

Ready.

Bericht 2021

Inklusive aktualisierter Umwelterklärung

SCHNELLER ZUM KLIMAZIEL

2040 statt 2050: Weil die Zeit drängt, macht die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) beim Klimaschutz mehr Tempo. Ihr Net-Zero-Ziel hat sie um ein Jahrzehnt vorgezogen. Die STR-Betreiberin nutzte das Krisenjahr 2021, um ihre Klimastrategie und den dahinter liegenden Masterplan zu straffen. Das Ziel ist klar: Destination STRzero. Das Vorhaben ist anspruchsvoll. Die Emissionen des Flughafenbetriebs will die FSG bis spätestens 2040 auf null bringen – durch Vermeiden und Reduzieren von Emissionen und nicht etwa durch Kompensation. Wie das gelingen kann, und mit welchen Mitteln der Landesairport die Transformation des Luftverkehrs unterstützt, steht auf den Seiten 52 bis 61.

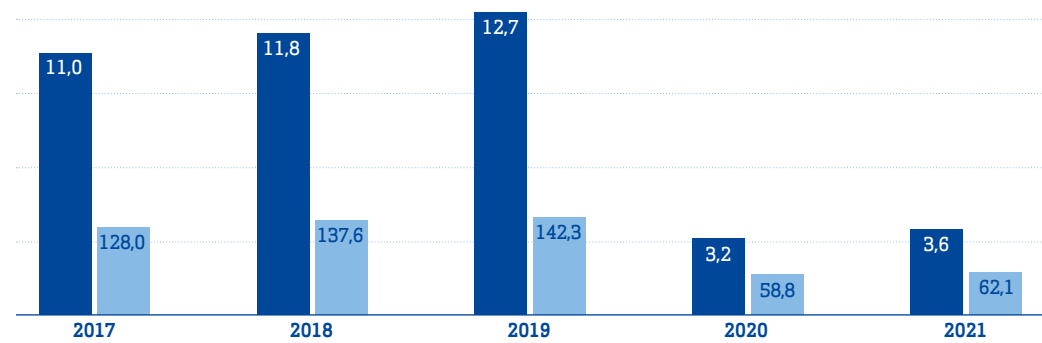
Mit dem vorliegenden integrierten Bericht 2021 legt die Flughafengesellschaft ihre Geschäfts- und Nachhaltigkeitsleistung in Kennzahlen, Projektständen und Ausblicken offen. Er umfasst den geprüften (Konzern-)Lagebericht und Jahresabschluss der FSG und ihre aktualisierte Umwelterklärung 2021 sowie die 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



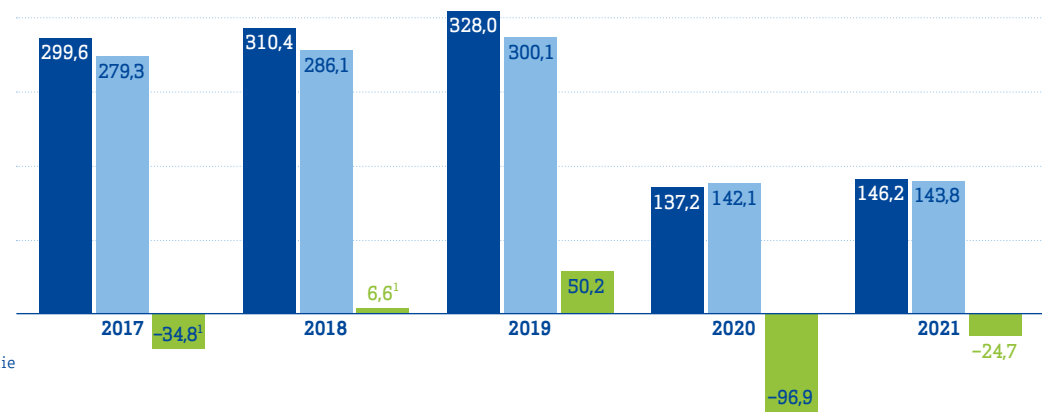
Ergebnisse

Umsätze Konzern
in Mio. €

Umsätze FSG
in Mio. €

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

¹ Sonderbelastung der
Geschäftsergebnisse durch die
Zahlungen für Stuttgart 21.

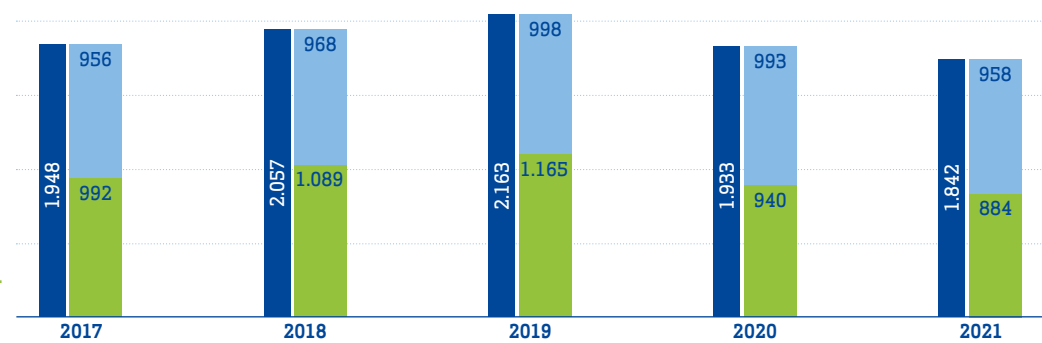


Personal

Konzern

FSG
(ohne Personen in Aus-
bildung und Praktikum)

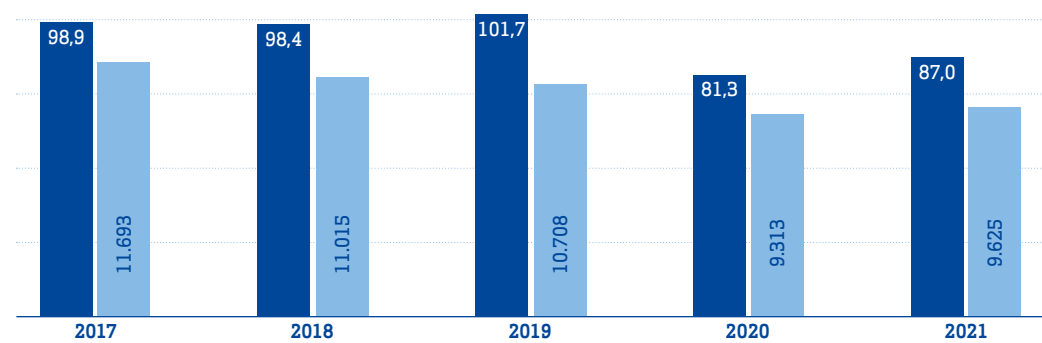
**Tochter-/Beteiligungs-
unternehmen**



CO₂-Emissionen

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

Scope 1
(direkt beeinflussbare
CO₂-Emissionen)
in t



FLUGHAFEN-KENNZAHLEN

Luftverkehr	2021	2020	Veränderung in %
Passagieraufkommen gesamt	3.582.096	3.213.695	11,5
Inland	505.468	802.574	-37,0
International	3.071.291	2.403.390	27,8
Transit	5.337	7.731	-31,0
Flugbewegungen gesamt	62.135	58.803	5,7
Gewerblicher Verkehr	47.935	47.009	2,0
Nicht gewerblicher Verkehr	14.200	11.794	20,4
Cargo-Umschlag (t)	49.072	27.049	81,4
Luftfracht (t)	40.523	19.083	112,4
Luftpost (t)	8.548	7.967	7,3




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

Ergebnisse	2021	2020
Umsatzerlöse Konzern (Mio. €)	146,2	137,2
Umsatzerlöse FSG (Mio. €)	143,8	142,1
Personalaufwand FSG (Mio. €)	57,5	58,5
EBITDA FSG (Mio. €)	18,2	-30,4
Geschäftsergebnis Konzern (Mio. €)	-22,4	-71,6
Geschäftsergebnis FSG (Mio. €)	-24,7	-96,9
Eigenkapitalquote FSG (%)	65,9	67,1






INHALT

02 Vorwort der Geschäftsführung 



Wer wir sind.

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



Was wir tun.

