnittliche Auslastung erhöhen und den Pool an Fahrzeugen tendenziell verkleinern. Bei Neuanschaffungen fällt die Entscheidung immer häufiger auf Elektro- oder Hybridmodelle, denn der Umweltstandard ist ein ausschlaggebendes Kriterium. Teilweise gibt es beim Kauf von Nutzfahrzeugen allerdings kaum Optionen. Die Winterdienstgeräte können momentan noch nicht elektri-

fiziert werden, darum möchte die FSG bei diesen den aktuell höchsten Standard, die Euro-6-Norm, erfüllen. Aktuell ist geplant, sechs der Nutzkraftwagen auszutauschen. Sobald die FSG wieder mehr Investitionskraft hat, sollen weitere folgen.

Klimabewusste An- und Abreise fördern

Mit attraktiven Angeboten setzt der Flughafen Anreize für Reisende, damit diese mit klimaschonenden Verkehrsmitteln zum STR kommen. Dabei kann die FSG das Mobilitätsverhalten nicht direkt beeinflussen. Darum hat sie zum Beispiel ein Ladenetz für E-Fahrzeuge aufgebaut, kooperiert mit Bike- sowie E-Carsharing-Anbietern und beteiligt sich vor allem an einer bestmöglichen ÖPNV-Anbindung (→ S. 37). Die Mühe ist es wert, denn der Straßenverkehr ist noch immer für über ein Drittel des Klima-Fußabdrucks des STR verantwortlich. Das ist ein Vielfaches dessen, was durch den eigentlichen Flughafenbetrieb entsteht. Nur die Starts und Landungen der Flugzeuge haben einen noch größeren Anteil an der CO₂-Bilanz.

Wer mit dem E-Auto an den Flughafen fährt, kann die Batterie während der Parkdauer entweder an einem der sieben Schnellladepunkte oder auf einem der weiteren 38 E-Stellplätze in normaler Geschwindigkeit füllen. Zum Start gab die FSG den Ökostrom fast drei Jahre lang gratis ab, seit 2020 fällt ein Tarif an. Die öffentliche Ladeinfrastruktur baut der Landesairport nachfragegerecht aus. 2021 sollen weitere E-Parkplätze hinzukommen. Auch für den Bedarf der eigenen Beschäftigten und für andere Unternehmen am Campus stellt die FSG Lademöglichkeiten zur Verfügung. 20 Stellflächen wurden dafür 2020 verkabelt.

Beschleuniger für klimaschonendes Fliegen

Eine multinationale Gesellschaft und eine globalisierte Welt kommen dauerhaft nicht ohne das Transportmittel Flugzeug aus. Es ist zu erwarten, dass der Verkehr am Himmel wieder zunehmen wird, wenn das Coronavirus erst einmal bekämpft ist. Statt der ein oder anderen Dienstreise wird künftig vielleicht auch ein Videocall ausreichen. Aber die Menschen nutzen den Luftverkehr weiterhin, um ihre Liebsten zu sehen oder um andere Länder kennenzulernen. Die Pandemie zeigte außerdem deutlich, wie systemrelevant das Flugzeug beim Transport von zeit- und temperatursensiblen Waren wie Medikamenten, Maschinenteilen oder privaten Expressbestellungen ist. Umso notwendiger ist es, dass das Fliegen dekarbonisiert wird – also in Zukunft CO₂-frei ist.

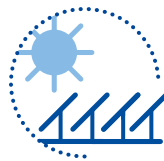
fairport STR Klimastrategie: CO₂-neutraler STR bis spätestens 2050

Die Flughafen Stuttgart GmbH geht beim Klimaschutz entschlossene Schritte. Mit dem Leitbild fairport STR hat sie sich zum Auftrag gemacht, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Daraus hat der Landesairport 2020 die fairport STR Klimastrategie abgeleitet. Zum Schutz des Planeten hält er sich an folgende sieben Punkte:



Verbindliche Klimaziele setzen

- Treibhausgasreduktion um 50 % bis 2030 (Basisjahr 1990)
- klimaneutral bis spätestens 2050
- Abfertigungsflotte ohne Emissionen bis 2030
- Klimabilanzen Dritter, z. B. der Airlines und der Fluggäste, im Blick
- nach international anerkannten Standards geprüfter CO₂-Fußabdruck
- Handeln nach dem Prinzip „Vermeiden vor Reduzieren vor Kompensieren“
- transparentes, jährliches CO₂-Reporting



Erneuerbare Energien pushen

- Masterplan Energie & Klima 2050 setzt hohe Effizienzstandards und Vorgaben zum Ausbau erneuerbarer Energien
- Energieverbrauch systematisch reduzieren
- Solarflughafen: zehnfacher Stromertrag aus Fotovoltaik bis 2050, Produktion auf allen geeigneten Flächen am Standort
- Verzicht auf fossile Brennstoffe bei der Wärmeversorgung neuer Gebäude



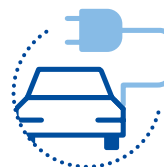
In CO₂-optimierte Projekte investieren

- Investitionen in emissionsärmere Technologien
- Bepreisung von CO₂ bei Projektentscheidungen



Nachhaltig bauen

- Zertifizierung und Einhaltung geltender Nachhaltigkeitsstandards
- Ausbau von Smart Grids, damit sich Strombedarf und Ertrag aus erneuerbaren Quellen decken
- energiesparende Gestaltung von Mietflächen



Nachhaltige Mobilität als Antrieb

- fossile Kraftstoffe vermeiden
- Umstellung auf Elektro-Fuhrpark
- bestmögliche Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Ausbau von Parkraum minimieren
- Dienstreisen so klimafreundlich wie möglich



Entwicklung von klimaschonendem Fliegen beschleunigen

- technologischen Fortschritt voranbringen, Vision vom emissionsfreien Fliegen verwirklichen
- Entgeltordnung begünstigt nachhaltig produziertes Kerosin und E-Flugzeuge
- Fluggäste für klimabewusstes Reisen sensibilisieren



Klimaziele zusammen erreichen

- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bringen sich aktiv ein
- Einbinden aller Stakeholder



Mit aller Kraft arbeitet ein Entwicklerteam am STR an der Vision vom emissionsfreien Abheben. Das Antriebssystem der Hy4, das Wasserstoff-Brennstoffzellenflugzeug der Firma H2FLY, soll schon bis 2030 einen Vierzigsitzer in die Luft bringen können.

Mittels Kompensation gelingt klimaneutrales Fliegen schon heute. Seine Fluggäste sensibilisiert der Airport für diese Option. Neben den CO₂-Effekten gibt es weitere Klimawirkungen, beispielsweise durch Kondensstreifen und Ozon. Ob sich diese bilden und wie sie sich verhalten, ist stark abhängig von der Flughöhe, den Wetterbedingungen und der Tageszeit. Sie bauen sich zwar schneller wieder aus der Atmosphäre ab als Kohlenstoffdioxid, tragen aber auch zur globalen Erwärmung bei. Auf Flugreisen spezialisierte, seriöse Kompensationsanbieter kalkulieren dies in ihren Preis für Klimazertifikate mit ein.

Der Stuttgarter Airport hilft mit, die Vision vom CO₂-neutralen Fliegen zu realisieren. Gemeinsam mit der Wissenschaft, Flugzeugherstellern und Airlines will die FSG vielversprechenden Technologien zum Durchbruch verhelfen:

→ **Sustainable Aviation Fuel:** Flugzeuge können ohne Erdöl fliegen. Flüssiger Treibstoff kann nachhaltig über das sogenannte Power-to-Liquid-Verfahren aus regenerativ erzeugter Energie, Kohlenstoffdioxid und Wasser hergestellt werden. Dieses Sustainable Aviation Fuel (SAF) wurde auf Flügen bereits erfolgreich getestet. Das Kerosin ist allerdings sehr teuer, weshalb es bislang nur in geringen Mengen zur Verfügung steht. Der Stuttgart Airport bezuschusst

daher dessen Einsatz mit 500.000 € über seine Entgeltordnung. Mit dieser Innovationsförderung setzt der STR bundesweit Maßstäbe. Gemeinsam mit dem baden-württembergischen Verkehrsministerium initiierte die FSG 2019 eine Machbarkeitsstudie zur regionalen Produktion von SAF, deren Ergebnisse 2021 vorgestellt werden sollen.

→ **Elektrische Antriebe:** Einen Anreiz über seine Entgeltordnung setzt der Landesairport auch für den Einsatz von E-Flugzeugen. Sie sollen den Regionalverkehr in der Luft revolutionieren. Am STR sind emissionsfreie Linienflüge ein Jahr lang von Start- und Landeentgelten befreit. Doch auf dem Gebiet muss erst weitergeforcht werden. Die Flughafengesellschaft unterstützt die Wissenschaft schon seit langem und investierte seit 2015 fast eine Mio. € in die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie für E-Antriebe, an der das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die Universität Ulm arbeiten. Die Hy4, das erste reine Brennstoffzellenflugzeug der Welt, hob 2008 mit vier Sitzplätzen zu seinem Erstflug am Flughafen Stuttgart ab. Am STR wird die Technik aktuell weiterentwickelt, damit in einigen Jahren schon deutlich mehr Menschen damit befördert werden können.

FLUGLÄRM UND SCHALLSCHUTZ

Das Jahr 2020 war vergleichsweise ruhig für die Flughafen-Nachbarschaft. Die Auswirkungen der Corona-Krise sorgten für historisch wenige Starts und Landungen am STR sowie an den meisten anderen Airports weltweit. Ziel der Aviation-Branche ist aber, auch in Nicht-Pandemiezeiten möglichst wenig Lärm zu verursachen. Die Arbeit an leiseren Triebwerken, entsprechenden Entgeltordnungen und smarten Flugrouten ruhte daher auch 2020 nicht.

Strenge Vorschriften – vor allem nachts

Ein Planfeststellungsbeschluss regelt, dass es rund um den Flughafen Stuttgart nicht lauter als im Jahr 1978 werden darf. Tagsüber ist ein Dauerschallpegel von maximal 67 dB(A) innerhalb einer Fläche von 18,86 km² erlaubt. Selbst 2019 lag die Fläche mit 3,5 km² deutlich darunter – obwohl am STR mit rund 12,73 Mio. Passagieren und 144.000 Flugbewegungen Rekordzahlen erreicht wurden. 2020 lag die Fläche bei 2,04 km².

Wenn man schlafen will, stören laute Geräusche am meisten. Daher sind die Regelungen für den Flugbetrieb nachts strenger als am Tag: Der maximale Dauerschallpegel darf 57 dB(A) nicht überschreiten. Die niedrigeren Werte können gut eingehalten werden, weil in Stuttgart zwischen 23 und 6 Uhr eine Flugbeschränkung gilt. Nur, wenn eine Maschine regulär bis 23:30 Uhr angekommen wäre, darf sie bis spätestens 24 Uhr landen. Abflüge sind bis 23 Uhr gestattet. Für spätere Starts und Landungen benötigt die Crew im Cockpit eine Ausnahme Genehmigung, die das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Luftfahrtbehörde erteilt. Des Weiteren sind Einsätze für Katastrophenschutz und medizinische Hilfeleistung, Militär- sowie Vermessungsflüge der Deutschen Flugsicherung (DFS) erlaubt. Propellermaschinen und Nachtlufthubs können nachts hingegen nur abheben, wenn sie bestimmte Anforderungen erfüllen. Im Berichtszeitraum zählte die FSG insgesamt 4.188 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (2019: 11.213).

Unter ständiger Beobachtung

In den Bemühungen um weniger Fluglärm spielen regelmäßige Messungen eine wichtige Rolle. 1969 war der Flughafen Stuttgart der erste deutsche Airport, der die Schallimmissionen in seiner Umgebung kontinuierlich überwachte. An acht Orten in der Nachbarschaft zeichnen heute stationäre Anlagen die Flugzeug- und Umgebungsgeräusche auf, die dann nach festgelegten Vorgaben analysiert werden. In den Daten von 2020 spiegelt sich deutlich wider, wie sehr die Flug-



Für den zivilen Luftverkehr am Stuttgart Airport gibt es strenge Lärmschutzanforderungen sowie eine Nachtflugbeschränkung. Ausnahmen gelten für Militärflüge, etwa für Maschinen der US-Truppen, die das Stuttgart Army Airfield ansteuern.

bewegungen aufgrund der Pandemie eingebrochen sind: Der gemittelte Dauerschallpegel lag tagsüber bei 47,4 dB(A), im Jahr davor waren es 54 dB(A). Zusätzlich zu den stationären Anlagen setzt der STR flexibel ein mobiles Messgerät ein, im Berichtsjahr in den Gemeinden Lichtenwald, Baltmannsweiler und Hohengehren.

Der Flughafen Stuttgart will, dass sich seine Nachbarinnen und Nachbarn schnell und unkompliziert einen Überblick verschaffen können, welche Geräusche der Luftverkehr in ihrer Gemeinde verursacht. Auf einer Übersichtskarte unter stuttgart-airport.com/travis sind daher mit zehninütiger Verzögerung alle Starts und Landungen sowie die Werte der Messanlagen zu sehen. Das Online-Modul Track Visualisation, kurz TraVis, macht die Live-Daten für alle Interessierten transparent. Darüber hinaus veröffentlicht die FSG bereits seit 1996 monatliche Reports zur Lärmentwicklung. Diese sind unter stuttgart-airport.com/fluglaermbericht zu finden und listen nicht nur die gemessenen Dauerschallpegel in der Airport-Umgebung auf, sondern zeigen auch die grafischen Darstellungen der jeweils geflogenen Spur.