30 Handlungsfelder am fairport STR 
32 Wirtschaft und Region
36 Standortentwicklung und Verkehrsanbindung
40 Beschäftigte und Arbeitsumfeld
46 Nachbarschaft und Gesellschaft
48 Umweltmanagement 
52 Klimaschutz und Energie 
62 Fluglärm und Schallschutz 
64 Umwelt und Ressourcen 

Wo wir stehen.

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

Wo wir hinwollen.

98 fairport-Programm 
102 GRI-Inhaltsindex
108 Über diesen Bericht 
110 Impressum

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,



Landesairport mit neuem Führungsduo: Walter Schoefer (links) leitet die Flughafen Stuttgart GmbH bereits seit 23 Jahren. Ulrich Hepe ging am 01. März 2022 an Bord.

von 2021 hatten wir uns vor allem eines gewünscht: das Ende des Ausnahmezustands. Das Coronavirus beeinflusste jedoch weiter Alltag, Gedanken, Pläne, Arbeit und Freizeit. In den Sommermonaten, in denen die Inzidenzen sanken, erlebte der Flughafen Stuttgart wie die gesamte Branche ein Comeback des Reisens. Die Terminals waren zu Spitzenzeiten ausgelastet wie vor der Krise. Das zeigte uns, dass das Bedürfnis nach Mobilität ungebrochen stark ist. Die Kontaktbeschränkungen aufgrund neuer Mutationen bremsen jedoch die Erholung deutlich, sodass der STR zwar ein Passagier-Plus von 11,5 % auf 3,6 Mio. ausweisen konnte, sich damit aber noch immer auf dem Jahresniveau der späten 1980er bewegt.

2022 bleibt die Weltlage nicht zuletzt aufgrund des Krieges in der Ukraine volatil. Langfristige Prognosen sind schwierig. Was wir aber seit Beginn des Jahres erleben, ist, dass die Menschen trotz aller schlechter Nachrichten fliegen wollen. Sie besuchen Familie und Freunde im Ausland, holen geschäftliche Vor-Ort-Termine nach und erholen sich in längst überfälligen Urlauben. Die Nachfrage nach Flügen vom und zum STR im Sommer ist hoch. Es geht nicht ohne das Reisen. Der Landesairport ist ready für die Rückkehr seiner Passagiere. Trotz hoher wirtschaftlicher Einbußen während der Krise konnte er fast alle Mitarbeitenden halten, die jetzt wieder im vollen Einsatz sind. Beschäftigungssicherung hatte für die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) neben der Wahrung der Liquidität höchste Priorität während der Krise.

Eine der größten globalen Herausforderungen ist, den menschengemachten Klimawandel aufzuhalten. Der Flughafen Stuttgart übernimmt hier nicht nur kontinuierlich mit seiner fairport-Strategie Verantwortung, sondern hat im Berichtsjahr sein für 2050 angesetztes Klimaziel vorgezogen: Der Landesairport will bereits bis 2040 die so genannte Netto-Treibhausgasneutralität erreichen. Um die CO₂-Emissionen, die in seinem direkten Verantwortungsbereich liegen, auf ein absolutes Minimum zu reduzieren, hat der Flughafen seinen Masterplan Klima und Energie deutlich gestrafft. Konkrete Ziele im Projekt STRzero sind unter anderem, die Anzahl der Solaranlagen auf dem Airport-Gelände von fünf auf 32 zu erhöhen und die in die Jahre gekommenen Terminals energetisch zu ertüchtigen.

Den Transformationsprozess des Luftverkehrs gestaltet der STR darüber hinaus als verlässlicher Partner nach Kräften mit. Er nutzt seinen Einfluss auf andere Akteure, um die Technologien für klimaschonendes Fliegen voranzubringen – unter anderem in der Zusammenarbeit mit dem Start-up H2FLY, das bis 2025 das erste elektrische Wasserstoff-Regionalflugzeug der Welt bauen will. Mehr zu diesem zukunftsweisenden Projekt finden Sie auf den Seiten 59 und 60.

Eines ist sicher: Wer über seine eigenen Landesgrenzen hinauskommt, arbeitet und liebt, hat ein größeres Verständnis für andere Kulturen. Reisen ist ein Grundbaustein für friedliches Zusammenleben. Es gilt also weiterhin, Mobilität und Klimaschutz zusammenzubringen und das schnellstmöglich zu realisieren. Der STR ist ready dafür.

Mit welchem Anspruch wir diese Zukunft gestalten wollen, können Sie auf den folgenden 109 Seiten nachlesen. Wir veröffentlichen zudem alle Zahlen, Daten und Entwicklungen des Jahres 2021. Für uns gilt weiterhin: Wir wollen als fairport STR 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.

Walter Schoefer *Ulrich Hepe*

Walter Schoefer
Sprecher der Geschäftsführung FSG

Ulrich Hepe
Geschäftsführer FSG



Wer wir
sind.

Ready.
Wir haben es kommen sehen.

Im Jahr 2012, als wir mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie den fairport STR zum Leben erweckten, waren wir vergleichsweise früh dran. Auch wenn sich die Zeiten ändern, unseren fairport-Werten bleiben wir treu. Unser Anspruch ist und bleibt es, einer der leistungstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Um unsere gemeinsame Zukunft zu sichern, bringen wir am Boden und in der Luft die Klimawende voran.



Mit voller Energie raus aus dem Krisenmodus: Nachhaltig zu wirtschaften heißt für die Flughafen Stuttgart GmbH mehr denn je, die Zukunftsfähigkeit des Landesflughafens durch vorausschauende Investitionen zu sichern.

DER FLUGHAFEN STUTTGART

Über seinen Landesairport ist Baden-Württemberg mit der Welt verbunden. In der Region ist der Flughafen Stuttgart ein Mobilitätsgarant für diejenigen, die Familie sowie Freundinnen und Freunde in der Ferne besuchen oder andere Länder erkunden möchten. Auch die vom internationalen Austausch lebende Wirtschaft, Wissenschaft und die Kultur profitieren von den Direktverbindungen zu den wichtigen europäischen Drehkreuzen und vielen weiteren Destinationen. Besonders gefragt ist der Flughafen in Krisenzeiten: beispielsweise für Rettungsflüge oder, um globale Logistik- und Versorgungsketten aufrechtzuerhalten.

Das internationale Kürzel des Flughafens ist STR. Er trägt den Namenszusatz Manfred Rommel in Erinnerung an den früheren Oberbürgermeister der Landeshauptstadt, der viele Jahre lang Aufsichtsratsvorsitzender des Airports war.

Im Auftrag der Allgemeinheit

Der STR gehört zu den leistungsstärksten Single-Runway-Airports Deutschlands. An besonders starken Tagen nutzen bis zu 50.000 an- und abreisende Passagiere den Flughafen Stuttgart. Er liegt im Herzen Baden-Württembergs, nur 13 Kilometer außerhalb des Stuttgarter Stadtzentrums und bedient damit über 19 Mio. Menschen, die in seinem Einzugsgebiet leben. Sein Gelände befindet sich auf den Gemarkungen der fünf Gemeinden Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Ostfildern, Neuhausen sowie Stuttgart.

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) betreibt die Infrastruktur seit 1957 im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart, die zu 65 % und 35 % Anteilseigner sind. Aufgabe der Flughafen-gesellschaft ist es, weltweite Erreichbarkeit zu ermöglichen. Denn:

Eine moderne und internationale Gesellschaft braucht einen leistungsfähigen Verkehrsflughafen.

Die Flughafenbetreiberin FSG ist ausschließlich in Deutschland tätig. Geleitet wird das Unternehmen von einer Doppelspitze: Walter Schoefer ist Sprecher der Geschäftsführung sowie Arbeitsdirektor und verantwortet die Non-Aviation-Sparte. Ulrich Hepe ist seit 01. März 2022 neuer Geschäftsführer für das Aviation-Business. Er folgte damit auf Dr. Arina Freitag, die bis Ende 2021 diese Position innehatte. Fünf Prokuristen ergänzen die Geschäftsleitung. Im Aufsichtsrat sitzen acht Vertreterinnen und Vertreter der Gesellschaft sowie weitere acht von Seiten der Arbeitnehmenden – das Gremium ist damit paritätisch besetzt.