Wer Fragen zu einzelnen Starts und Landungen hat, wählt die 0711 722-49349: Unter der Nummer ist der Lärmschutzbeauftragte zu erreichen. Um Neutralität und Unabhängigkeit zu gewährleisten, wird dieser vom Regierungspräsidium Stuttgart eingesetzt. In Zusammenarbeit mit der DFS, die alle Flugrouten aufzeichnet, prüft er, ob eine Maschine von ihrem Kurs abgewichen ist. Sollte dies in einem seltenen Fall so sein, werden Pilotin oder Pilot sanktioniert. Im Jahr 2019 erreichten den Lärmschutzbeauftragten 857 Beschwerden (2018: 1.233), im Jahr 2020 waren es lediglich 238. Darüber hinaus sucht der Lärmschutzbeauftragte gemeinsam mit dem Stuttgarter Flughafen und der DFS nach Lösungen, um Fluglärm prinzipiell zu reduzieren.

Einfluss durch Entgelte und smarte Routenplanung

Welche Maschinen eine Airline einsetzt, entscheidet sie selbst. Ein Flughafen kann allerdings Anreize schaffen, möglichst emissionsarme Modelle starten zu lassen – und zwar über die Entgeltordnung. Das Regelwerk legt beispielsweise fest, dass für lautere Flugzeugtypen deutlich höhere Flughafenentgelte fällig werden als für leisere. Einen Zuschlag müssen Airlines außerdem einkalkulieren, wenn sie ihre Maschinen nach 22 Uhr starten oder landen lassen wollen. Den Einsatz von alternativen Treibstoffen und elektrisches Fliegen hingegen fördert der STR.

Auch am Boden leiser

Im Frühjahr 2020 nahm der STR die seit vielen Jahren größte Baustelle innerhalb des Flughafenzauns in Betrieb: Der östliche Teil der 3.345 Meter langen Runway bekam eine neue Betondecke. Um die Belastungen für die Nachbarschaft so gering wie möglich zu halten, bereitete sich der Flughafen Stuttgart entsprechend vor – etwa mit einer eigenen Ausfahrt von der Autobahn A 8, damit Baufahrzeuge und LKW nicht die anliegenden Orte passieren mussten. Aufgrund der Corona-Krise und der daraus resultierenden siebzehntägigen Schließung des STR konnte das Projekt außerdem früher und mit weniger Nachtarbeit als geplant beendet werden.

Der Schallpegel auf dem Vorfeld soll aber auch unter Normalbetrieb kontinuierlich sinken – zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner ebenso wie der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Schlüssel zum Erfolg liegt hier zum einen in der Elektrifizierung der Abfertigungsflotte und zum anderen in der Stromversorgung parkender Jets. Wo der Luftverkehr ursprünglich auf mobile und recht laute Diesel-Generatoren setzte, kommt nun die Energie vermehrt durch unterirdische Kabel zum Flugzeug. 2019 stattete der STR seine ersten sieben Außenpositionen mit den stationären Ground-Power-Anlagen aus und schloss sie an das Starkstromnetz an. 2021 folgen weitere.

Schallschutz bleibt wichtige Aufgabe

Der Landesairport finanziert den Einbau von Schallschutzfenstern und anderen geräuschabweisenden Baukomponenten, wenn sich Häuser oder Wohnungen der Nachbargemeinden in entsprechenden Fluglärmzonen befinden. Seit 1996 hat der Flughafen Stuttgart über 60 Mio. € in den passiven Schallschutz investiert.

Alle zehn Jahre wird untersucht, ob sich die Lärmbelastung im unmittelbaren Flughafenumfeld ändern wird. Auch 2020 fand diese Analyse statt. Anhand eines Prognosegutachtens wurde ein Datenerfassungssystem für das Jahr 2030 erstellt, das aktuell von der DFS überprüft wird. Nach der Rückmeldung der Behörde wird der Lärmschutzbereich neu berechnet und analysiert, ob es zu einer wesentlichen Veränderung kommen wird. Wer eine Immobilie besitzt, kann auf der Website schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de prüfen, ob sich die Wohnung oder das Haus in der Lärmschutzzone befindet.

UMWELT UND RESSOURCEN

Der Flughafen Stuttgart liegt auf den Fildern, eine alte Bezeichnung für „Felder“. Rund um den STR befindet sich auch heute noch größtenteils landwirtschaftliche Ackerfläche. Auf den Airport-Wiesen sowie bei den Seen und Bächen in unmittelbarer Nähe des Flughafenzauns sind viele Tier- und Pflanzenarten zu finden. Ihren Lebensraum bewahrt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) durch wirksamen Gewässerschutz, Luftreinhaltung, schonende Landschaftspflege und gründliches Abfallmanagement.

Im Sinne der Nachhaltigkeit folgt die FSG beim Ressourceneinsatz generell der Devise „weniger ist mehr“. So zielt ihr Umweltmanagement darauf ab, natürliche Ressourcen so effizient wie möglich zu nutzen. Im Jahr 2020 hinterließ allerdings Corona die deutlichste Spur in der Umweltbilanz: Die Krise führte unter anderem zu weniger Abfall und einem deutlich geringeren Wasserverbrauch.

Sortenrein am wertvollsten

Schon seit 1997 betreibt der Flughafen Stuttgart sein eigenes Abfallwirtschaftszentrum (AWZ). Dort wird all das gesammelt, für das es auf den ersten Blick keine weitere Verwendung mehr gibt. Allem voran: Überreste aus der Flugzeug- und Flächenenteisung, Restmüll und Grasschnitt. Insgesamt unterscheidet die FSG 60 verschiedene Abfallkategorien. Zur Wiederverwertung gibt sie diese sortenrein an externe Entsorgungsfirmen; so sind die Stoffe besonders wertvoll. Die Verwertungsquote lag 2020 erneut bei 98 %. Die gründliche Arbeit des zertifizierten Entsorgungsfachbetriebs zahlt sich aus – finanziell und für die Umwelt.

Wegen der Pandemie war 2020 deutlich weniger los als sonst: Nur etwa ein Viertel der Reisenden im Vergleich zum Vorjahr kam an den Landesairport, viele Mitarbeitende waren im Homeoffice, die Restaurants und Hotels wurden teils geschlossen, die Shops auch. Insgesamt fielen dadurch 3.800 t weniger Abfall an, ein Minus von 53 % im Vergleich zum Vorjahr. Um witterungsabhängige Schwankungen bereinigt war das Gesamtaufkommen sogar um 61 % geringer. Einen besonders hohen Rückgang verzeichnete das AWZ beim Papiermüll mit einer Reduktion um 75 %, was 240 t entspricht. Fast alle Abfallsorten nahmen mengenmäßig ab. Nur die Natur zeigte sich von der Pandemie

unbeeindruckt, das Gewicht des Grasschnitts von den Flughafenwiesen blieb in etwa konstant.

3.800 t

WENIGER ABFALL

als im Vorjahr

Wertstoffe zurückgewinnen

Die Flughafengesellschaft will das Abfallaufkommen auf ihrem Gelände so weit wie möglich reduzieren. Komplett müllfrei wird ein Ort, an dem sich so viele Menschen aufhalten, aber wohl nie sein. Darum kommt es darauf an, was mit dem Inhalt der Abfallbehälter geschieht. Die Fachleute des Entsorgungsmanagements der FSG sind immer auf der Suche nach innovativen Lösungen. Für die allermeisten Stoffe haben sie eine umweltfreundliche und wirtschaftliche Wiederverwertung gefunden. Zum Beispiel:

→ **Grasschnitt:** 733 t grüne Biomasse waren 2020 das Ergebnis der Mäharbeiten auf den Airport-Wiesen (2019: 675 t). Das Gras brachte die FSG zu einer nahe gelegenen Biogasanlage. Dort wird aus der natürlichen Ressource Energie erzeugt. Zuvor erhielt die Universität Hohenheim zur Qualitätsanalyse Proben. Das Labor stellte beim Biomonitoring keine bedenkliche Schadstoffbelastung durch den Flugverkehr fest.

→ **Gummiabrieb und Fahrzeugreifen:** Flugzeuge geben Gummi – und zwar im wahrsten Sinne des Wortes. 2020 wurden am STR insgesamt 8 t Reifenabrieb von der Runway entfernt. Die schwarzen Streifen, die beim Touchdown entstehen, werden aus Sicherheitsgründen regelmäßig mit Hochdruckreinigern vom Beton gelöst. Aus dem Gummi entsteht in der Verwertung wieder Energie. An anderer Stelle ist es der FSG gelungen, ihren eigenen Gummiabfall zu vermindern. Anstatt die abgefahrenen Reifen ihrer Gepäckschlepper einfach zu wechseln, lässt sie diese zunächst zwei- bis dreimal runderneuern. Ressourcen wie Kautschuk, Erdöl und Stahl werden dadurch geschont.



Runway und Rollwege am STR sind von Grünflächen umgeben. Unsere Airport-Gärtnerei pflegt das Biotop und sorgt für eine hohe Biodiversität – zur Freude der Flughafenbienen und anderer Tiere.

- **Enteisungsmittel und Flotatschlamm:** Die Rückstände aus der Flugzeugenteisung gehören zu den organischen Reststoffen. Spezielle Tanks unter den De-Icing-Positionen fangen die Flüssigkeit auf – im Berichtsjahr nur etwa halb so viel wie 2019, weil deutlich weniger Verkehr herrschte. Normalerweise sorgt nur die Witterung für größere Schwankungen. In den Enteisungsmittelresten befindet sich relativ viel gesamtorganischer Kohlenstoff, auch Total Organic Carbon (TOC) genannt. Darum verwenden ihn die Kläranlagen in den Nachbargemeinden gerne. Der TOC optimiert biologische Prozesse bei der Abwasserreinigung und kann sogar zur Stromerzeugung eingesetzt werden. Das gilt auch für den Schlamm, der in einer Flotationsanlage bei einem Reinigungsschritt des Enteisungswassers entsteht.
- **IT-Altgeräte:** Ausgemusterte Elektrogeräte des Flughafens haben einen sozialen und ökologischen Wert. Sofern sie nicht mehr für Ausbildungszwecke gebraucht werden, spendet die FSG ihre Laptops, Smartphones und sonstige Hardware an das gemeinnützige Integrationsunternehmen AfB (Arbeit für Menschen mit Behinderung). Dessen Mitarbeitenden schenken den Geräten entweder ein neues Leben und verkaufen sie in eigenen Secondhandshops oder sie zerlegen und recyceln diese. Die Metalle und seltenen Erden, die darin verarbeitet sind, werden so in den Stoffkreislauf zurückgeführt.
- **Verbotene Gegenstände aus dem Handgepäck:** Fluggäste dürfen keine größeren Mengen flüssiger Lebensmittel und Kosmetika oder Scheren im Handgepäck mit in den Sicherheitsbereich nehmen. An der Kontrolle müssen diese zurückgelassen werden. Tausende

solcher Artikel sind jedes Jahr zu schade für die Tonne. Sie gibt der Flughafen an die karitativen Einrichtungen Fildertafel e. V. in Filderstadt und Diakonie Karlshöhe in Ludwigsburg, die die Produkte wiederum günstig an Bedürftige verkaufen. Von Reisenden gespendete Getränkeflaschen und Dosen kommen der am STR gegründeten Initiative „Spende dein Pfand“ zugute, die fünf Arbeitsplätze schuf.

- **Papier:** Die FSG hat – wie viele andere Organisationen auch – durch die Pandemie einen weiteren Digitalisierungsschub erfahren. Bei immer mehr Arbeitsprozessen genügt ein Klick anstelle einer Unterschrift auf Papier. Durch die Verlagerung von Bürotätigkeiten ins Homeoffice, aber auch durch die Kurzarbeit, druckten die Mitarbeitenden deutlich weniger Dokumente aus als noch 2019. Das führte bei der FSG zu einem um 57 % sparsameren Einsatz von Papier (SAG: -17 %).

- **Einwegplastik:** Ab Juli 2021 sind Einmal-Artikel wie Strohhalme, Besteck und Take-away-Essensboxen aus Kunststoff, für die es einen umweltfreundlicheren Ersatz gibt, in der EU verboten. Die Gastronomie am Airport hat sich darauf eingestellt. Weil die bisher verwendeten Mengen gering sind, wird sich das Gesetz in der Abfallbilanz des Flughafens voraussichtlich kaum bemerkbar machen. Die Flughafenbeschäftigten regt die FSG dazu an, statt aus Wegwerf-Bechern lieber aus Tassen zu trinken. An den Kaffeeautomaten in den Werkstätten und im Verkehrslenkungsgebäude führt sie ein Anreizsystem ein, um Müll im Arbeitsalltag zu vermeiden. Pro gezogenem Einwegbecher wird ein kleiner Betrag fällig, der gespendet werden wird.

1.550.000

BLÄTTER PAPIER sparte der Flughafen
durch Homeoffice.

Umweltschutz beginnt beim Einkauf

Rund 2 % des Abfallaufkommens am STR war 2020 als gefährlich eingestuft. Dazu zählen zum Beispiel lösemittelhaltige Farbreste, leere Batterien oder alte quecksilberhaltige Leuchtmittel. Letztere findet man am Airport immer weniger, da sie energiesparende LEDs ohne giftige Schwermetalle ersetzen. Im AWZ werden Sonderabfälle zwischengelagert, bis sie eine darauf spezialisierte Firma abnimmt. Der vorsichtige Umgang mit Gefahrstoffen und eine fachgerechte Entsorgung ist gleichermaßen bedeutsam für die Umwelt wie für den Arbeitsschutz und Gesundheitsschutz. Mittels eines Gefahrstoffkatasters ist in den EMAS-geprüften Unternehmen Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und FSG genauestens bekannt, wo geschultes Personal mit solchen Produkten arbeitet. Um Risiken gering zu halten, achten die Betriebe bereits beim Einkauf auf die Inhalte und gleichen sie mit ihrer Bestandsdatenbank ab. Sind diese nicht aufgeführt, wird entweder eine Alternative gesucht oder ein Freigabeteam aus Sicherheits- und arbeitsmedizinischen Fachkräften, Feuerwehrleuten sowie Beauftragten für Arbeitssicherheit, Entsorgung, Gewässer- und Umweltschutz bewertet den neuen Stoff zunächst.

Trinkwasser sparen

Der Flughafen Stuttgart achtet auf seinen Wasserverbrauch und hält ihn möglichst niedrig. Als im ersten Corona-Shutdown kaum noch Menschen unterwegs waren, reagierte die FSG und nahm ganze Terminals aus dem Betrieb, um Strom, Wärme und Wasser zu sparen. Im Schnitt gelang es, den Wasserverbrauch in den Fluggastgebäuden um 60 % zu drosseln. Noch vor der Krise hatte die FSG zwei Wasserversorgungsnetze voneinander getrennt. Aus einem Rohr wurden zwei: ein dünnes für Trinkwasser und eine dickes für Löschwasser, welches nun nicht mehr so häufig durchgespült werden muss. Das zeigte 2020 erste Erfolge. Die Einsparung beziffert sich auf 2.500 m³ pro Jahr.

Natur nachhaltig schützen

Saubere Luft, reines Wasser und gesunde Böden sind kostbare Güter. Das Bewusstsein für den Wert natürlicher Ressourcen ist die Basis für den Umweltschutz am STR. Der Landesairport will nichts riskieren, wenn es um die Umwelt geht – er handelt stets nach dem Vorsorgeprinzip.

Sein Entwässerungsmanagement übertrifft sogar anspruchsvolle gesetzliche Vorgaben. Es sorgt dafür, dass der Flugbetrieb auch bei starken Niederschlägen im Fluss bleiben kann und die Natur gleichzeitig nicht überlastet wird. Regenwasser, das auf die Start- und Landebahn, die Taxiways und das Vorfelds fällt, leiten Drainagen zu den fünf unterirdischen Klär- und Rückhaltebecken. Sie haben ein Gesamtvolumen von über 100.000 m³ – ausreichend Platz für das, was bei einem Jahrhundertregen auf das Flughafengelände herunterprasselt. Solche Extremwetterereignisse sind wegen des Klimawandels in Zukunft häufiger zu erwarten. Die Kapazitäten am STR sind dafür ausgelegt. Damit leistet der Flughafen einen Beitrag zum Hochwasserschutz, denn ohne die Zwischenspeicherung wären die angrenzenden Gewässer und die darin lebenden Tiere und Pflanzen von der Masse überfordert. Der Abfluss in Waagenbach, Steppach-Stausee und Langwieser See ist daher streng kontrolliert. Die Einleitgenehmigung erhält der Flughafen von den zuständigen Behörden. Diese prüfen, dass die Regenklärbecken auf dem neusten Stand der Technik sind. Einen anderen Weg gehen die häuslichen und gewerblichen Abwässer: Sie werden zur Reinigung an die kommunalen Kläranlagen geleitet.

Wenn das Oberflächenwasser insbesondere im Winter mit Enteisungsmitteln vermischt ist, kann es nicht ohne weiteres in öffentliche Gewässer abfließen. Es wird dann aus Umweltschutzgründen biologisch vorbehandelt. Die Mittel, mit denen Flugzeuge und Betriebsflächen von Schnee und Eis befreit werden, haben einen hohen Gesamtorganischen Kohlenstoffanteil. Im Jahr 2020 waren insgesamt 119 t TOC im Enteisungswasser, relativ wenig im Vergleich zum Vorjahr, als es bei deutlich mehr Verkehr noch 651 t waren. Den TOC-Gehalt im Wasser senkt ein Schwebbetreaktor. Durch exakte Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik ist das Entwässerungssystem des Airports in der Lage, das Abwasser nach Herkunft, Flächennutzung und Verschmutzungsgrad zu trennen. Unbelastetes und mit TOC versetztes Oberflächenwasser kann dadurch nicht vermischt werden. Die Prozesse überwacht das zertifizierte Labor des Flughafens. Im Berichtsjahr hielten FSG und SAG alle regulatorischen Vorschriften ein.

Zum Kreislauf des Wassers gehört, dass es bei Niederschlag durch die Erde sickert und ins Grundwasser gelangt. Befinden sich Schadstoffe im Boden, können diese dabei herausgeschwemmt werden und sich verteilen. Diese Sorge hatte der Flughafen und stellte 2016 eine PFC-Behandlungsanlage auf. PFC ist die Abkürzung für per- und polyfluorierte Kohlenwasserstoffe. Sie befanden sich früher, bevor gesundheitliche Bedenken zu den Chemikalien aufkamen, im Löschschaum der Feuerwehren. Erwartungsgemäß ergaben Messungen am ehemaligen Löschübungsbecken, dass die PFC-Konzentration dort erhöht war. Heute nutzt die Flughafenfeuerwehr ausschließlich Brandbekämpfungsmittel ohne PFC. Nun reinigt eine effektive Filteranlage das Wasser im Bereich des belasteten Bodens. In der Natur baut sich die Substanz nur äußerst

langsam ab. Das Aufbereitungsverfahren wird die FSG voraussichtlich noch über einen langen Zeitraum fortsetzen. Aktuell läuft noch viel Regenwasser, das eigentlich gar keine Reinigung benötigt, durch die Anlage – es kommt zum Beispiel von Dächern. Die FSG möchte das System effizienter machen und dieses Oberflächenwasser separieren. Dafür bedarf es zunächst noch einer entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigung.

Auch Erdöl stellt eine Gefahr für das Grundwasser dar. Um einer Umweltbelastung vorzubeugen, hält die Feuerwehr die Verkehrsflächen sauber. 2020 hatte sie 65 Einsätze, bei denen sie Öl oder Treibstoff vom Boden entfernte. Die Beschaffung eines Spezialfahrzeugs, das den Feuerwehrleuten dabei hilft, diese Spuren zu beseitigen, musste krisenbedingt um zwei Jahre verschoben werden.

Junges Forschungsfeld

Wenn etwas bei sehr hohen Temperaturen verbrennt, entstehen dabei äußerst kleine, sogenannte ultrafeine Partikel (UFP). Für das menschliche Auge sind sie unsichtbar. Schon durch eine glimmende Zigarette oder eine brennende Kerze erhöht sich der UFP-Wert in der Umgebungsluft und so auch – nur deutlich stärker – bei laufenden Flugzeugtriebwerken. Die grundlegenden Eigenschaften der Partikel sind der Fachwelt seit Langem bekannt. Die Wirkungen auf Gesundheit und Umwelt konnten bislang wissenschaftlich nicht hinreichend eingeordnet werden. Im Gegensatz zu gröberen Feinstäuben (PM10 und PM2,5) gibt es noch keinen messtechnischen Standard. Die FSG nimmt das Thema äußerst ernst und ist sich ihrer Verantwortung gegenüber den Beschäftigten und dem Umfeld bewusst. Sie steht im Austausch mit Fachleuten, Behörden und anderen Airports, an denen Studien durchgeführt werden.

Raum für lebendige Vielfalt

Die Grünflächen rund um die 3.345 m lange Runway und den Rollwegen bilden ein Trockenwiesenbiotop. Salbei, Margeriten, Spitzwegerich, Klee und viele weitere Pflanzenarten gibt es auf den rund 200 ha Glatthafer- und Rotschwingelwiesen zu entdecken. Die Fläche wird nicht landwirtschaftlich genutzt und so kann sich dort eine reiche Pflanzen- und Tierwelt entwickeln, die sich nicht vom Verkehr stören lässt. Der Airport behält die Vielfalt im Blick, versorgt den Boden bei Bedarf mit frischen Nährstoffen, mäht nur ein- bis zweimal im Jahr und lässt regelmäßig ein Vegetations-Monitoring durchführen. Das Ziel: Der Bewuchs soll möglichst dicht sein und damit Insekten sowie kleinen Säugetieren als Versteck dienen. Das macht das Areal zu einem schlechten Beute- und Revier für Vögel. Die Biotop-Pflege ist neben dem Vertreiben von Vogelscharen ein Instrument des Wildlife Managers. Seine Aufgabe besteht darin, das Risiko einer Kollision von Tieren mit Flugzeugen zu minimieren.


Manchmal kommen sie sich trotz allem in die Quere. 2020 sank die Vogelschlagrate. Sie lag bei 5,1 Vorfällen pro 10.000 Starts und Landungen.

Für Vögel unattraktiv, dafür für Insekten umso schöner: Bei den Airport-Bienen brummt es auch im Krisenjahr 2020. Ihr Honig füllte 170 Gläser. Die Arbeiterinnen finden innerhalb ihres Flugradius ausreichend Nektar. In der jährlichen Honiganalyse der Landesanstalt für Bienenkunde der Universität Hohenheim wurden außerdem Pollen von Pflanzen auf der anderen Seite des Flughafenzauns nachgewiesen. Die Bienen sorgen also auch für eine üppigere Erdbeer- und Obsternte auf den Feldern. Die Völker hat die FSG 2012 angesiedelt, um durch den Honig Rückschlüsse über Schadstoffrückstände vom Luftverkehr auf Blüten und Pollen ziehen zu können. Die Qualität war bisher immer einwandfrei. Die Konzentration der Luftschadstoffe am Flughafen überwacht die FSG darüber hinaus in einem Kataster für jedes Kalenderjahr.

Die FSG ist Eigentümerin weiterer naturnaher Flächen. Ein Großteil dient als ökologischer Ausgleich für frühere Bauprojekte. Dazu zählen Streuobstwiesen und auch ein Teil eines Naturdenkmals unweit des Airports. Die insgesamt etwa 1.000 m lange Scherlachhecke in Filderstadt ist als Hoch- und Baumhecke ein artenreicher Lebensraum, für dessen Erhalt die Gemeinde Finanzmittel aus der Ausgleichsabgabe des Flughafens einsetzte. Auch die rund 6.000 m² mit Moosen, Gräsern und Kräutern begrünten Dachflächen dienen der Biodiversität am STR. Sie schmücken zum Beispiel das Bürogebäude SkyPort, das Logistikzentrum Cargo Center Süd und die Feuerwache.



Gesundheitscheck für Ökosysteme: Viele Krebse im Kescher und ein ausgewogener Kohlenstoffgehalt sind ein gutes Zeichen für den Waagenbach. Unabhängige Gewässerkundler untersuchen regelmäßig die Bäche und Seen, in die unbelastetes Oberflächenwasser von den Airport-Flächen fließt.



Wo wir stehen.

#staySTRong:
Denn was wir heute leisten,
entscheidet über morgen.

Wir machen transparent, wo wir heute auf dem Weg zum fairport STR stehen. Die Pandemie bescherte dem Landesairport zwar hohe finanzielle Verluste, doch für uns zählt Langfristigkeit. Wichtige Investitionen in die Zukunft tätigten wir 2020 weiter. So entschieden wir uns beispielsweise, trotz Einstellungsstopp Ausbildungsplätze anzubieten. Insgesamt 61 Auszubildende waren 2020 bei der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG). Damit fördern wir die nächste Fachkräftegeneration.



BILANZ

der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2020

Aktiva	31.12.2020 T€	31.12.2019 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	1.418	1.458
2. Geleistete Anzahlungen	439	414
	1.857	1.872
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	365.212	380.952
2. Technische Anlagen und Maschinen	49.052	31.850
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	24.486	23.746
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.559	8.620
	446.309	445.168
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	19.832	53.250
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	500	0
3. Beteiligungen	97.551	97.660
4. Ausleihungen an Beteiligungsunternehmen	500	0
	118.383	150.910
	566.549	597.950
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.271	2.131
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.680	12.434
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.409	2.635
3. Forderungen gegen Gesellschafter	296	377
4. Sonstige Vermögensgegenstände	7.538	7.144
	16.923	22.590
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.433	583
	20.627	25.304
C. Rechnungsabgrenzungsposten	95	87
	587.271	623.341

Passiva	31.12.2020 T€	31.12.2019 T€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	50.000	50.000
II. Kapitalrücklage	295.446	295.446
III. Gewinnrücklagen		
1. satzungsmäßige Rücklagen	5.000	5.000
2. andere Gewinnrücklagen	140.370	90.196
	145.370	95.196
IV. Jahresfehlbetrag / -überschuss	-96.906	50.174
	393.910	490.816
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	4.962	4.803
2. Steuerrückstellungen	2.574	7.260
3. Sonstige Rückstellungen	21.936	34.486
	29.472	46.549
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	108.199	24.861
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.107	8.469
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	39.599	40.883
4. Sonstige Verbindlichkeiten	4.463	5.205
	158.368	79.418
D. Rechnungsabgrenzungsposten	5.521	6.558
	587.271	623.341

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Flughafen Stuttgart GmbH vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020

		31.12.2020	31.12.2019
	T€	T€	T€
1. Umsatzerlöse	142.059		300.112
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	762		936
3. Sonstige betriebliche Erträge	7.116		4.214
		149.937	305.262
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.012		9.924
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	45.255		68.369
		53.267	
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	44.486		53.547
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	14.033		13.335
		58.519	
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		33.341	33.536
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		66.313	71.837
8. Erträge aus Beteiligungen		558	1.350
9. Erträge/Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen		-2.502	2.201
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		7	25
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen		33.558	390
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		678	442
13. Ergebnis vor Ertragsteuern		-97.676	57.458
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-1.065	6.598
15. Ergebnis nach Steuern		-96.611	50.860
16. Sonstige Steuern		295	686
17. Jahresfehlbetrag / -überschuss		-96.906	50.174

ANHANG

für das Geschäftsjahr 2020

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 2020 wurde nach den Vorschriften des Dritten Buches des HGB und unter Berücksichtigung der Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

Verpflichtungen nach dem Energiewirtschaftsgesetz – EnWG

Mit Inkrafttreten der Neuerungen des EnWG im August 2011 ist die Flughafen Stuttgart GmbH als Eigentümerin eines geschlossenen Verteilnetzes im Strombereich verpflichtet, die Anforderungen des § 6b Abs. 3 EnWG zu erfüllen. Demzufolge ist für den Stromnetzbereich ein sogenannter Tätigkeitsabschluss, bestehend aus Bilanz und Gewinn-

und Verlustrechnung, aufzustellen sowie für die sonstigen Tätigkeiten innerhalb und außerhalb der Elektrizitätsversorgung eine getrennte Kontenführung vorzuhalten. Die Flughafen Stuttgart GmbH kommt dieser Verpflichtung vollumfänglich nach. Hinsichtlich der Veröffentlichung des Tätigkeitsabschlusses sowie der Aufnahme von Erläuterungen im zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht nimmt die Gesellschaft die Erleichterungen des § 6b Abs. 8 EnWG in Anspruch.