- [GRI 102-45] Einen Teil der Flughafenservices bietet die FSG über Tochter- und Beteiligungsgesellschaften 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 (BAG) (65,8 %)
 - S. Stuttgart Ground Services GmbH (SGS) (51 %)
 - Flughafen Parken GmbH (14,29 %)
 - Aviation Handling Services GmbH (AHS) (10 %)

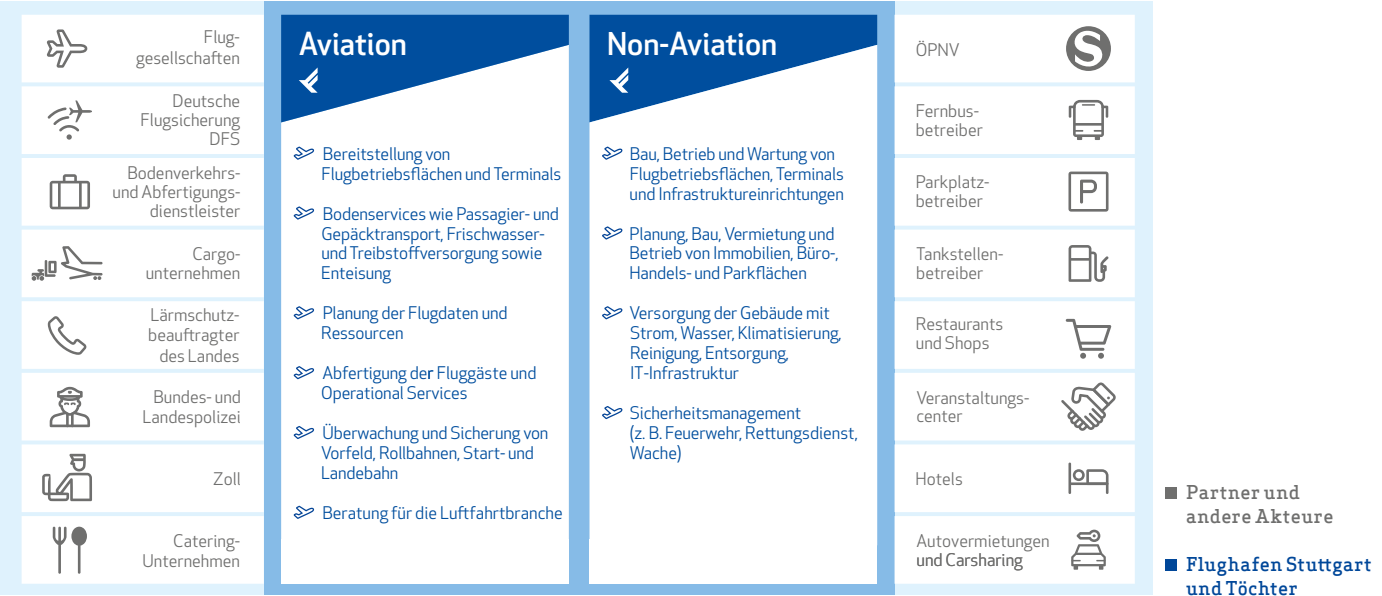
Als fairport STR Vorreiter bleiben

Seit über zehn Jahren verfolgt der Flughafen Stuttgart das Leitbild fairport STR. Er hat es sich damit zum Anspruch gemacht, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Airports in Europa zu sein. Um ihrer Verantwortung und ihrer Vorreiterrolle auch in Zukunft gerecht zu werden, setzen die Unternehmensführung und die Mitarbeitenden der FSG auf ein faires und soziales Miteinander, nachhaltiges Wirtschaften und Transparenz – so wie es auch im fairport-Kodex (→ S. 13) festgehalten ist. Alle unternehmerischen Entscheidungen sollen außerdem den Umweltschutz berücksichtigen. Mit der Klimastrategie STRzero (→ S. 52) will der Flughafen seine Treibhausgasemissionen bis spätestens 2040 auf null bringen.

Die Nachhaltigkeitsstrategie setzt sich aus acht Handlungsfeldern (→ S. 30) zusammen, für die im fairport-Programm (→ S. 98) jeweils Ziele festgelegt sind. Über die Fortschritte und Herausforderungen auf ihrem Weg veröffentlicht die FSG Hintergründe und Kennzahlen in jährlichen Berichten wie dem vorliegenden. Das fairport-Team, ein funktionsübergreifendes internes Gremium, unterstützt die Geschäftsführung dabei, die Strategie weiterzuentwickeln und die Ziele zu erreichen.

Die FSG ist Mitglied im Global Compact der Vereinten Nationen (UN) und bekennt sich zu dessen Prinzipien sowie zur Agenda 2030 mit den Zielen für nachhaltige Entwicklung. Als Landesunternehmen ist der Flughafen außerdem in das Netzwerk der baden-württembergischen Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit (WIN) und in das Klimabündnis eingetreten.

Geschäftsmodell des Flughafen Stuttgart



IM DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Für viele ist der Stuttgart Airport Start- oder Zielpunkt einer Reise – für manche auch Arbeitgeber, Dienstleister oder Nachbar. Verschiedene Stakeholder interessieren sich daher für die Geschehnisse am Airport und wollen mitreden. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ist immer bereit zum Dialog und schätzt das Wissen und die Erfahrungen von unterschiedlichen Interessengruppen. Feedback von Fluggästen, Erwartungen von Klimaschutzinitiativen und Input aus der Wissenschaft beeinflussen Unternehmensentscheidungen und das Tagesgeschäft.

Aufmerksam zuhören

[GRI 102-43, GRI 102-44] Was bewegt die Akteure im Flughafen-Umfeld? Das will der Landesairport mit dem Format „STR im Dialog“ noch besser verstehen. Es startete im Jahr 2020 mit der virtuellen Konferenz „Reisen ohne Barrieren“. Der Austausch mündete in konkrete Maßnahmen für Fluggäste mit Behinderung, die das fairport-Programm (→ S. 98) ergänzen. Aufgrund der pandemischen Lage wurde die Veranstaltungsreihe erst im April 2022 fortgesetzt. Der STR lud verschiedene Klimaschutzinitiativen zum Gespräch. Insbesondere wurde die Frage diskutiert, welche Rolle der Landesairport mit seiner Klimastrategie STRzero (→ S. 52) bei der Transformation des Luftverkehrs spielen sollte. Bei der Themenauswahl für „STR im Dialog“ orientiert sich der Flughafen an seiner Wesentlichkeitsanalyse (→ S. 30) und am Feedback, das an ihn herangetragen wird.

Feedback als Erfolgsfaktor

Lob, Kritik und Hinweise von Fluggästen und aus der Nachbarschaft sind wertvoll. Sie helfen dem Flughafen Stuttgart, die Meinungen und Wünsche von Interessengruppen nachvollziehen zu können und diesen gerecht zu werden. Bei der FSG kommt das Feedback zentral bei der Stelle Stakeholder Relations an. Das Team nimmt Hinweise auf, beantwortet Fragen und löst Probleme. Dafür arbeitet der Flughafen eng mit verschiedenen Firmen und Behörden zusammen, zum Beispiel Airlines, Abfertigungsdienstleistern, dem Parkplatzbetreiber, Gastronomen, der Bundespolizei und dem Zoll.

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der Feedback-Schreiben um 9,25 %: Insgesamt 667 gingen im Jahr 2021 bei der FSG ein – per E-Mail, Telefon, Social Media, Kontaktformular oder Brief (2020: 735, 2019: 1.620). Viele Feedback-Gebende beschäftigte weiter die Corona-Pandemie und damit verbundene Vorschriften oder Änderungen. Allerdings ist die Akzeptanz der Maßnahmen inzwischen gestiegen – daher gab es hierzu mit 175 Wortmeldungen deutlich weniger als im Vorjahr (2020: 287). Die meisten Beschwerden erreichten die FSG 2021 zur Situation in den Terminals (185, 2020: 110). Dabei ging es um Punkte wie die eingeschränkten Öffnungszeiten von Gastronomie und Shops, das reduzierte Lounge-Angebot oder den allgemeinen Ablauf des Check-ins. Themen waren darüber hinaus die Handgepäckregelungen und lange Wartezeiten an den Sicherheits- und Passkontrollen (147, 2020: 41).



Willkommene Zaungäste: Durch die Sucher ihrer Kameras beobachten Flugzeug-Fans das Geschehen am Airport ganz genau. Die Stuttgarter Spotter-Community verfolgt auch über die Social-Media-Kanäle aufmerksam, was sich am STR tut und ist mit dem Flughafen im regen Austausch.