Die Flughafen Stuttgart GmbH ist Eigentümerin der Stromversorgungsanlagen am Flughafen Stuttgart. Im Rahmen eines Überlassungsvertrages werden diese Anlagen an die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) verpachtet. Betreiberin der Versorgungsanlagen ist, entsprechend den vertraglichen Regelungen, die FSEG. Die Miet- und Pachterlöse für die Betriebsmittelüberlassung an die FSEG beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 10.488 T€. Weiterhin hat die Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2020 für Personalüberlassung und Managementdienstleistungen 2.462 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 2020 hat die Flughafen Stuttgart GmbH von der FSEG Leistungen in Höhe 17.797 T€ bezogen.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Anlagevermögen

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

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

erfolgten planmäßig über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, wobei sowohl die lineare als auch die degressive Abschreibungsmethode zur Anwendung kam. Der Übergang von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode erfolgt ab dem Zeitpunkt, zu dem die lineare Abschreibung zu höheren Abschreibungsbeträgen führt.

Die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern liegen bei Gebäuden und baulichen Betriebsanlagen zwischen 9 und 50 Jahren, bei technischen Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung zwischen 3 und 25 Jahren.

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

Entwicklung des Anlagevermögens

der Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2020

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2020 T€	Zugänge ¹ T€	Abgänge T€	Umbuchungen T€	Stand 31.12.2020 T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	21.151	638	131	346	22.004
2. Geleistete Anzahlungen	414	308	37	-246	439
	21.565	946	168	100	22.443
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	921.010	2.671	54	1.846	925.473
2. Technische Anlagen und Maschinen	408.420	20.986	14.030	2.177	417.553
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	85.658	6.025	5.755	911	86.839
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.620	4.584	611	-5.034	7.559
	1.423.708	34.266	20.450	-100	1.437.424
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	69.741	0	0	0	69.741
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	500	0	0	500
3. Beteiligungen	106.598	32	0	0	106.630
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	500	0	0	500
	176.339	1.032	0	0	177.371
Gesamt	1.621.612	36.244	20.618	0	1.637.238

¹ Einschließlich Investitionszuschuss (54 T€).

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

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

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

Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 01.01.2020 T€	Abschreibungen des Berichtsjahres T€	Abgänge T€	Stand 31.12.2020 T€	Stand 31.12.2020 T€	Stand 31.12.2019 T€
	19.693	1.016	123	20.586	1.418	1.458
	0	0	0	0	439	414
	19.693	1.016	123	20.586	1.857	1.872
	540.058	20.257	54	560.261	365.212	380.952
	376.570	5.895	13.964	368.501	49.052	31.850
	61.912	6.173	5.732	62.353	24.486	23.746
	0	0	0	0	7.559	8.620
	978.540	32.325	19.750	991.115	446.309	445.168
	16.491	33.418	0	49.909	19.832	53.250
	0	0	0	0	500	0
	8.938	141	0	9.079	97.551	97.660
	0	0	0	0	500	0
	25.429	33.559	0	58.988	118.383	150.910
	1.023.662	66.900	19.873	1.070.689	566.549	597.950

Umlaufvermögen

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

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel sind zu Nominalwerten bewertet. Erkennbare Einzelrisiken wurden durch angemessene Wertberichtigungen berücksichtigt. Forderungen in Fremdwährung bestehen nicht.

Die liquiden Mittel enthalten Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten.

Rechnungsabgrenzungsposten

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

Latente Steuern

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

Rückstellungen

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgt nach dem modifizierten Teilwertverfahren unter Anwendung versicherungsmathematischer Grundsätze. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen werden künftige Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie Rentenanpassungen berücksichtigt. Zur Ermittlung der Verpflichtungen werden die Sterbetafeln nach Prof. Dr. Klaus Heubeck (Richttafeln 2018 G) zugrunde gelegt. Ferner werden Pensionsrückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr mit einem der Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Jahre, welcher von der Deutschen Bundesbank veröffentlicht wird, abgezinst. Aus der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu der Bewertung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre resultieren ausschüttungsgesperrte Beträge in Höhe von 417 T€. Die Rückstellungen werden pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt und der von der Deutschen Bundesbank veröffentlicht wird (vgl. § 253 Abs. 2 Satz 1 und 2 HGB).

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

	zum 01.10.2022 in %	zum 01.04.2023 in %	p.a. ab 2024 in % p.a.
Gehaltstrend	1,40	1,80	2,00
Rententrend	1,40	1,80	1,00

	in %
Fluktuation	0,00 p.a.
Zinssatz am 31.12.2020	2,30

Die Bewertung der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit erfolgt unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Es wurden ein Rechnungszins von 0,47 % (Vorjahr: 0,63 %) für bestehende Altersteilzeitarbeitsverhältnisse sowie 0,47 % (Vorjahr: 0,63 %) für Anwartschaften zu Grunde gelegt. Bei der Berechnung der Altersteilzeitrückstellungen wurden künftige Lohn- und Gehaltssteigerungen ab dem 01. Oktober 2020 von 1,40 %, ab dem 01. April 2023 von 1,80 % und ab 2024 von 2,0 % berücksichtigt.

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

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden zum Erfüllungsbetrag bilanziert.

Rechnungsabgrenzungsposten

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

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagenspiegel (→ S. 72) dargestellt.

Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2020

Name und Sitz des Unternehmens	Anteil am Kapital %	Eigenkapital T€	Ergebnis des Geschäftsjahres T€
Baden-Airpark GmbH, Rheinmünster	65,8	105.623	-10.544
Cost Aviation GmbH (CA), Stuttgart	75,0	135	35
Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Stuttgart	100,0	25	212 ¹
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH, Stuttgart	100,0	1.684	-2.714 ¹
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Leinfelden-Echterdingen	100,0	1.078	452
S. Stuttgart Ground Services GmbH, Leinfelden-Echterdingen	51,0	819	-1.416
AHS Aviation Handling Services GmbH, Hamburg	10,0	1.618	-3.917
Flughafen Parken GmbH, München	14,29	48	-90 ²

¹ Vor Ergebnisabführung aufgrund des bestehenden Ergebnis-/Gewinnabführungsvertrags.

² Vorläufiges Jahresergebnis.

Die Flughafen Stuttgart GmbH stellt als Mutterunternehmen zum 31. Dezember 2020 für den größten Kreis von Unternehmen einen Konzernabschluss auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Finanzanlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Anteile an verbundene Unternehmen in Höhe von 33.417 T€ (Vorjahr: 0 T€) und Beteiligungen in Höhe von 141 T€ (Vorjahr: 390 T€) auf den niedrigeren beizulegenden Wert abgeschrieben.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.443 T€ (2019: 1.526 T€).

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 1.928 T€ (Vorjahr: 1.928 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Eigenkapital

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

Durch Gesellschafterbeschluss vom 15. Mai 2020 wurde der gesamte Jahresüberschuss des Vorjahres in die Gewinnrücklagen eingestellt. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Gewinnrücklagen auf 145.370 T€ (Vorjahr: 95.196 T€). Davon beträgt die satzungsmäßige Gewinnrücklage zum 31. Dezember 2020 10 % des Stammkapitals (5.000 T€).

Ausschüttungsgesperrte Beträge bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 417 T€ (Vorjahr: 424 T€).

Rückstellungen

Der Bilanzausweis setzt sich wie folgt zusammen:

Art der Rückstellungen	31.12.2020 T€	31.12.2019 T€
Rückstellungen für Pensionen	4.962	4.803
Steuerrückstellungen	2.574	7.260
Sonstige Rückstellungen	21.935	34.486
	29.471	46.549

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Aufwendungen für noch zu erteilende Gutschriften (5.719 T€), für noch nicht abgerechnete Bauleistungen (9.113 T€), für Personalaufwendungen (4.104 T€) sowie für sonstige zum Bilanzstichtag erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten (2.999 T€).

Die Altersteilzeitverpflichtungen (1.739 T€) wurden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem beizulegenden Zeitwert zum 31. Dezember 2020 des Deckungsvermögens (609 T€) verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 683 T€.

Verbindlichkeiten

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

Art der Verbindlichkeiten	Gesamt		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit 1–5 Jahre		Restlaufzeit > 5 Jahre	
	31.12.2020 T€	31.12.2019 T€	31.12.2020 T€	31.12.2019 T€	31.12.2020 T€	31.12.2019 T€	31.12.2020 T€	31.12.2019 T€
Verbindlichkeiten								
– gegenüber Kreditinstituten	108.199	24.861	107.522	24.057	677	0	0	804
– aus Lieferungen und Leistungen	6.107	8.469	6.107	8.469	0	0	0	0
– gegenüber verbundenen Unternehmen	39.599	40.883	39.599	40.883	0	0	0	0
– sonstige	4.463	5.205	3.262	3.771	280	361	922	1.073
(davon aus Steuern)	(1.176)	(503)	(0)	(503)	(0)	(0)	(0)	(0)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	158.368	79.418	156.490	77.180	957	361	922	1.877

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen geschäftsübliche Eigentumsvorbehalte.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren 1.810 T€ (Vorjahr: 1.438 T€) aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

Rechnungsabgrenzungsposten

Mit Vertrag vom 17. Juli 2009 wurde mit der Deutschen Flugsicherung die Vereinbarung getroffen, dass die abgezinsten Selbstkosten i. S. d. § 27 d LuftVG (Miete bei Behörden) der nächsten zwölf Jahre der FSG abgegolten werden. Der Rechnungsabgrenzungsposten wird rätierlich über die Laufzeit des Vertrages aufgelöst und hat zum 31. Dezember 2020 einen Stand in Höhe von 0 T€.

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

Latente Steuern

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

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

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern verrechnet. Als Saldogröße ergibt sich zum 31. Dezember 2020 ein aktiver Steuerabgrenzungsposten. Von dem Wahlrecht der Aktivierung dieses Steuerabgrenzungspostens wird in Einklang mit § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB kein Gebrauch gemacht.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zur Sicherung von Erbbauzinsverpflichtungen bestehen zu Lasten verschiedener Erbbaurechte Reallasten von insgesamt 390 T€. Die Erbbauzinsverpflichtungen belaufen sich auf jährlich rund 1 Mio. € mit einer Laufzeit bis längstens 31. Dezember 2020.

Finanzielle Verpflichtungen aus begonnenen Investitionen (luft- und landseitiger Flughafen ausbau) bestehen in Höhe von rund 33 Mio. €.

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen gemäß § 285 Nr. 3a HGB bestehen aus Pacht-, Miet- und Leasingverträgen, davon im Geschäftsjahr 2020

in Höhe von 1.235 T€. Für den Zeitraum 2021 bis 2029 bestehen weitere Verpflichtungen in Höhe von 1.016 T€. Die Miet-, Pacht- und Leasingverträge betreffen Mieten für den Fuhrpark und Stellplätze sowie bestimmte Büro- und Geschäftsausstattungen (Kopierer, Drucker).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

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

	2020 T€
Flughafenentgelte	30.273
Abfertigungsentgelte	17.800
Zentrale Infrastrukturentgelte	7.100
Sonstige Erlöse Aviation	10.925
Miet- und Pachterlöse	38.561
Umsatz- und Konzessionsabgaben/ Gestattungsentgelte	16.994
Erlöse aus Versorgungsleistungen	11.392
Sonstige Erlöse Non-Aviation	9.014
	142.059

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 4.468 T€ enthalten, es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Des Weiteren sind Erstattungen der vom Arbeitgeber zu tragenden Sozialversicherungsbeiträge von der Bundesagentur für Arbeit im Zusammenhang mit der Beantragung von Kurzarbeitergeld in Höhe von 2.351 T€ (Vorjahr: 0 T€) enthalten.

Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betrugen im Jahr 2020 3.107 T€ (Vorjahr: 3.135 T€).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 125 T€ (Vorjahr: 178 T€) enthalten.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2020 T€	2019 T€
Finanzerträge		
Erträge aus Beteiligungen	558	1.350
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(558)	(1.350)
Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	212	2.201
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7	25
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)
	777	3.576
Finanzaufwendungen		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-33.558	-390
Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen	-2.714	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-678	-442
	-36.950	-832
Finanzergebnis	-36.173	2.744

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen betreffen im Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 120 T€ (Vorjahr: 136 T€) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, die mit Zinserträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 7 T€ (Vorjahr: 5 T€) verrechnet wurden.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhalten Steuernachzahlungen und -erstattungen aus geänderten Steuerbescheiden für die Vorjahre. Zusätzlich können coronabedingt Verluste aus dem aktuellen Geschäftsjahr rückgetragen werden, was zu einer geringeren Steuerbelastung für 2019 führt.

Sonstige Angaben

Zahl der Mitarbeitenden

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Geschäftsführung und Auszubildende) beträgt 989 (Vorjahr: 980):

Angestellte	578
Gewerbliche Arbeitnehmer	411
	989

Angaben zu Organen der Gesellschaft

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2020 gehörten der Geschäftsführung

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

an.

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung (einschließlich von Dritten gewährte Vergütungen) beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 423 T€.

Die Gesamtbezüge von Herrn Walter Schoefer im Geschäftsjahr 2020 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	195 T€
Voraussichtliche erfolgsabhängige Vergütung	0 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	11 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	210 T€

Weiterhin besteht für Altersversorgungsansprüche zum 31. Dezember 2020 eine Pensionsrückstellung für Herrn Walter Schoefer in Höhe von 1.759 T€.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Frau Dr. Arina Freitag im Geschäftsjahr 2020 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	195 T€
Voraussichtliche erfolgsabhängige Vergütung	0 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	13 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	5 T€
Gesamtbezüge	213 T€

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

An weitere ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2020 223 T€ bezahlt; für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.203 T€.

Aufsichtsrat

Die Flughafen Stuttgart GmbH hat mit Veröffentlichung im Bundesanzeiger nach § 97 Abs. 1 Aktiengesetz am 19. September 2019 bekanntgegeben, dass inzwischen gruppenweit in der Regel mehr als 2.000 Arbeitnehmer beschäftigt sind. Dies hat zur Folge, dass der Aufsichtsrat nunmehr nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bilden ist. Im Gesellschaftsvertrag in der gültigen Fassung vom 08. Mai 2020 haben die Gesellschafter festgelegt, dass der Aufsichtsrat aus 16 Mitgliedern besteht. Weiterhin hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 07. Juli 2020 einen Vermittlungsausschuss, Vergabeausschuss, eine Personalkommission sowie einen Beteiligungs- und Finanzausschuss gewählt.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 24 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 96.906 T€ auf neue Rechnung vorzutragen.


Nachtragsbericht

Mit Ausnahme der bereits bekannten Auswirkungen der Corona-Pandemie liegen keine weiteren Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Ende des Geschäftsjahres vor, die eine wesentliche Auswirkung auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft haben könnten.

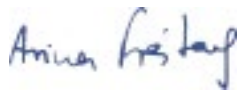
Stuttgart, 25. Februar 2021

Flughafen Stuttgart GmbH

Geschäftsführung



Walter Schoefer



Dr. Arina Freitag

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie den Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft.

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigegefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigegefügte zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lage- und Konzernlageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.

→ führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

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

Wir haben die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung der nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Sparte Netz – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 einschließlich der Angaben zu den Regeln, nach denen die Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens sowie die Aufwendungen und Erträge den gemäß § 6b Abs. 3 Satz 1 bis 4 EnWG geführten Konten zugeordnet worden sind – geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- wurden die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 in allen wesentlichen Belangen erfüllt und
- entspricht der beigefügte Tätigkeitsabschluss in allen wesentlichen Belangen den Vorschriften des § 6b Abs. 3 EnWG.

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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

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

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

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt wurden sowie einen Vermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet. Die Prüfung umfasst die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde.

Stuttgart, den 25. Februar 2021

Baker Tilly GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Düsseldorf)



Peter Schill
Wirtschaftsprüfer



Daniel Deutsch
Wirtschaftsprüfer

PERSONALKENNZAHLEN

2019/2020

Für alle Personalkennzahlen gilt der Stichtag 31. Dezember. Wo nicht eigens vermerkt, beziehen sich die Zahlen auf die Stammebelegschaft (ohne Beschäftigte in der Ausbildung, im Praktikum oder in einem Leiharbeitsverhältnis). Soweit nicht anders ausgewiesen, gelten sämtliche Angaben nur für die Flughafen Stuttgart GmbH.

Belegschaft nach Beschäftigungsart und Arbeitsvertrag [GRI 102-41]

	2020						2019					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	267	26,9	726	73,1	993	100	265	26,6	733	73,5	998	100
Voll- und Teilzeitbeschäftigte												
Vollzeit	163	16,4	655	66,0	818	82,4	154	15,4	666	66,7	820	82,2
Teilzeit	104	10,5	71	7,2	175	17,6	111	11,1	67	6,7	178	17,8
Arbeitsverträge												
Befristet	10	1,0	12	1,2	22	2,2	15	1,5	9	0,9	24	2,4
Unbefristet	257	25,9	714	71,9	971	97,8	250	25,1	724	72,6	974	97,6
Weitere Beschäftigte												
Auszubildende und dual Studierende	15	–	46	–	61	–	15	–	48	–	63	–
Studierende im Praktikum	0	–	2	–	2	–	8	–	8	–	16	–
Leiharbeitende	0	–	0	–	0	–	1	–	0	–	1	–
Gesamtbeschäftigte	282	26,7	774	73,3	1.056	100	289	26,8	789	73,2	1.078	100
Mitarbeitende mit Kollektivvereinbarungen ¹	274	97,2	745	96,3	1.019	96,5	270	93,4	750	95,1	1.020	94,6

¹ Einschließlich Leiharbeitenden.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

	2020			2019		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Meldepflichtige Unfälle¹	4	10	14	4	24	28
davon Betriebs-/Arbeitsunfälle	3	7	10	3	21	24
davon Wegeunfälle	1	1	2	1	3	4
davon Betriebssportunfälle	0	2	2	0	0	0
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle ²	–	–	331	–	–	393
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0	0	0	0
1.000-Personen-Quote ³	11,0	9,0	9,5	10,7	27,3	22,8
Krankentage⁴	2.721	10.064	12.785	3.632	14.613	18.245
Krankheitsquote⁵	4,2	5,6	5,2	6,2	8,2	7,7

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

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

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

⁴ Ohne Personen in Leiharbeitsverhältnis.

⁵ Verhältnis der Krankentage zu den Solltagen in %.

Fluktuation im Unternehmen

	2020				2019			
	Eintritte	in %	Austritte	in %	Eintritte	in %	Austritte	in %
Eintritte und Austritte gesamt	67	-	62	-	99	-	81	-
nach Altersklassen¹								
< 30 Jahre	35	52,2	14	22,6	51	51,5	20	24,7
30 bis 39 Jahre	16	23,9	7	11,3	19	19,2	22	27,2
40 bis 49 Jahre	9	13,4	8	12,9	16	16,2	12	14,8
50 bis 59 Jahre	4	6,0	5	8,1	10	10,1	5	6,2
> 59 Jahre	3	4,5	28	45,2	3	3,0	22	27,2
nach Geschlecht¹								
Weiblich	20	29,9	9	14,5	35	35,4	23	28,4
Männlich	47	70,2	53	85,5	64	64,7	58	71,6
Durchschnittliche Fluktuationsquote²				5,9				7,64

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Ein- und Austritte.

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

Altersstruktur im Unternehmen 2020

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammbelegschaft	267	26,9	726	73,1	993	100
nach Altersklassen						
< 30 Jahre	58	5,8	78	7,9	136	13,7
30 bis 39 Jahre	69	7,0	89	9,0	158	15,9
40 bis 49 Jahre	64	6,5	146	14,7	162	16,3
50 bis 59 Jahre	65	6,6	309	31,1	374	37,7
> 59 Jahre	11	1,1	104	10,5	115	11,6

Anzahl und Altersstruktur Führungskräfte 2020

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Führungskräfte	16	21,9	57	78,1	73	100
nach Altersklassen¹						
< 30 Jahre	0	0,0	1	1,4	1	1,4
30 bis 39 Jahre	2	2,7	7	9,6	9	12,3
40 bis 49 Jahre	8	11,0	13	17,8	21	28,8
50 bis 59 Jahre	5	6,9	30	41,1	35	48,0
> 59 Jahre	1	1,4	6	8,2	7	9,6

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Führungskräfte.

Nationalitäten

	2020						2019					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	267	26,9	726	73,1	993	100	265	26,6	733	73,5	998	100
Deutsche Staatsangehörigkeit	237	23,9	666	67,1	903	90,9	238	23,9	669	67,0	907	90,9
Andere Staatsangehörigkeit	30	3,0	60	6,0	90	9,1	27	2,7	64	6,4	91	9,1

Beschäftigte mit Behinderung

	2020						2019					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeitende mit Behinderung¹	17	6,0	74	9,6	91	8,6	16	5,6	77	9,8	93	8,6
Mitarbeitende mit GdB < 50	7	–	34	–	41	–	5	–	36	–	41	–
davon gleichgestellte Beschäftigte	2	–	17	–	19	–	2	–	17	–	19	–
Mitarbeitende mit Schwerbehinderung (GdB > 50)	10	–	40	–	50	–	11	–	41	–	52	–
Mitarbeitende mit Einschränkung ²	12	–	57	–	69	–	13	–	58	–	71	–
Schwerbehindertenquote²						7,4						7,6

¹ Ohne Leiharbeitende

² Gemäß Sozialgesetzbuch IX.

Inanspruchnahme von Elternzeit

	2020						2019					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit¹	45	4,5	69	7,0	114	11,5	39	3,9	63	6,3	102	10,2
Elternzeit in Anspruch genommen ^{2,3}	35	77,8	10	14,5	45	39,5	23	59,0	14	22,2	37	36,3
nach Beendigung der Elternzeit zurückgekehrt ³	14	31,1	9	13,0	23	20,2	9	23,1	14	22,2	23	22,6
nach Beendigung der Elternzeit ausgetreten ³	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	2,6	0	0	1	1,0
Quote der Rückkehrenden ³		100		100		100		90,0		100		96,0

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

² Ohne Elternzeit mit Teilzeittätigkeit.

³ Anteil der Beschäftigten mit Anspruch auf Elternzeit.

Weiterbildung

	2020			2019		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Person¹	34,2	53,6	41,9	23,5	58,2	48,9
Pro Führungskraft ²	2,1	15,5	12,3	34,9	67,9	60,2
Pro Person ohne Führungsverantwortung	10,6	57,7	44,9	22,6	57,3	47,9

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

² Führungsverantwortung für mindestens drei Mitarbeitende.

UMWELTKENNZAHLEN

2018 bis 2020

Teil der Umwelterklärung nach EMAS

Die personenbezogenen Angaben beziehen sich auf folgende Personalzahlen der FSG [993 (2020), 998 (2019), 968 (2018)], FSEG [1 (2018-2020)] und SAG [347 (2020), 505 (2019), 442 (2018)]. Eine Verkehrseinheit (VE) entspricht im Luftverkehr einem Fluggast mit Handgepäck oder 100 kg Luftfracht. Die Zahl der Verkehrseinheiten ist den Flughafen-Kennzahlen am Anfang des Berichts zu entnehmen. Die von der FSG-Organisation abgefertigten Flugbewegungen (FB) beliefen sich 2020 auf 25.201 FB [72.185 (2019), 68.514 (2018)].

Energie

Gesamtenergiebezug	2020	2019	2018
Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)¹	81,3	101,7	98,4
Gesamtenergiebezug FSG (GWh) ²	20,9	26,4	25,2
Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)	21,6	27,4	28,3
Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergiebezug (%)	34,2	32,9	34,6
Gesamtenergiebezug Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (kWh/VE)	23,4	7,8	8,1
Direkter Energiebezug	2020	2019	2018
Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh)³	45,1	50,9	51,4
Erdgas (m ³)	4.158.265	4.811.016	4.802.519
Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)	13,3	15,5	17,2
Heizöl (l) ⁴	195.899	126.828	168.631
Pellets (kg) ⁵	80.600	109.520	134.140
Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)	11,7	13,6	14,9
im BHKW (GWh)	10,9	12,7	14,1
durch PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung, GWh)	0,7	0,7	0,7
Stromerzeugung in PV-Anlagen zur Einspeisung (GWh)	1,8	1,8	1,8
Wärme- und Kälteproduktion FSEG (GWh)	11,7	14,0	13,7
Gesamter Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)	5,4	11,8	12,3
Kraftstoffbezug FSG (inkl. SAG, GWh)	2,8	7,2	7,3
darin Abfertigungsfuhrpark (GWh)	1,7	5,2	4,9
Gesamte Prozessenergie FSG (GWh)⁶	0,2	0,3	0,2
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro abgef. FB (kWh/FB)	102,3	94,2	91,7
Elektrifizierungsquote Abfertigungsfuhrpark (%)	37,1	34,1	k.A.

¹ Nach Redaktionsschluss des Berichts 2019 haben sich die Strombezugswerte der FSG und FSEG für 2019 geändert. Die Werte wurden korrigiert.

² Inklusive Gesamtenergiebezug SAG.

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

⁴ Inklusive Verbräuche der Notstromgeneratoren.

⁵ Einkaufsmengen.

⁶ Die FSG setzt Propangas für die Brandlöschübungen der Feuerwehr ein. 2019 testete die FSG den Ersatz von Kerosin durch CO₂-ärmeren Diesel in den Luftstartgeräten. 2020 fand die Betankung wieder mit Kerosin statt.

Energieeffizienz (Fortsetzung)

Indirekter Energiebezug	2020	2019	2018
Strombedarf Flughafen Stuttgart (GWh) ⁷	42,3	52,1	49,5
Gesamter Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh) ⁸	30,6	38,6	34,6
Strombezug FSG (inkl. SAG, GWh) ¹	6,4	6,5	6,5
Strombezug FSEG (GWh) ^{1,9}	9,3	11,1	9,4
Anteil ern. Energien am Strombezug Fhg. Organisation (%)	100	100	100
Gesamter Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh) ¹⁰	25,9	30,0	28,1
Wärmebezug FSG (inkl. SAG, GWh)	11,4	12,4	11,3
Wärmebezug FSEG (GWh) ¹¹	0,7	2,7	4,0
Strombedarf Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (kWh/VE)	12,2	4,0	4,1
Wärmebezug pro m ² Energiebezugsfläche Fhg. Stuttgart (kWh/m ²)	83,2	90,5	85,7

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

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

⁹ Inklusive Netzverluste.