Beteiligung per Umfrage

[GRI 102-40, GRI 102-42, GRI 102-43] Auch über den fairport-Radar, eine Umfrage zur Nachhaltigkeitsstrategie des STR auf der Website des Flughafens, können Interessierte sich einbringen. Im Jahr 2021 nahmen 341 Personen daran teil (2020: 525). Aus den Daten ergibt sich ein Meinungsbild der Stakeholder zu den acht Handlungsfeldern des fairport STR (→ S. 30). Höchste Priorität hatte wie schon im vergangenen Jahr der Aspekt „Beschäftigte und Arbeitsumfeld“. „Wirtschaft & Region“ rückte vom vierten auf den zweiten Platz vor – sicherlich eine Reaktion auf die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie. „Corporate Governance & Compliance“ war der dritt wichtigste Punkt, „Umwelt & Ressourcen“ belegte den vierten Platz. Es folgten die

Themenfelder „Klimaschutz & Energie“, „Nachbarschaft & Gesellschaft“ sowie „Fluglärm & Schallschutz“. Den Punkt „Standortentwicklung & Verkehrsanbindung“ stuften die Befragten als für sie am wenigsten relevant ein. Die FSG nutzt die Ergebnisse für ihre Wesentlichkeitsanalyse.

Im Oktober 2020 ergänzte der Flughafen die Umfrage um vier Fragen zu Gesundheitsschutz und Hygienekonzept am STR. Analog zum Vorjahr gaben die meisten Teilnehmenden an, dass der Flughafen hier teilweise bis vollständig auf dem richtigen Weg ist.

Viel Kommunikation zwischen dem STR und seinen Stakeholdern läuft über Social-Media-Kanäle. Während 2021 die Fangemeinde bei Facebook nahezu konstant blieb (92.513 Fans), stieg die Zahl der Follower bei Twitter um 1 % auf 10.365 und bei Instagram um 6 % auf 23.156. Den größten Zuwachs verzeichnete der LinkedIn-Kanal. Dort folgten zum Ende des Berichtsjahres 2.688 Menschen dem Stuttgart Airport – ein Plus von 41 %.

Die fairport-Strategie weiterentwickeln

[GRI 102-43, GRI 102-44] Technologischer Fortschritt und gesellschaftliche Veränderungen beeinflussen die Nachhaltigkeitsstrategie des Stuttgart Airport. Der fairport-Beirat, ein wissenschaftliches Gremium, unterstützt deshalb bei der Weiterentwicklung. Seine Mitglieder sind: der Logistikexperte Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis (Vorsitzender), Dr. Dietrich Brockhagen, Physiker, Umweltökonom und Geschäftsführer der atmosfair GmbH, Prof. Dr. Dr. h.c. Hartmut Graßl, Experte für Klimaforschung und ehemaliger Direktor des Hamburger Max-Planck-Instituts für Meteorologie, Prof. Dr. habil. Ralf Isenmann, Professor für BWL im Innovations- und Technologie-Management am Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen und Technologiemanagement (WITM) an der Wilhelm Büchner Hochschule – Mobile University of Technology, Prof. Dr. Claudia Kemfert, Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung und Prof. Dr. Martin Müller, Leiter des Instituts für Nachhaltige Unternehmensführung an der Universität Ulm.

Der Beirat tagte 2021 im Februar und im Oktober. Die sechsköpfige Runde befasste sich mit der aktuell wohl größten Herausforderung des Flughafens: schnellstmöglich klimaneutral werden – und zwar, indem der Airport Emissionen wirklich einspart und nicht durch Kompensation. Bei der letzten Sitzung diskutierte STR-Geschäftsführer Walter Schoefer mit dem wissenschaftlichen Gremium über energetische Gebäudesanierung, Solarausbau und die Förderung des klimaschonenden Fliegens. Der regelmäßige kritische Input des unabhängigen Beirats zur Klimastrategie STRzero (→ S. 52) weist die Richtung auf dem Weg zur Netto-Treibhausgasneutralität.

Politische Verantwortung wahrnehmen

[GRI 102-43] Die Flughafengesellschaft bringt sich aktiv in die Debatte zu Infrastruktur-, Klimaschutz- und Luftverkehrsthemen ein. Sie möchte Impulse für zukunftsorientierte Reformen setzen. Der STR ist Mitglied in Branchen- und Fachverbänden wie der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dem Kommunalen Arbeitgeberverband Baden-Württemberg (KAV) sowie der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA). Der regelmäßige Austausch mit politischen Vertreterinnen und Vertretern auf allen Ebenen ist von großer Bedeutung – gerade im Hinblick auf Transformations-, Bau- oder Infrastrukturprojekte wie der Realisierung der Klimastrategie STRzero.

Anfang 2021 führte die FSG ein neues Format für Stakeholder aus der Politik ein: den STR Politikbrief. Die Publikation informiert über Neuigkeiten zum Luftverkehr am Standort Stuttgart und enthält Daten und Fakten, Hintergrundinformationen und Standpunkte. Sie erscheint mehrmals pro Jahr.

Nachhaltigkeitsreporting nach internationalen Standards

Die FSG macht ihre finanzielle Entwicklung sowie ihre ökologische und soziale Nachhaltigkeitsleistung in Übereinstimmung mit dem international anerkannten Standardwerk der Global Reporting Initiative (GRI) vergleichbar und für alle öffentlich zugänglich (→ S. 102). Projekte, Fortschritte und Erfolge werden jährlich im vorliegenden integrierten Bericht zusammengefasst. Die Flughafenbetreiberin richtet sich an den Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals, SDG) aus und leistet ihren Teil, um sie zu erreichen. Im Fokus liegen dabei die Handlungsfelder, auf die der Airport direkt einwirken kann: saubere Energie (Ziel 7), nachhaltiges Wachstum und gute Arbeitsverhältnisse (Ziel 8), leistungsfähige Infrastruktur (Ziel 9) sowie Klimaschutz (Ziel 13).



Der Landesairport soll auch den Erwartungen und Bedürfnissen kommender Generationen gerecht werden. Mit seiner fairport-Strategie richtet sich der STR an allen relevanten Stakeholdern aus – auch den ganz jungen.

CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Ohne strenge Vorschriften und pflichtbewusste Mitarbeitende, die für ein hohes Maß an Sicherheit sorgen, gäbe es keinen funktionierenden Luftverkehr. Deshalb fördert die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) mit ihrem fairport-Leitbild im Unternehmen eine gelebte Compliance-Kultur. Den Umgang miteinander – sowohl intern als auch extern – sollen Verlässlichkeit, Fairness und Ehrlichkeit bestimmen. Durch verantwortungsvolle Unternehmensführung – einer der Grundsätze der Corporate Governance – will der Landesflughafen nachhaltig wirtschaften.

fairport-Kodex als Wegweiser

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die bei der Muttergesellschaft FSG oder einer ihrer mehrheitsbeteiligten Tochterfirmen in Stuttgart tätig sind, bilden zusammen eine Wertegemeinschaft. Sie haben sich dem fairport-Kodex und den darin formulierten gemeinsamen ethischen Richtlinien und Verhaltensweisen verpflichtet. Damit geht Compliance am Flughafen Stuttgart über das pure Einhalten von Gesetzen hinaus.

In den fairport-Kodex ist auch die Umweltpolitik der FSG und ihrer Töchter Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) integriert. Für öffentliche Unternehmen wie den Landesairport gilt der Public Corporate Governance Kodex Baden-Württembergs. Der Flughafen bekennt sich zu dessen Standards für die Steuerung, Leitung und Aufsicht von Firmen und hat diese bei sich verankert. Seine Entsprechenserklärung ist auf der Website des STR veröffentlicht.

Auf Unerwartetes bestmöglich vorbereitet

Das Compliance Management System (CMS) des Flughafens beruht vor allem auf der Integrität aller Beschäftigten und der Mitglieder der Unternehmensorgane. Das übergeordnete Ziel ist es, Pflichtverstößen vorzubeugen. Hierfür hat die FSG verschiedene Compliance-Instrumente etabliert. Dazu zählen die Gremien mit Kontrollfunktion in der Aufbauorganisation – wie der Aufsichtsrat oder das Compliance-Board –, aber auch ein zentrales Richtlinienmanagement, klare Regelwerke, Compliance-Prozesse sowie das Risikomanagement.

Weil manche Aufgabenfelder sehr komplex sind, hat der Flughafen für diese eigene Managementsysteme aufgebaut. Beispiele sind das Umweltmanagement, die Airport-Standards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), Datenschutz und Informationssicherheit. Das CMS wird durch diese dezentralen Managementsysteme ergänzt. Für jedes sind Strukturen, Prozesse, Regeln und technische Standards festgelegt, damit die jeweiligen Compliance-Anforderungen gut bewältigt werden können. Die Erfüllung überwachen interne Fachleute und Koordinationsstellen.

In letzter Konsequenz verantwortlich für die Erfüllung aller rechtlichen und freiwilligen Verpflichtungen der FSG ist ihre Geschäftsführung. Ihre Entscheidungen überwacht der Aufsichtsrat. In diesem Gremium gilt die paritätische Mitbestimmung. Das bedeutet, dass es sich aus jeweils acht Vertreterinnen und Vertretern der Gesellschafter sowie der Arbeitnehmerseite des Konzerns zusammensetzt. Winfried Hermann, der baden-württembergische Verkehrsminister, ist ihr

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.



Leistung und Qualität

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



Umwelt und Ressourcen

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



Führungsverständnis und Zusammenarbeit

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



Arbeits- und Gesundheitsschutz

Wir stehen für hohe Standards bei Sicherheit und Gesundheit.



Vertraulichkeit und Datenschutz

Wir gehen verantwortungsbewusst mit Informationen und Daten um.



Dialog und Gesellschaft

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

Vorsitzender und hat darüber hinaus keine weiteren Positionen im Unternehmen inne. 2021 tagte der Aufsichtsrat dreimal. Im Berichtsjahr gab es, soweit bekannt, keine Verstöße gegen Gesetze, Regeln oder Richtlinien. Demzufolge wurden weder Geldbußen noch andere Sanktionen verhängt.

Naturkatastrophen, Pandemien, Cyberangriffe, zunehmende Regulierung auf allen Ebenen – es ist nicht einfach für Unternehmen, insbesondere den Mittelstand, immer für jede Eventualität gewappnet zu sein. Dennoch will der Flughafen Stuttgart Risiken möglichst frühzeitig

erkennen und bestmögliche Vorkehrungen treffen. Um dabei zu helfen, prüft die Flughafengesellschaft den Einsatz zielgerichteter Ressourcen zur Stärkung der verschiedenen dafür relevanten Organisationseinheiten.

In den Jahren 2020 und 2021 führte die Flughafengesellschaft ein neues Tax Compliance Management ein, mit dem sie den Überblick über alle steuerlichen Pflichten behält. Die Aufgaben und Zuständigkeiten für die Tax Compliance sind seither in einer Konzernsteuerrichtlinie festgeschrieben.



Die Leitplanken und Wegweiser stets im Blick behalten: Geschäftsführung und Mitarbeitende des Flughafen Stuttgart verpflichten sich mit ihrem fairport-Kodex auf gemeinsame ethische Richtlinien und Verhaltensweisen. Der Umgang miteinander soll jederzeit von Verlässlichkeit, Fairness und Ehrlichkeit geprägt sein.

Konstruktive Fehlerkultur

Durch den fairport-Kodex und eine transparente Kommunikation fördert der Flughafen eine Unternehmenskultur, bei der man auch über Scheitern sprechen kann. Denn: Erst, indem man Fehler zugibt, können sie künftig vermieden werden. Mitarbeitende sollen daher keine Hemmungen haben, auf Missstände, Gesetzesverstöße oder anderes unethisches Verhalten im Konzern hinzuweisen. Interne wie externe Informantinnen und Informanten werden am STR fair und respektvoll behandelt. Ihre Identität wird, soweit gesetzlich zulässig, streng vertraulich behandelt.

Das interne Compliance-Board der FSG prüft eingehende Hinweise sorgfältig. Neben den internen Meldekanälen bietet der Flughafen auch eine externe Anlaufstelle bei Verdacht auf Straftaten, Ordnungswidrigkeiten oder schwere Regelverletzungen. Für solche Fälle hat der Flughafen einen Vertrauensanwalt engagiert, dessen Kontaktdaten im fairport-Kodex zu finden sind. Ein elektronisches System für Hinweis-

geberinnen und Hinweisgeber zur Erfüllung der verschiedenen gesetzlichen Meldeanforderungen ist derzeit im Aufbau und soll 2022 bereitstehen.

Rechtssicher durch Information

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am STR müssen stets auf dem neuesten Stand sein, damit jeder Handgriff gesetztes- und regelkonform erfolgt. Sie halten sich über Seminare, E-Learnings und eine zentrale, digitale Compliance-Datenbank informiert. Das stets aktuelle Rechtskataster enthält alle am Flughafen geltenden Rechtspflichten – vom deutschen und europäischen Luftrecht, über Anlagensicherheits- und Infrastrukturrecht, Wettbewerbsrecht, Umweltrecht (→ S. 48), Sektorenvergaberecht, Bau- und Planungsrecht, Arbeitsschutzrecht, Datenschutzrecht bis hin zu Anforderungen rund um die Betreiberverantwortung sowie die Themenkomplexe Safety und Security. Hinzu kommen Sorgfaltspflichten, mit denen Menschenrechtsverletzungen und Umweltrisiken in der Lieferkette vermieden werden sollen.

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Gesellschafter

Land Baden-Württemberg 65 %
Landeshauptstadt Stuttgart 35 %

Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat (AR) gehörten im Geschäftsjahr 2021 folgende Mitglieder an:

Winfried Hermann

Minister für Verkehr Baden-Württemberg
Vorsitzender, Mitglied Vermittlungsausschuss und Beteiligungs- und Finanzausschuss, stellvertretender Vorsitzender Personalkommission ab 23.09.2021

Holger Düdden

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

Dr. Frank Nopper

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, 2. stellvertretender Vorsitzender ab 18.01.2022, AR-Mitglied ab 25.01.2021, Mitglied Personalkommission ab 23.09.2021

Panagiotis Christopoulos

Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, Vorsitzender Beteiligungs- und Finanzausschuss

Thomas Dörflinger, MdL

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

Dennis Huber

Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, Mitglied Beteiligungs- und Finanzausschuss

Jörg Krauss

Ministerialdirektor im Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg, AR-Mitglied ab 22.07.2021

Fritz Kuhn

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart bis 06.01.2021, AR-Mitglied bis 06.01.2021

Anna Müller

Arbeitnehmersvertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH, Mitglied Personalkommission und Vergabeausschuss

Gabriele Nuber-Schöllhammer

Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, stellvertretende Vorsitzende Vergabeausschuss

Nicole Razavi, MdL

Mitglied des Landtags Baden-Württemberg, Vorsitzende Personalkommission bis 13.07.2021, AR-Mitglied bis 13.07.2021

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

Martin Stadelmaier

Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, Vorsitzender Personalkommission ab 23.09.2021, Mitglied Vermittlungsausschuss

Dr. Florian Stegmann

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

Dr. Carl-Christian Vetter

Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, Vorsitzender Vermittlungsausschuss

Katharina Wesenick

Ver.di, Arbeitnehmersvertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH

Geschäftsführung

Walter Schoefer

Jurist, Sprecher der Geschäftsführung

Dr. Arina Freitag

Dipl.-Volksw., Geschäftsführerin bis 31.12.2021

Ulrich Heppe

Jurist, Geschäftsführer ab 01.03.2022

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 2021

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. Betreiber 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

Der weltweite Luftverkehr hat sich im Laufe des Jahres 2021 nur langsam vom tiefsten Einbruch seit dem Zweiten Weltkrieg erholt. Viele Fluggesellschaften schrieben Verluste. Zugleich sah sich die gesamte Branche vor der existenziellen Aufgabe, Weichen beim Klimaschutz zu stellen.

Bei der Konsolidierung des weltweiten Luftverkehrs gab es große regionale Unterschiede. In den USA und in Asien setzte die Erholung dank eines starken Inlandsmarkts schneller ein. Für europäische Airlines war die Durststrecke länger und hält weiterhin an. Wichtige internationale Verkehre wurden gebremst durch Restriktionen. So endete zum Beispiel der seit März 2020 verhängte „Travel Ban“ der Vereinigten Staaten erst im November 2021.