¹⁰ Die Bilanzierung der Heizenergie erfolgt über eine Verteilung der Gebäudewärmebezüge auf die Nutzfläche (fremd- oder eigengenutzt).

¹¹ Die FSEG benötigt Wärme, um mithilfe der Absorptionskältemaschinen Kälte zu produzieren.

Klimaschutz

CO ₂ -eq-Emissionen (nach ACA) ¹	2020	2019	2018
Gesamte CO ₂ -eq-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)	9.313	10.708	11.015
Scope 1 (t)	9.313	10.708	11.015
Brennstoffverbrauch (t)	8.912	10.052	10.158
Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)	300	586	821
Prozessenergieverbrauch (t) ²	102	70	36
Scope 2 (t)	0	0	0
Energiefremdbezug (t)	0	0	0
Scope 3 (t) ³	81.894	225.047	215.290
Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter (t)	348	565	795
Strombezug Mieteinheiten (t) ³	1.859	2.762	2.844
Dienstreisen Mitarbeitenden (t)	87	105	104
Landseitiger Verkehr (t) ⁴	31.805	90.157	88.012
darin Anreiseverkehr Fluggäste (t)	17.149	68.238	66.558
darin Pendelverkehr Mitarbeitenden (t)	12.468	19.644	19.122
LTO-Zyklus + APU Luftverkehr (t)	47.795	131.459	123.535
Gesamte CO ₂ -eq-Emissionen Scope 1 + 2 pro Verkehrseinheit (kg/VE)	2,68	0,82	0,90

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

² Inklusive Kältemittelverluste (2020: 0 t, 2019: 0 t, 2018: 0 t).

³ Die Grünstrommengen der Mieteinheiten haben sich nach Redaktionsschluss des Berichts 2019 geändert. Die entsprechenden Werte wurden korrigiert.

⁴ An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchern, Angestellten und Lieferfirmen.

Klimaschutz (Fortsetzung)

Emittierte Luftschadstoffe (Flughafen Stuttgart Organisation) ⁵	2020	2019	2018
Stickoxide NO _x (t)	0,81	6,19	6,21
Schwefeloxide SO ₂ (t)	0,00	0,35	0,42
Feinstaub PM10 (t)	0,00	0,60	0,61
Emittierte Luftschadstoffe pro Verkehrseinheit (g/VE)	0,23	0,55	0,60

⁵ Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (ohne Fremdanteil); die Schadstoffkonzentration in der Luft wird am Flughafen Stuttgart nicht gemessen. Umrechnungsfaktoren nach GEMIS-Datenbank. Da sich die Umrechnungsfaktoren geändert haben, wurden auch die Werte in dieser Tabelle aktualisiert.

Fluglärm

Flugbewegungen nach Tageszeit	2020	2019	2018
6–18 Uhr (Tag)	42.303	98.855	95.592
18–22 Uhr (Abend)	12.312	32.273	31.449
22–6 Uhr (Nacht)	2.098	6.911	6.020
23–6 Uhr (Ausnahmegenehmigungen) ¹	2.090	4.302	4.571

Fläche Lärmfestschreibungskontur (km ²) ²	2020	2019	2018
Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag	2,72	3,50	3,23
Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht	2,04	5,42	5,02

Dauerschallpegel (Mittelwert)	2020	2019	2018
Ø alle Messstationen Tag dB(A)	47,4	54,0	54,1
Ø alle Messstationen Nacht dB(A)	41,6	44,6	44,4

Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Personen) ³	2020	2019	2018
Dauerschallpegel 60–65 dB(A) Tag und Abend	200	2.750	2.180
Dauerschallpegel > 65 dB(A) Tag und Abend	0	60	60
Dauerschallpegel Tag und Abend	200	2.810	2.240
Dauerschallpegel 50–55 dB(A) Nacht	620	8.540	7.220
Dauerschallpegel > 55 dB(A) Nacht	60	230	240
Dauerschallpegel Nacht	680	8.770	7.460

¹ Inklusive der Nachtluftpostbewegungen.

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

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

Gewässerschutz

Wasserentnahme	2020	2019	2018
Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m³)¹	181.581	297.972	278.827
Bezug Frischwasser FSG (inkl. SAG, m ³)	147.469	199.767	182.456
Bezug Frischwasser FSEG (m ³)	13.053	23.561	24.620
Frischwasserbezug Fhg. Stuttgart pro Verkehrseinheit (m ³ /VE)	52,3	22,9	22,9

¹ Enthalten sind alle Unternehmen am Standort. Nach Redaktionsschluss des Berichts 2019 wurde die Frischwasser-Abrechnung für 2019 korrigiert. Entsprechend wurden alle daraus berechneten Werte korrigiert.

Gewässerschutz (Fortsetzung)

Einspeisung Abwasser	2020	2019	2018
Häusliches Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m³)	139.235	259.790	233.674
Häusliches Schmutzwasser FSG (inkl. SAG, m³)	105.976	174.490	149.240
Häusliches Schmutzwasser FSEG (m³)	6.527	11.796	12.310
Enteisung	2020	2019	2018
Enteisungsabwasser (m³)²	541.162	548.316	498.525
Angefallene Menge TOC (t)	119	651	232
aus Flugzeugenteisungen SAG (t)	56	106	74

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

Material

Enteisungsmittel	2020	2019	2018
Enteisungsmittel Flughafen Stuttgart gesamt (t)	633	2.378	1.023
Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)	310	509	360
Enteisungsmittel Flugzeuge (t)	323	1.868	664
darin Enteisungsmittel Flugzeuge SAG (t)	179	344	236
Papier	2020	2019	2018
Papier FSG (inkl. FSEG, 1.000 Blatt)	1.000	2.350	2.275
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)	20	43	35
Papier pro FSG-Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	1,0	2,4	2,4
Papier SAG (1.000 Blatt)¹	1.000	1.200	1.480
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch SAG (%)	100	100	95
Papier pro SAG-Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	2,9	2,4	3,3
Sonstige RHB-Stoffe	2020	2019	2018
Sonstige RHB-Stoffe Fhg. Stuttgart Organisation (l)	15.271	18.461	14.616
Farbe (kg)	7.270	5.450	5.110
Verdünner (l)	400	1.050	900
Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor, l)	3.966	9.236	6.051

¹ Die Verbrauchsmengen der SAG für 2019 lagen zum Redaktionsschluss des Berichts 2019 noch nicht vor. Die Werte wurden korrigiert.

Entsorgung

Abfallaufkommen ¹	2020	2019	2018
Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)	3.446	7.288	4.992
ohne witterungsabhängige Abfallkategorien (t) ²	1.201	3.112	2.353
nicht gefährliche Abfälle (t)	3.385	6.399	4.891
gefährliche Abfälle (t)	61	889	101

Entsorgung (Fortsetzung)

Verwertungsquote (%)	98	98	98
Abfall pro Verkehrseinheit (kg/VE)	0,99	0,56	0,41
Abfall pro VE (ohne witterungsabhängige Abfallkat., kg/VE)	0,35	0,24	0,19
Entwicklung ausgewählter Abfallarten³	2020	2019	2018
Flugzeugenteisungsmittel (t)	1.110	2.176	1.695
Flotatschlamm (t) ⁴	360	0	370
Restmüll (zur Verwertung, t)	383	784	777
Grasschnitt (t)	733	675	514
Mischpapier (t)	81	320	185
Fettabscheiderinhalte (t)	125	248	217
Lebensmittelabfälle (t)	63	88	51
Bauschutt (t)	91	84	82
Hohlglas (t)	2	81	92
Restmüll (zur Beseitigung, t)	70	79	81

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

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

³ In der oben genannten Abfallmenge enthalten; genannt sind die zehn mengenmäßig häufigsten Abfallarten (Bezugsjahr 2020). Viele der in der Gewerbeabfallverordnung genannten Kategorien gehören nicht dazu. Die Restabfälle führt die FSG einer Sortieranlage zu, denn aufgrund der öffentlichen Bereiche erreicht der Flughafen die Trennquote nach Gewerbeabfallverordnung nicht selbst.

⁴ 2019 waren die Flotatschlammengen in der Menge der Schlämme aus Beckenreinigung enthalten (2019: 1.239 t).

Biologische Vielfalt

Flächeninformationen	2020	2019	2018
Gesamtfläche Flughafen Stuttgart (ha)	402,0	401,3	401,3
Energiebezugsfläche (m ²) ¹	302.769	301.932	282.153
Flächenverbrauch in Bezug auf biologische Vielfalt	2020	2019	2018
Versiegelte Fläche (ha)	213,6	212,5	212,5
darin bebaute Fläche (ha, ohne US-Teil)	22,8	22,8	22,8
Naturnahe Fläche am Standort (ha)	189,0	189,4	189,4
darin Dachbegrünungsflächen (ha)	0,6	0,6	0,6
Naturnahe Fläche außerhalb des Standorts (ha)²	4,9	4,9	4,9
Anzahl Wildtierschläge	2020	2019	2018
pro 10.000 Flugbewegungen (Anzahl)	5,1	6,6	6,2

¹ Inklusive Kongresshotel. Das Mövenpick Hotel Stuttgart Messe & Congress gehört nicht zu den Flächen des Flughafens, da es nicht dessen Eigentum ist. Es wird jedoch vollständig von der FSEG mit Energie versorgt und wird deshalb in der Energiebilanz und der Energiebezugsfläche berücksichtigt.

² Enthält von der FSG gepflegte Flächen; hauptsächlich Ausgleichsflächen. Wert 2018 wurde korrigiert.

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 2020 überzeugt sowie wichtige Geschäftsvorgänge in seinen Sitzungen am 31. März 2020, 07. Juli 2020, 01. Oktober 2020 und am 01. Dezember 2020 beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2020 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns wurden vom Aufsichtsrat anhand des Prüfungsberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Baker Tilly GmbH & Co. KG, Stuttgart, geprüft. Der Abschlussprüfer erteilte den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss und den Lagebericht 2020 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns und empfiehlt der Gesellschafterversammlung,

a) den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2020 mit einem Jahresfehlbetrag von –96.906 T€ und einer Bilanzsumme von 587.271 T€ festzustellen,

b) der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2020 Entlastung zu erteilen,

c) zu beschließen, den Jahresfehlbetrag von –96.906 T€ auf neue Rechnung vorzutragen,

d) den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2020 mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von –71.549 T€ und einer Konzern-Bilanzsumme von 649.666 T€ festzustellen,

e) die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Baker Tilly GmbH & Co. KG, Stuttgart, als Abschlussprüfer der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2021 zu bestellen,

f) der Erklärung der Geschäftsführung zum Tantiemen-Verzicht für das Jahr 2020 als Voraussetzung für die Erstattung der Vorhaltekosten der FSG zuzustimmen.

Dem Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden über die Sonderprüfungen bezüglich der Spendenpraxis sowie der Bezüge von Geschäftsführung, leitenden Angestellten und des Aufsichtsrats und dem entsprechenden Prüfungsbericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Baker Tilly GmbH & Co. KG, Stuttgart hat der Aufsichtsrat zugestimmt.

Stuttgart-Flughafen, den 27. April 2021

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats



Minister Winfried Hermann

GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG NACH EMAS

Die unterzeichnenden EMAS Umweltgutachter Prof. Dr. Jan Uwe Lieback mit der Registrierungsnummer DE-V-0026, akkreditiert und zugelassen für die Bereiche NACE 35.11.6 „Elektrizitätserzeugung aus erneuerbaren Energien (z.B. Wind, Biomasse, Solar und Geothermie) mit und ohne Fremdbezug zur Verteilung“, NACE 35.11.8 „Elektrizitätserzeugung aus Wärmekraft (ohne Kernenergie) mit und ohne Fremdbezug zur Verteilung“, NACE 35.13 „Elektrizitätsverteilung“, NACE 35.30.6 „Wärmeversorgung“, NACE 35.30.7 „Kälteversorgung“ und NACE 52.23 „Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt“ bestätigt, begutachtet zu haben, dass die Organisation Flughafen Stuttgart GmbH, Flughafenstraße 32, D-70629 Stuttgart mit den Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Flughafenstraße 32, D-70629 Stuttgart und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Flughafenrandstraße, D-70629 Stuttgart, mit der Registrierungsnummer Nr. DE-175-00180 wie in der vorliegenden Umwelterklärung angegeben, alle Anforderungen der Verordnung (EG) Nr.1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 in der Fassung vom 28. August 2017 und 19. Dezember 2018 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS) erfüllt.

Mit Unterzeichnung dieser Erklärung wird bestätigt, dass:

- die Begutachtung und Validierung in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 in der durch die Verordnung (EU) 2017/1505 und (EU) 2018/2026 der Kommission geänderten Fassung durchgeführt wurden,
- das Ergebnis der Begutachtung und Validierung bestätigt, dass keine Belege für die Nichteinhaltung der geltenden Umweltvorschriften vorliegen und
- die Daten und Angaben der Umwelterklärung ein verlässliches, glaubhaftes und wahrheitsgetreues Bild sämtlicher Tätigkeiten der Organisation geben.

Diese Erklärung kann nicht mit einer EMAS-Registrierung gleichgesetzt werden. Die EMAS-Registrierung kann nur durch eine zuständige Stelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 erfolgen. Diese Erklärung darf nicht als eigenständige Grundlage für die Unterrichtung der Öffentlichkeit verwendet werden.

Stuttgart, den 12. Mai 2021



Prof. Dr.-Ing. Jan Uwe Lieback

Umweltgutachter DE-V-0026

GUT Zertifizierungsgesellschaft für Managementsysteme mbH

Umweltgutachter DE-V-0213

Eichenstraße 3 b

D-12435 Berlin

Tel: +49 30 223 2021-0

Fax: +49 30 223 2021-39

E-Mail: info@gut-cert.de

Wo wir hinwollen.