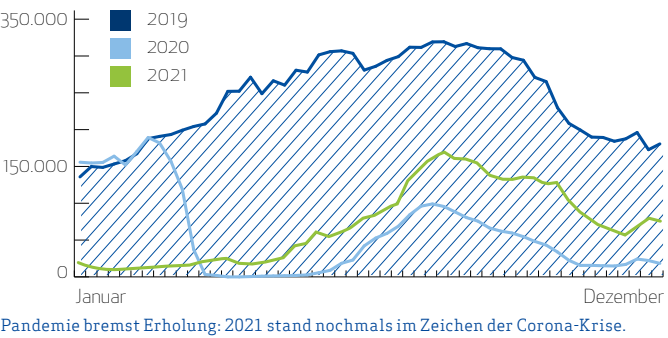
Mit den Urlaubsverkehren im Sommer begann in Europa eine kurzzeitige saisonale Stabilisierung, auch Geschäftsreisen zogen auf niedrigem Niveau wieder an. Beim Wiederanlauf gab es vielerorts Probleme durch Kapazitätsengpässe aufgrund der Struktur der Flugpläne. Airports kämpften mit ausgeprägten Verkehrsspitzen bei gleichzeitigem Personalmangel. Hinzu kam, dass viele Prozesse durch fehlende Normierung und Digitalisierung von Impf- und Testnachweisen

zusätzlich verlangsamt sind. Hier sind europaweit einheitliche Regelungen erforderlich, um reibungslosen Flugbetrieb zu ermöglichen und um internationale Reisen wieder deutlich zu erleichtern.

Die zweite große Herausforderung neben dem wirtschaftlichen Überleben für die Branche war 2021 der Klimawandel. Klimaschutz wird in den kommenden Jahren ganz oben auf der politischen Agenda stehen. Die EU-Kommission rief im Juli 2021 mit dem Green Deal die Neuausrichtung von Wirtschaft und Gesellschaft auf Klimaschutz aus. Deutschland passte nach einem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom April 2021 seine Klimaziele an und will bis 2045 Treibhausgasneutralität erreichen. Das Land Baden-Württemberg will bereits 2040 netto-treibhausgasneutral sein. Auch die neue Bundesregierung wird das Thema zügig und konsequent angehen.

Der Masterplan Klimaschutz im Luftverkehr des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft nennt die nötigen Schritte für einen CO₂-neutralen Luftverkehr: Nachhaltiges Kerosin, effiziente Flugführung im europäischen Luftraum, Optimierung von Terminalanlagen und wettbewerbsneutrale CO₂-Bepreisung sind nur einige davon. Klar ist, dass es für Investitionen in Klimaschutz wirtschaftlich starke Unternehmen braucht. Die Bewältigung der Corona-Krise mit noch mehr Engagement im Klimaschutz zu verbinden, ist weiterhin Aufgabe der gesamten Luftfahrtbranche.

Vergleich wöchentlicher Passagierzahlen am STR



Im Sommer 2021 war das Vorfeld des Landesairports fast so voll wie früher. Am STR starteten und landeten zu Spitzenzeiten ähnlich viele Reisende wie 2019. Unterm Strich verzeichnete der Flughafen aber selbst in der Sommerferienzeit nur etwa halb so viele Passagiere.

Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft und des Konzerns

Luftverkehr

Fluggäste: Nachfrage durch Pandemie noch stark gebremst

Der Flughafen Stuttgart zählte 2021 insgesamt 3,6 Mio. Flugreisende. Das sind 11,5 % mehr als im Vorjahr, jedoch weiterhin 71,9 % weniger als im Vorkrisenjahr 2019. Die Entwicklung blieb, unter anderem aufgrund wiederkehrender Lockdowns, im gesamten ersten Halbjahr hinter den Erwartungen zurück. In den Sommermonaten lag das Verkehrsaufkommen in Stuttgart zeitweise bei der Hälfte des Vorkrisenniveaus. Stärker ausgeprägte Lastspitzen führten in der Rushhour zu Passagierströmen wie im sehr verkehrsreichen Jahr 2019. Die anschließenden tiefen Flugplantäler stellten den Flughafen Stuttgart damit vor große operative Herausforderungen und belasteten die Wirtschaftlichkeit.

37,7 % der Reisenden flogen 2021 mit der Lufthansa-Tochter Eurowings, der etablierten Marktführerin unter den Airlines in Stuttgart. Das entspricht einem leichten Minus von 1,8 Prozentpunkten zum Vorjahr. Auf Platz zwei rangiert der deutsche Ferienflieger TUIfly, der den größten Zuwachs zu verzeichnen hatte. Die Ränge drei bis fünf belegten Turkish Airlines, SunExpress und Pegasus Airlines türkische Fluggesellschaften. Die Lufthansa-Gruppe hielt zusammen 39,8 % der Anteile am Passagieraufkommen.

Stuttgart war 2021 durchgehend an europäische Hubs wie Amsterdam, Frankfurt, Istanbul, London, Paris oder Wien angebunden. Sie waren in den beiden Pandemie Jahren, in denen das Streckennetz stark ausgedünnt war, eine besonders wichtige Ergänzung für Umsteigeverbindungen in die ganze Welt. Viele Destinationen wie Madrid mit Iberia Express, Hurghada mit Air Cairo und Riga mit airBaltic konnten im Berichtsjahr nach einer pandemiebedingten Pause wieder von Stuttgart aus angeboten werden. Darüber hinaus ergänzten neue Ziele den Flugplan. Eurowings bediente zum Beispiel im Sommer Graz, Mykonos, Kos und Kalamata sowie im Winter die schwedischen Städte Lulea und Kiruna. Damit verbessert sich die Konnektivität langsam, was zu einer Stabilisierung des Luftverkehrs am Standort beiträgt. Die Planungen der Fluggesellschaften blieben jedoch sehr dynamisch und volatil.

Visiting Friends and Relatives (VFR) sowie touristische Verkehre bestimmten die Nachfrage in Stuttgart. Istanbul war mit seinen beiden internationalen Flughäfen 2021 die am häufigsten genutzte Verbindung am Flughafen Stuttgart. Die Passagierzahl stieg im Vergleich zum Vorjahr um 51,7 %. Darauf folgten im Destinations-Ranking Palma de Mallorca und Antalya. Die über Jahre hinweg aufkommensstärkste Strecke zwischen Stuttgart und Berlin landete mit nur 169.218 Reisenden auf Platz vier.

Bei grenzüberschreitenden Reisen innerhalb Europas war 2021 eine Aufwärtsentwicklung um 30,7 % auf 3.016.039 Passagiere zu beobachten. Der Verkehr in das übrige Ausland nahm um 49,5 % weiter ab,

auch weil das außereuropäische Streckennetz noch stärker eingeschränkt ist. Innerdeutsch flogen 2021 erneut weniger Menschen als im Jahr zuvor, insgesamt waren es 494.783.

Flugbewegungen: Unverändert wenige Starts und Landungen

Der Flughafen Stuttgart verzeichnete im Jahr 2021 62.135 Flugbewegungen und damit 5,7 % mehr als im Vorjahr. Auf jedem Flug waren durchschnittlich 106 Passagiere. Das sind 18 mehr als 2020. Die seit Pandemiebeginn geringe Sitzauslastung stieg um 7,1 Prozentpunkte auf 66,9 %.

Luftfracht und Luftpost: Pandemie sorgt für Luftfrachtschub

Aufgrund von gestörten globalen Lieferketten und Engpässen beim Transport auf dem Land- und Seeweg war die Nachfrage nach Luftfracht 2021 besonders hoch. So auch in Stuttgart: Mit 40.523 t übertraf das Cargo-Aufkommen das Vorjahrsniveau um 112,4 % und lag damit sogar deutlich über 2019. 94,5 % der Waren und Güter wurde über reine Frachter und umgewidmete Passagiermaschinen transportiert, da im pandemiebedingt ausgedünnten Linienverkehr weniger Beiladung befördert werden konnte. Das Gesamtgewicht der am Flughafen Stuttgart umgeschlagenen Luftpost nahm um 7,3 % zu.



Die Lieferketten via Schiff waren 2021 immer wieder unterbrochen. Um die Versorgung mit dringend benötigten Gütern aufrechtzuerhalten, setzten Unternehmen auf Air-Cargo. Am STR verdoppelte sich die Luftfracht 2021 im Vergleich zum Vorjahr.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Für die FSG bleiben Geschäftserfolg und Nachhaltigkeit untrennbar miteinander verbunden. Neben den wichtigen finanziellen Leistungsindikatoren Umsatz und EBITDA spielen daher auch nicht finanzielle Steuerungsgrößen der Nachhaltigkeitsstrategie fairport STR eine wesentliche Rolle. Der Flughafen Stuttgart verfolgt dabei den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Eine große Anzahl von wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Zielen, die sich die FSG gesteckt hat, sowie konkrete Schritte, durch die sie diese erreichen will, sind im veröffentlichten fairport-Programm gebündelt. Bedingt durch die Corona-Pandemie sah sich die FSG gezwungen, geplante Maßnahmen teilweise zunächst zu verschieben.

Die Pandemie schränkt die FSG hinsichtlich ihrer Ertragspotenziale weiterhin stark ein. Zur Aufrechterhaltung der Zukunftsfähigkeit des Landesflughafens sowie zur Sicherung der Liquidität wird daher das zu Beginn der Krise unternehmensweit eingeführte Effizienzprogramm #STRong fortgesetzt. Die in bereichsübergreifenden und crossfunktionalen Teams identifizierten Maßnahmen für mögliche Einspar- und Optimierungspotenziale, sowohl bei Investitionen als auch dem laufenden Betrieb, werden dabei in einem rollierenden Prozess bewertet und umgesetzt. Neben dem Ziel, die Aufwendungen der FSG unter anderem durch die Einführung von Kurzarbeit, einem kosteneffizienten Ressourceneinsatz und Kosteneinsparungen niedrig zu halten, ist es Aufgabe und Herausforderung für die #STRong-Teams, den operativen Betrieb des Landesflughafens unter den erschwerten Rahmenbedingungen möglichst reibungslos aufrechtzuerhalten. Die FSG hat ihre ursprünglichen Planungen für das Jahr 2021 auf 6,1 Mio. Passagiere ausgerichtet. Die aufgrund der tatsächlichen pandemischen Entwicklung sehr viel niedrigere Passagieranzahl hat Anpassungen notwendig gemacht, die im Rahmen des Programmes #STRong umgesetzt wurden. So konnten die betrieblichen Aufwendungen für das Jahr 2021 gegenüber Plan, insbesondere bei bezogenen Leistungen, Personal- sowie Projektaufwand, um insgesamt 32,8 Mio. € reduziert werden.

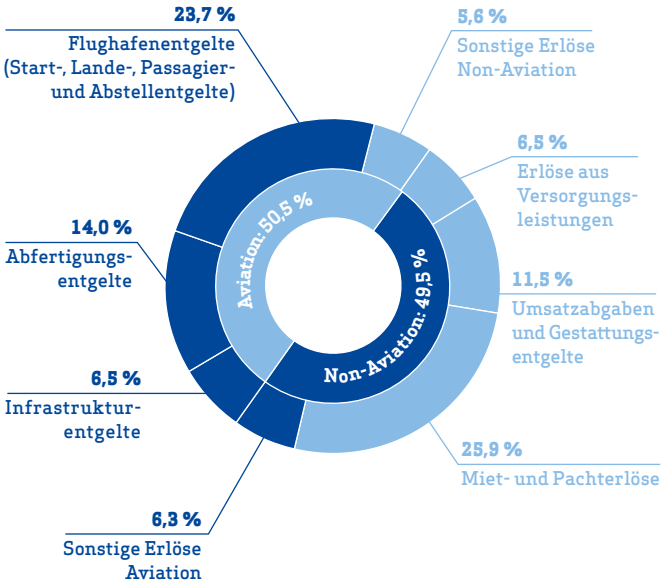
Ertragslage FSG-Konzern

Der Umsatz des FSG-Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 146,2 Mio. € (Vorjahr 137,2 Mio. €). Das Konzernergebnis betrug –22,4 Mio. € (Vorjahr –71,6 Mio. €).

Ertragslage Flughafen Stuttgart GmbH

Die FSG erwirtschaftet den größeren Teil ihrer Erlöse passagierabhängig. Dazu zählen unter anderem Flughafenentgelte nach §19b LuftVG, Abfertigungsentgelte, Parkierungserlöse, Pachten

und Umsatzabgaben aus Gastronomie und Retail. Vor dem Hintergrund der weiterhin niedrigen Passagierzahlen beträgt der Umsatz der FSG im Jahr 2021 143,8 Mio. € (Vorjahr 142,1 Mio. €). In ihren ursprünglichen Planungen ist die FSG von einer deutlicheren Erholung des Passagier Volumens ausgegangen. Bedingt durch das Auftreten neuer Virusvarianten und damit fortbestehende Einschränkungen durch Corona-Maßnahmen lagen die Ist-Umsätze um 19,6 % unter den für 2021 geplanten von 178,8 Mio. €. Die Umsätze verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Segmente:



Geschäftsbereich Aviation: Passagierzahlen und Umsatz unter Vorkrisenniveau

Der Umsatz des Geschäftsbereichs Aviation ist mit 72,6 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um ca. 9,8 % gestiegen, liegt aber weiterhin deutlich unter Vorkrisenniveau. Die Flughafenentgelte (Start-, Lande-, Passagier- und Abstellentgelte) als nach wie vor größter Posten bei den Aviation-Erlösen, trugen mit 34,0 Mio. € zum Umsatz bei. Die größtenteils passagierabhängigen Erlöse sind pandemiebedingt um 29,4 % unter den geplanten Umsätzen von 102,8 Mio. €.

Trotz der positiven Entwicklung im Frachtverkehr sind die in diesem Bereich erzielten Umsätze zu gering, um die Verluste aus dem Passagiergeschäft auszugleichen.

Geschäftsbereich Non-Aviation: Weniger Abhängigkeit von Passagieren

Die Non-Aviation-Umsatzerlöse (Immobilien, Facility Management, Informations- und Kommunikationstechnologie) lagen mit 71,2 Mio. € um 6,2 % unter dem Vorjahresniveau (75,9 Mio. €). Die von Passagieren abhängigen Umsätze aus Parkierung oder die Umsatzpacht der Gastronomen und Ladengeschäfte blieben angesichts der niedrigen Fluggastzahlen weiterhin unter Druck. Der Pachtvertrag mit der

Wöllhaf Gastro Service GmbH, die bislang die Gastronomie in Terminal 1 betrieb, ist zum 31. Oktober 2021 ausgelaufen. Mieterlöse aus der Airport City (u. a. SkyLoop, SkyOffice und SkyPort) blieben auch im Jahr 2021 stabil. Insgesamt lagen die im Non-Aviation-Bereich erzielten Umsätze bedingt durch die geringere Passagierabhängigkeit mit 3,9 % weniger deutlich unter dem Planwert von 74,0 Mio. €.

Materialaufwand bei geringem Abfertigungsvolumen auf niedrigem Niveau

Der Materialaufwand lag mit 51,2 Mio. € um 2,1 Mio. € (4,0 %) unter dem Vorjahreswert. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf die gesunkenen Personalleasingzahlungen an die Abfertigungstochter SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, bedingt durch das zurückgegangene Abfertigungsvolumen.

Personalaufwand ganzjährig durch Kurzarbeit entlastet

Seit Beginn der Corona-Krise und auch über das gesamte Jahr 2021 hinweg hat die FSG Kurzarbeit in allen Bereichen beantragt und eingeführt. Um die finanziell nachteiligen Auswirkungen der Kurzarbeit abzumildern, stockte die FSG das Kurzarbeitergeld im Jahr 2021 für die betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit einem Zuschuss zum Kurzarbeitergeld auf 85 % Nettoentgeltdifferenz auf. Insgesamt konnte die FSG im Jahr 2021 4,8 Mio. € durch Kurzarbeit einsparen. Der Personalaufwand 2021 nahm um 1,1 Mio. € (1,8 %) auf 57,5 Mio. € ab.

Der mit Beginn der Krise eingeführte Einstellungsstopp wurde mit wenigen betriebsnotwendigen Ausnahmen auch im Jahr 2021 umgesetzt.

Abschreibungen geringfügig niedriger

Das Abschreibungsvolumen 2021 lag mit 32,6 Mio. € geringfügig unter dem Vorjahr (33,3 Mio. €). Trotz der Krise ist es für die FSG von essenzieller Bedeutung, weiterhin in den alternnden Anlagenbestand zu investieren, um die Gebäude und Anlagen betriebsbereit zu halten.

Sonstige betriebliche Aufwendungen deutlich geringer

Im Geschäftsjahr 2021 reduzierte sich das Gesamtvolumen der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 16,2 Mio. € gegenüber dem Vorjahr auf 50,1 Mio. €. Die im Zusammenhang mit der Corona-Krise notwendige strenge Ausgabendisziplin wurde im Rahmen des #STRong-Projektes umgesetzt. Die zahlreichen Einsparmaßnahmen, unter anderem beim Leasingaufwand, Kontrollpersonal sowie reduzierte und verschobene Aufwendungen im Zusammenhang mit Projekten, sind für die verringerten Aufwendungen verantwortlich.