#staySTRong: Weil wir ambitionierte Ziele haben.

Bis spätestens 2050 wollen wir den Stuttgart Airport klimaneutral betreiben. Wir sind auf diesem Weg schon gut vorangekommen und wissen genau, was es noch zu tun gibt. Die nächsten Schritte für den Klimaschutz haben wir in unserer Strategie verankert. Um dauerhaft einer der leistungstärksten und nachhaltigsten Flughäfen Europas zu sein, haben wir uns im fairport-Programm weitere Ziele gesteckt.



FAIRPORT-PROGRAMM

Der Flughafen Stuttgart verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Ziele, die sich die Flughafengesellschaft gesteckt hat, sowie konkrete Schritte, durch die sie diese erreichen will, sind im fairport-Programm gebündelt. Dieses schreibt sie jährlich fort. Sämtliche Angaben beziehen sich auf die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG), sofern nicht explizit anders ausgewiesen. Die Umweltziele sind Teil der EMAS-Erklärung. Wir berichten über die Projektstände in den vorherigen Kapiteln dieses Berichts. Die für das Umweltprogramm relevanten Maßnahmen sind der FSG (1) sowie ihrer Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH (2) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (3)

zugeordnet und entsprechend gekennzeichnet. Um die Fortschritte im Blick zu behalten, verwendet das Umweltmanagement des Flughafens ein detaillierteres, internes Programm.

Die Corona-Pandemie zwang den Flughafen, viele seiner Pläne zu verwerfen. Das spiegelt das aktuelle fairport-Programm wider. Um Beschäftigung und Liquidität zu sichern, musste der Airport Investitionen aufschieben, einen Einstellungsstopp anordnen und Kurzarbeit beantragen. Wurde ein Vorhaben aufgrund der Krise verschoben, ist das neben der Maßnahme vermerkt.

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Leitbild fairport – Strategie			
Steigerung der Innovationskraft	Entwicklung einer Digitalisierungsstrategie	2020 (erreicht)	23
Steigerung der Transparenz	Hinführung zu einer dynamischen Berichterstattung mit Echtzeitdaten	2021	54
Stärkung des fairport-Gedankens	Einführung einer 180-Grad-Beurteilung für Mitarbeitende und Führungskräfte im Jahresgespräch	2020 (teilweise erreicht; Ziel für 2021)	43
	Erarbeitung eines Konzepts für eine fairport-Bilanz	Projekt krisenbedingt zurückgestellt	–
Nachhaltigkeit in der unternehmerischen Wertschöpfungskette	Einführung eines Supplier-Relationship-Management-Systems zur Bewertung von Lieferfirmen	2021 (krisenbedingt verschoben auf 2023)	–
Dialog mit den Stakeholdern			
Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung	Konsultierung des fairport-Beirats	Jährlich	12
	Einführung einer jährlichen Stakeholderdialog-Veranstaltung	2020 (erreicht)	11
Analyse der Stakeholder-Interessen	Fortführung des fairport-Radars (Online-Befragung)	Jährlich	12
	Launch des neuen Formats STR Politikbrief zur Information politischer Stakeholder ^{neu}	2021 (erreicht)	12
Corporate Governance und Compliance			
Implementierung eines Compliance-Managementsystems auf Basis des fairport-Kodex	Überarbeitung des zentralen Richtlinienmanagements (v. a. Dienstanweisungen der Geschäftsführung) und Regelwerks	Fortlaufend	14
Frühzeitige Erkennung von Chancen und Risiken	Strategische Weiterentwicklung des zentralen Risikomanagements	Fortlaufend	14
	Einführung eines Tax Compliance Management System	2020 (teilweise erreicht; Ziel für 2021)	15
	Ressourcenaufbau für die interne Revision	2020 (krisenbedingt verschoben auf 2021)	15
	Elektronisches System für Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber	2021	16

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Wirtschaft und Region			
Verbesserung der Passagierservices	Umsetzung eines neuen Gate-Konzepts	ab 2020 fortlaufend	35
	Einführung von Self-Boarding durch neue automatisierte Schleusen an 24 Abfluggates ^{neu}	2022	35
	Einrichtung einer digitalen Passkontrolle EasyPASS	2020 (teilweise erreicht; Ziel für 2021)	36
	Modernisierung der Lounges	Projekt krisenbedingt zurückgestellt	-
	Verlängerung der Dauer für kostenloses WLAN in den Terminals	2020 (erreicht)	-
Flughafen für alle	Neubau des Informationsschalters in Terminal 3 als rollstuhlgerechter Counter ^{neu}	2021 (erreicht)	11
	Verbesserung der Barrierefreiheit der Flughafenwebsite ^{neu}	2024	11
	Einrichtung einer Special-Needs-Kontrollspur in Terminal 3 für Fluggäste mit Behinderungen und Familien mit Kindern ^{neu}	2021 (krisenbedingt zurückgestellt)	-
Bereitstellung zukunftsfähiger Luftverkehrsinfrastruktur	Teilerneuerung der Start- und Landebahn	2020 (erreicht)	22
	Vorplanungen zur Ertüchtigung und energetischen Sanierung der Terminalgebäude	2020 (krisenbedingt verschoben auf 2022)	39
	Aufbau einer privaten 5G-Netzinfrastruktur auf dem Flughafencampus	2021 (krisenbedingt verschoben auf 2022)	-
Standortentwicklung und Verkehrsanbindung			
Weiterentwicklung des Flughafens zum intermodalen Verkehrsknoten	Steigerung des Nahverkehrsanteils am Modal Split auf 45 % nach Fertigstellung des U-Bahn-Anschlusses und des Flughafenbahnhofs	2030	37
	Testweise Ausgabe von kostenlosen ÖPNV-Tickets für ankommende Fluggäste (repräsentatives Passagierniveau erforderlich, darum vorerst zurückgestellt)	Projekt krisenbedingt zurückgestellt	-
	Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Beschilderung, Bike-Sharing)	2021	39
	Aufbau von zwei Bike-Sharing-Stationen am Flughafen Stuttgart und Anschluss an das Netz von Regio Rad Stuttgart ^{neu}	2021	39
Entwicklung der Stuttgart Airport City	Fortschreibung der Masterplanung zur Stuttgart Airport City	Fortlaufend	37
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Fortlaufend	39
Beschäftigte und Arbeitsumfeld			
Verbesserung der Arbeitssicherheit	Erneuerung/Sanierung aller Fluggastbrücken	2025	-
	Verbesserung der Lichtverhältnisse an den 40er-Positionen auf dem Vorfeld durch zusätzliche stationäre Beleuchtung	2020 (teilweise erreicht; Ziel für 2022)	44, 55
	Umgestaltung und Modernisierung des Enteisungsmittelanklagers	2020 (erreicht)	-
	Fahrzeug-Wintercheck für Mitarbeitende	2020 (erreicht)	44
	Geschwindigkeitskontrollen auf dem landseitigen Betriebsgelände	2021	-
Verbesserung des Gesundheitsschutzes	Angebot betrieblicher Corona-Impfungen (inkl. Bewerbung als Pilotprojekt beim Bundesland) zusätzlich zu Influenza-Impfungen ^{neu}	2021	44
Ausweitung des Angebots des betrieblichen Gesundheitsmanagements	Einrichtung eines neuen Fitnesscenters für Mitarbeitende	2025 (Projekt auf Prüfstand gestellt)	-
Verankerung des Arbeitsschutzes in der Organisation	Überarbeitung des Projektgenehmigungsprozesses zur systematischen Abfrage von Arbeitsschutzaspekten	2021	-
	Systematische Betrachtung der psychischen Gefährdungen am Arbeitsplatz	2019-2021	-
	Führungskräfte-Schulung zum Arbeitsschutz	2021	-
	Querqualifizierung eines Mitarbeiters als Fachkraft für Arbeitssicherheit ^{neu}	2021-2023	05

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Beschäftigte und Arbeitsumfeld			
Verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie	Angebot von Flughafenführungen für Mitarbeitende und deren Familien	Fortlaufend (derzeit ausgesetzt)	–
	Betreuungsprogramm für Kinder von Beschäftigten zwischen 6 und 13 Jahren in den Sommerferien	Fortlaufend (derzeit ausgesetzt)	–
	Abschluss einer Betriebsvereinbarung zum Homeoffice und mobilen Arbeiten	2020 (teilweise erreicht; Ziel für 2021)	42
	Einführung von Zeitwertkonten	2022 (krisenbedingt zurückgestellt)	–
Erhöhte Arbeitszufriedenheit	Einführung einer zentralen Personalverpflegung für den Standort	2021 (Projekt auf Prüfstand gestellt)	–
	Neue App für Mitarbeitende zur Verbesserung des Informationsflusses und zur Stärkung des Gemeinschaftsgefühls ^{neu}	2021	–
Mobilitätsförderung für Mitarbeitende	Radfahrangebot für Mitarbeitende stärken (mit der Initiative RadKULTUR)	2021	45
	Start eines Dienstradleasing-Angebots ^{neu}	2021	45
	Etablierung der neuen Stabsstelle Mobilitätsmanagement	2020 (erreicht)	37
	Einrichtung eines Mobilitätsportals für Mitarbeitende mit Informationen rund um den Arbeitsweg ^{neu}	2021	39
Ausbau des Weiterbildungsangebots	Ausbau von E-Learning-Programmen	Fortlaufend	16, 43
	Start eines Programms zum Aufbau digitaler Kompetenzen ^{neu}	2021	–
Nachbarschaft und Gesellschaft			
Steigerung der Akzeptanz bei der Nachbarschaft	Ausbau des Sponsorings von Jugendmannschaften, der kostenlosen Flughafenführungen und der Events am Flughafen	Fortlaufend (derzeit ausgesetzt)	47
	Einrichtung eines Besucherzentrums in Terminal 3	2020 (krisenbedingt verschoben auf 2021)	–
Umwelt und Ressourcen			
Geeignete Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung	Erstellung einer Leitlinie für umweltfreundliche Beschaffung ^{1,2,3}	2020 (nicht erreicht; 2021 erreicht)	49
Reduktion des Papierverbrauchs um 10 % gegenüber 2017 bis 2021 ^{1,2,3}	Erhöhung des Recyclingpapieranteils auf mindestens 90 % für den Bürogebrauch ^{1,2,3}	2021	63
	Informationskampagne zum sparsamen Umgang mit Papier ¹	2020 (krisenbedingt zurückgestellt)	63
Reduktion des Abfallaufkommens	Anreize für Mitarbeitende schaffen, eigene Kaffeetassen statt Plastikbechern an Kaffeeautomaten zu verwenden ^{1,3}	2020 (krisenbedingt verschoben auf 2021)	63
Kontinuierliche Verringerung der Einträge und Eingriffe in die Vorfluter	Verbesserung des sommerlichen Hochwasserschutzes durch Nutzung des Kombispeichers als Regenrückhalt bei Starkregenereignissen ¹	2020 (krisenbedingt verschoben auf 2022)	64
	Minimierung des Risikos einer Umweltbelastung durch Öl- und Kraftstoffunfälle auf dem Vorfeld durch Anschaffung eines speziellen Reinigungsgerätes ¹	2021 (krisenbedingt verschoben auf 2022)	65
Klimaschutz und Energie			
Erhöhung des Anteils der Energie aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergiebezug	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 5 % ²	2020 (nicht erreicht; neues Ziel für 2023)	54
	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 90 % bis 2040 ^{1,2} ^{neu}	2040	54
	Ausrüstung geeigneter Dachflächen mit Fotovoltaikanlagen und Steigerung der PV-Anlagenkapazität auf 17 MWp bis 2035 ^{1,2} ^{neu}	2035	54
	Eignungsprüfung von Dachflächen im Bestand zur Ausrüstung mit Fotovoltaikanlagen ^{1,2}	fortlaufend	54
Klimaneutrale Abfertigung durch Dienstleistungen der FSG und SAG bis 2030	Erweiterung der stationären Bodenstromversorgung auf 16-Vorfeldpositionen ^{1,3}	2021 (krisenbedingt verschoben auf 2022)	57
	Vollständige Elektrifizierung der Abfertigungsflotte ^{1,3}	2030	56

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Klimaschutz und Energie			
Reduktion der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen aus dem Flughafenbetrieb um 50 % gegenüber 1990 bis 2030	Runderneuerung des BHKW inkl. Prüfung des Steigerungspotenzials der Energieeffizienz und Einsatz einer Wärmepumpe ^{1,2}	2021	54
	Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb für den Fuhrpark ^{1,3}	fortlaufend	56
	Erneuerung der Winterdienstflotte auf Euro-6-Norm ¹	2024	57
	Analyse zur vergünstigten Abgabe von Biokraftstoffen an Mitarbeitende zur positiven Beeinflussung der Emissionen aus dem Pendelverkehr ¹	2021	57
	Einführung eines Fuhrparkmanagementsystems zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit und -auslastung im Fahrzeugpool ¹	2020 (krisenbedingt verschoben auf 2022)	57
Beeinflussung der Treibhausgasemissionen von Dritten am Flughafen Stuttgart neu	Machbarkeitsstudie zur regionalen Produktion von Sustainable Aviation Fuel und zur Markteinführung am Flughafen Stuttgart ¹	2020 (nicht erreicht; 2021)	59
Reduktion des Energieverbrauchs	Entwicklung eines Maßnahmenplans zur Umsetzung der Energieeinsparpotenziale ^{1,2}	2020 (erreicht)	53
	Sensibilisierung der Kundschaft durch Ausweisung der spezifischen Energieverbräuche für die Klimatisierung in der Heizkostenabrechnung ^{1,2}	2020 (krisenbedingt verschoben auf 2022)	55
	Umstellung auf LED und andere energiesparende Beleuchtungsmittel ^{1,2}	2015–2024 (Projekt in die folgenden beiden Maßnahmen aufgeteilt)	55
	Umbau der bestehenden Vorfeldbeleuchtung auf LED mit Effizienzsteigerung von 40 % ^{1,2} neu	2025	55
	Umstellung der Gebäude- und Außenbeleuchtung auf LED ^{1,2} neu	fortlaufend	55
Verbesserung der Ökobilanz neu entstehender eigengenutzter Gebäude	Entwicklung eines Leitfadens für nachhaltiges Bauen ¹	2020 (nicht erreicht; zurückgestellt)	56
	Erarbeitung eines Konzepts für eine nachhaltige und energieeffiziente Terminalsanierung ^{1,2}	2020 (krisenbedingt verschoben auf 2022)	56
Unterstützung neuer Technologien und Hinführung zur Marktreife	Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich und für interne Nutzung ¹	2020 (teilweise erreicht; neues Ziel für 2021)	57
	Durchführung verschiedener Forschungsprojekte zur Energieeffizienz ^{1,2}	2015–2020 (Projekte verlängert bis 2021)	54
Fluglärm und Schallschutz			
Erhöhte Einflussnahme auf Airlines	Wirksamkeitsprüfung der im Juli 2019 aktualisierten Entgeltordnung hinsichtlich der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte ¹	2021 (krisenbedingt verschoben auf 2023)	–
	Messtechnische Begleitung und Unterstützung der DFS bei der Einführung des GPS-basierten Routings ¹	2022	61
Steigerung der Transparenz zum Thema Fluglärm in der Bevölkerung	Ausweitung der Online-Information über Fluglärm für die Anwohnenden ¹	2020 (krisenbedingt verschoben auf 2021)	–

GRI-INHALTSINDEX



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

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

GRI 101: Grundlagen 2016

GRI 102: Allgemeine Angaben 2016

1. Organisationsprofil	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-1 Name der Organisation			8
GRI 102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen			10
GRI 102-3 Hauptsitz der Organisation			9
GRI 102-4 Betriebsstätten			9
GRI 102-5 Eigentumsverhältnisse und Rechtsform			8
GRI 102-6 Belieferte Märkte			10, 18/19, 36, SJB
GRI 102-7 Größe der Organisation	Der Flughafen Stuttgart ist kein Umsteigeflughafen, daher werden keine Umsteigezeiten berichtet.		8/9, 18/19, 40, 68-70
GRI 102-8 Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern		6	40/41, 84-86
GRI 102-9 Lieferkette			34, 49
GRI 102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette			23-25
GRI 102-11 Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip			14/15, 27-29
GRI 102-12 Externe Initiativen			10, 12, 43, 53, 106
GRI 102-13 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen			12
2. Strategie	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-14 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers			3
3. Ethik und Integrität	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen		10	10, 14/15
4. Führung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-18 Führungsstruktur			8/9, 17
5. Stakeholdereinbeziehung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen			12, 32
GRI 102-41 Tarifverträge		3	5, 39, 40, 84
GRI 102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder			12, 32
GRI 102-43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern			11, 12, 32, 41, 43
GRI 102-44 Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen			11, 12, 32, 41, 43

6. Vorgehensweise bei der Berichterstattung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-45 Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten			9, 106
GRI 102-46 Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen			32, 106
GRI 102-47 Liste der wesentlichen Themen			32, 105, 106
GRI 102-48 Neudarstellung von Informationen			106
GRI 102-49 Änderungen bei der Berichterstattung	Keine Änderungen im Vergleich zum Vorjahr.		106
GRI 102-50 Berichtszeitraum			103
GRI 102-51 Datum des letzten Berichts	Der Bericht 2019 wurde im Juli 2020 veröffentlicht.		103
GRI 102-52 Berichtszyklus			10
GRI 102-53 Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht			108
GRI 102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards			100
GRI 102-55 GRI-Inhaltsindex			100-104
GRI 102-56 Externe Prüfung			80-83, 93, 107

Themenspezifische Angaben

GRI 200: Ökonomie

GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			33-36
GRI 201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert			U, 34/35, 70
GRI 201-3 Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne			65, 74/75, 78
GRI 201-4 Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand			3, 8, 20, 34, 39, 54, 77
GRI 202: Marktpräsenz 2016	Kommentar	GC	
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		6	33-36
GRI 202-1 Verhältnis des nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standard-eintrittsgehalts zum lokalen gesetzlichen Mindestlohn		6	40, 84
A01 Anzahl der Passagiere			U, 18, 23, 36, SJB
A02 Anzahl der Flugbewegungen			U, 19, 23, SJB
A03 Luftfrachtvolumen			U, 19
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	Kommentar	GC	
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			32/33, 34, 37-39
GRI 203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen			37-39
GRI 203-2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen			34
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016	Kommentar	GC	
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		10	14-16, 33, 96
GRI 205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung		10	14-16
GRI 205-3 Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen	Keine Vorfälle bekannt.	10	14

GRI 300: Ökologie

GRI 301: Materialien 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8, 9	33, 48/49, 62
GRI 301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen		7, 8	90
GRI 302: Energie 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8, 9	32, 48/49, 52, 54, 98/99
GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation		7, 8	87, 88
GRI 302-3 Energieintensität		8	87, 88
GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs		8, 9	54/55
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8	33, 48/49, 64/65
GRI 303-1 Wasser als gemeinsam genutzte Ressource		7, 8	64/65
GRI 303-2 Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung		7, 8	64/65
GRI 303-3 Wasserentnahme		7, 8	64/65, 89
GRI 303-4 Wasserrückführung		7, 8	64/65, 90
A04 Qualität des Niederschlagswassers			64/65
GRI 304: Biodiversität 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	33, 48/49, 65
GRI 304-1 Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden		8	62, 91
GRI 304-2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität		8	62
A09 Vorfälle Vogelschlag pro 10.000 Flugbewegungen			65, 91
GRI 305: Emissionen 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8, 9	32, 48/49, 52-59, 98/99
GRI 305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)		7, 8	88
GRI 305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)		7, 8	88
GRI 305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)		7, 8	88
GRI 305-4 Intensität der THG-Emissionen		8	88
GRI 305-5 Senkung der THG-Emissionen		8, 9	52/53
GRI 305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)		7, 8	88/89
GRI 305-7 Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen		7, 8	89
A05 Luftqualität	Wird nicht ermittelt.	8	64
GRI 306: Abfall 2020	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	33, 48/49, 62-64, 98
GRI 306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen		8	90/91
GRI 306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	Kabinenabfälle entsorgen die Airlines.	8	62-64, 90/91
GRI 306-3 Angefallener Abfall		8	62-64, 90/91
A06 Eingesetzte Enteisungsmittel			63, 64, 98
GRI 307: Umwelt-Compliance 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	33, 48, 94
GRI 307-1 Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	Keine.	8	48

GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	49, 98
GRI 308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	Keine. Eine Leitlinie zu nachhaltiger Beschaffung wird derzeit erstellt. Bei Ausschreibungen achtet die FSG darauf, dass Lieferfirmen die im fairport-Kodex festgeschriebenen Grundsätze einhalten.	8	49
AO: Intermodaler Verkehr	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			23, 32, 37-39, 97
AO: Lärm			
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			33, 48/49, 51, 60/61, 99
A07 Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind			89

GRI 400: Soziales

GRI 401: Beschäftigung 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		6	33, 40-45, 97, 98
GRI 401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation		6	40, 85
GRI 401-2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden			40
GRI 401-3 Elternzeit		6	86
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		3	33, 40
GRI 402-1 Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen		3	43
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		1, 6	15, 44, 97
GRI 403-3 Arbeitsmedizinische Dienste			44
GRI 403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter			44
GRI 403-8 Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind.	Abdeckung 100 %, Anteil Abdeckung über zertifizierte Systeme wurde bislang nicht erhoben.		
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		6	33, 42/43, 98
GRI 404-1 Durchschnittliche Stundenzahl der Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten		6	86
GRI 404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe			41
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		1, 6	15, 42
GRI 405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Minderheiten sind aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfasst.	6	42, 29
GRI 405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	Über die Vergütung entscheidet allein die Tätigkeit.	6	40
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		6	15, 42
GRI 406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		6	42
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		2, 3	43

GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		1	11-13, 33, 46/47, 96, 98
GRI 413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen		1	46/47
A08 Anzahl zu entschädigender Personen in unmittelbarer Flughafennähe	Keine Umsiedlung im Berichtszeitraum.		
GRI 417: Marketing und Kennzeichnung 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)	Gelöste Beschwerden: nicht erfassbar.		11
GRI 417-3 Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation			14
GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		2, 3	14/15, 33, 96
GRI 419-1 Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich			14
AO: Notfallvorbereitung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs – Managementansatz	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			36
AO: Servicequalität	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			15, 35
AO: Dienstleistungen und weitere Angebote für Personen mit speziellen Bedürfnissen	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			36

SJB = Statistischer Jahresbericht 2020

U = Umschlagseite

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

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

ÜBER DIESEN BERICHT

Integrierte Berichterstattung

[GRI 102-45, GRI 102-46, GRI 102-47, GRI 102-49] Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) fasst in diesem integrierten Report ihre Nachhaltigkeits- und Finanzberichterstattung zusammen. Dazu zählen der Lagebericht und der Jahresabschluss einerseits sowie die konsolidierte Umwelterklärung und Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung andererseits. Wir zeigen damit die Wechselwirkungen zwischen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Faktoren sowie ihren Einfluss auf unseren langfristigen Unternehmenserfolg auf. Unser Ziel ist dabei stets, unsere Stakeholder umfassend und transparent zu informieren.

Der Jahresabschluss des Flughafen Stuttgart für das Geschäftsjahr 2020 wurde nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt und bezieht sich auf die FSG. Unter Beachtung dieser Vorschriften gibt der zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht Auskunft über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Jahr 2020 sowohl der FSG als auch ihrer Tochtergesellschaften.

Im Inhaltsverzeichnis sind alle Kapitel kenntlich gemacht, die als konsolidierte Umwelterklärung 2020 der FSG und ihrer Tochtergesellschaften Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) gemäß den Anforderungen des Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) dienen. Allein diese Abschnitte sind nach der EMAS-Verordnung validiert.

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

frage auf ihre Wesentlichkeit hin (→ S. 32). Der GRI-Inhaltsindex mit der Übersicht über alle behandelten Standardangaben ist auf den Seiten 100-104 zu finden.

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

Berichtsgrenzen und Datenerfassung

[GRI 102-48, GRI 102-49] Die zukunftsgerichteten Aussagen bergen Risiken und Unsicherheiten und sind auf Basis der zum Redaktionsabschluss beziehungsweise zum Zeitpunkt der Abnahme des Jahresabschlusses verfügbaren Informationen erstellt. Bei aller Sorgfalt kann es dabei letztlich durch vielfältige, nicht vorhersehbare Einflussgrößen zu Abweichungen kommen.

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

Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf den Berichtszeitraum des Geschäftsjahres 2020 vom 01. Januar bis 31. Dezember oder auf den Stand am Ende der Berichtsperiode. Falls einzelnen Informationen andere Zeiträume zugrunde liegen, ist dies explizit angegeben.

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

Da das Engagement der FSG sehr vielfältig ist, können in diesem Bericht nicht alle Aktivitäten in ihrer Gesamtheit erläutert werden. Weitere Themen und zusätzliche Informationen finden sich in anderen Publikationen auf unserer Website unter stuttgart-airport.com/publikationen.

Externe Prüfung und Zertifizierung

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Baker Tilly GmbH & Co. KG hat den Jahresabschluss der FSG – bestehend aus dem zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht sowie der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung als auch dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2020 geprüft. Die unabhängigen Abschlussprüfer erteilten der FSG einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, der auf den Seiten 80-83 veröffentlicht ist.

Im Zuge der jährlichen Umwelterklärung validierte der akkreditierte Umweltgutachter Prof. Dr.-Ing. Jan Uwe Lieback (DE-V-0026) der GUT Zertifizierungsgesellschaft für Managementsysteme mbH (DE-V-0213) die Angaben im vorliegenden Bericht zum Umweltmanagementsystem nach EMAS 1221/2009. Die Gültigkeitserklärung nach EMAS befindet sich auf Seite 93.

Die FSG hat den Bericht für den GRI Materiality Disclosures Service eingereicht; das GRI Services Team hat die Richtigkeit der Position der Materiality Disclosures bestätigt (GRI 102-40 – GRI 102-49). Der Inhaltsindex ist ab Seite 100 zu finden.

Redaktionelle Hinweise

Redaktionsschluss war der 26. Mai 2021. Die FSG wird auch künftig die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in einem integrierten Bericht zusammenfassen.

Ihre Meinung interessiert uns

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

IMPRESSUM

Herausgeberin

Flughafen Stuttgart GmbH

Postfach 23 04 61

70624 Stuttgart

🌐 stuttgart-airport.com

📘 FlughafenStuttgart

🐦 STR_Airport

🌐 Stuttgart Airport

Kontakt

Theresa Diehl, Rebekka Knauß

Unternehmenskommunikation

✉ fairport@stuttgart-airport.com

Text und Redaktion

Unternehmenskommunikation

Gestaltung

Unternehmenskommunikation

FACT GmbH

Fotos

Maks Richter

Tom Koenig

Anrim Kilgus

Leif Piechowski

Druck

GO Druck Media

klimaneutral gedruckt




Papier


120 g/m² Maxi Offset, ungestrichenes Recycling-Naturpapier

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




Flughafen Stuttgart GmbH
Postfach 23 04 61
70624 Stuttgart

 stuttgart-airport.com

 [FlughafenStuttgart](https://www.facebook.com/FlughafenStuttgart)

 [STR_Airport](https://twitter.com/STR_Airport)

 [Stuttgart Airport](https://www.linkedin.com/company/stuttgart-airport)