Finanzergebnis negativ

Die beiden wesentlichen Ziele, Beschäftigungssicherung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Sicherung der Liquidität, haben sich für die FSG seit Beginn der Krise nicht verändert. Der bei den Bankenpartnern im Jahr 2020 ausgeweitete Kreditrahmen ist dabei weiterhin zur Sicherung der Liquidität ausreichend. Unter anderem die solide Eigenkapitalausstattung ermöglicht es der FSG, sich nach wie vor auf dem Kapitalmarkt zu marktüblichen Konditionen zu 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.

Ursache für das negative Finanzergebnis in Höhe von –12,5 Mio. € sind, neben der höheren Inanspruchnahme von Krediten bei steigenden Zinsen, auch im Jahr 2021 wegfallende Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungsverträgen von Tochtergesellschaften als Folge der Krise.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden darüber hinaus erforderliche Wertberichtigungen der atypisch stillen Beteiligung an der Projektgesellschaft Neue Messe GmbH & Co. KG sowie der Beteiligung an der Tochtergesellschaft Baden-Airpark GmbH als auch der AHS Aviation Handling Services GmbH in Höhe von insgesamt 9,8 Mio. € vorgenommen.

Jahresergebnis

Die negativen Ergebnisauswirkungen durch die Corona-Pandemie mit niedrigen Passagierzahlen sowie die notwendigen Wertberichtigungen in der Bilanz belasten das Jahresergebnis der FSG.

Mit Bescheid vom 24. Juni 2021 des Bundesamts für Güterverkehr wurde der FSG die teilweise Erstattung ihrer im Zeitraum 04. März 2020 bis 30. Juni 2020 entstandenen Vorhaltekosten bewilligt. Insgesamt hat die FSG somit rund 31,0 Mio. € jeweils hälftig von Bund sowie ihren Gesellschaftern Land Baden-Württemberg und Stadt Stuttgart erhalten. Die Summe wurde als sonstiger betrieblicher Ertrag im Jahr 2021 verbucht.

Insgesamt liegt das Jahresergebnis mit –24,7 Mio. € somit um 72,2 Mio. € über dem Vorjahr (–96,9 Mio. €) und 26,1 Mio. € über dem geplanten Jahresergebnis. Der operative Cashflow (EBITDA) lag für das Geschäftsjahr bei 18,2 Mio. € und damit über Vorjahr (–30,4 Mio. €) und Plan.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die notwendigen Investitionen in das Anlagevermögen des Geschäftsjahres konnten aus einer erweiterten Kreditaufnahme finanziert werden. Zum 31. Dezember 2021 betrug das Eigenkapital 369,2 Mio. €

(Vorjahr 393,9 Mio. €). Die Eigenkapitalquote mit 65,9 % (Vorjahr 67,1 %) liegt weiterhin deutlich über dem Branchendurchschnitt und ist eine Grundlage dafür, dass sich die FSG auch künftig am Kapitalmarkt refinanzieren kann.

Bedingt durch den Ausgleich der Vorhaltekosten von rund 31 Mio. € aus dem Jahr 2020 von Bund und Gesellschaftern stiegen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Jahresverlauf nur unwesentlich von 108,2 Mio. € auf 109,1 Mio. € an. Die vorhandenen Kreditlinien von 250 Mio. € bei Banken sind zur Sicherung der Liquidität ausreichend, bis die FSG nach derzeitigen Planungen im Laufe des Jahres 2023 in Folge steigender Passagierzahlen wieder positive Cashflows erwirtschaftet.

Investitionen in die Zukunft

Im Rahmen der zur Krisenbewältigung eingeführten Projektstruktur #STRong werden auch die notwendigen Investitionen in die Zukunft geprüft und liquiditätsschonend umgesetzt. Die Flughafengesellschaft benötigt insbesondere für den Bestandserhalt der Verkehrsinfrastruktur Kapital. Im vergangenen Geschäftsjahr brachte die Flughafengesellschaft 12,9 Mio. € (Vorjahr 35,2 Mio. €) für immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagevermögen auf.

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 2021 wurde weiterhin stark durch die pandemische Lage beeinflusst. Am Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden (FKB) wurden im Jahr 2021 618.687 Passagiere (Vorjahr 401.153 Passagiere) abgefertigt. Davon 605.523 sogenannte gewerbliche Passagiere im Linien-, Pauschalflug-, Tramp- und Anforderungsverkehr. Damit liegt die Zahl der abgefertigten Passagiere 37,5 % über dem Planwert.

Das Geschäftsergebnis im Flughafenbereich war stark beeinflusst von den Verkehrszahlen unter der pandemischen Entwicklung. Insgesamt erwirtschaftete das Profit Center Verkehr 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 6.889 T€ (Vorjahr 4.930 T€). Die Umsatzerlöse des Profit Center Verkehr lagen damit aufgrund der zum Plan besseren Verkehrszahlen um 26,1 % über Plan.

Das Profit Center Immobilien (PCI) wurde ebenfalls weiterhin von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie betroffen. Die sogenannten Non-Aviation Erlöse im Bereich Gastronomie, Parkierung, Mietwagen etc. sind zum Großteil direkt von den Passagierzahlen abhängig. Insgesamt erwirtschaftete der Bereich Immobilien Umsatzerlöse in Höhe von 5.935 T€ (Vorjahr 5.360 T€) und lag somit um 8,9 % über dem Plan. Dieser Effekt ist hauptsächlich zurückzuführen auf die Apcoa-Umsatzmiete, die aufgrund der übertroffenen Erwartungen an Passagierzahlen 608 T€ über Plan lag. Im Gegensatz dazu lagen die Mieten und Pachten um 133 T€ unter dem Planwert. Die Vermarktung des Gewerbeparks hat sich weiterhin positiv entwickelt. Es ergaben sich im Geschäftsjahr unter anderem Gewinne aus Grundstücksverkäufen in Höhe von 4.571 T€.

Im Jahr 2021 wies die Baden-Airpark GmbH ein positives EBITDA in Höhe von 1.273 T€ (Vorjahr 3.364 T€) aus. Das operative Betriebsergebnis lag damit aufgrund der im Vergleich zum Plan positiveren Entwicklung der Verkehrszahlen und der Sondereffekte aus Grundstücksverkäufen deutlich über dem Plan.

Aufgrund der pandemiebedingten Marktlage und der nach wie vor hohen Abschreibungen für Investitionen während der Konversion und dem Ausbau in den vergangenen Jahren, schließt das Geschäftsjahr 2021 mit einem Jahresfehlbetrag von 5.510 T€ (Vorjahr 10.544 T€).

Cost Aviation GmbH (75 %)

Die Tochtergesellschaft ist ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (75 %) und der Inform Institut für Operations Research und Management GmbH (25 %). Die Cost Aviation GmbH erwirtschaftete 2021 mit ihren Beratungen am Drittmarkt einen Umsatz von 145 T€ (Vorjahr 219 T€) und ein Jahresergebnis von 24 T€ (Vorjahr 35 T€).

Flughafen Stuttgart Energie GmbH (100 %)

Die hundertprozentige Tochtergesellschaft der FSG ist der Energiedienstleister für den Flughafen Stuttgart. Sie ist verantwortlich für den Bezug und Transport von Strom, Gas und Heizöl sowie die Produktion und Verteilung von Wärme, Kälte, Licht und elektrischer Energie. Im Geschäftsjahr 2021 betrug das Ergebnis vor Ergebnisabführung –219 T€ (Vorjahr 212 T€).

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

Die Konzerngesellschaft der FSG betreibt einen Teil der Einzelhandelsgeschäfte am Flughafen Stuttgart. Der Jahresumsatz betrug 2021 5.857 T€ (Vorjahr 5.809 T€). Das Ergebnis vor Ergebnisabführung lag mit –1.574 T€ deutlich über dem Vorjahresniveau (–2.714 T€).



Endlich die Familie wiedersehen – unter anderem die Corona-Schutzimpfung sorgte 2021 dafür, dass Reisebeschränkungen fallen konnten. Rund ein Drittel der Passagiere am STR flogen, um Freundinnen, Freunde und Verwandte in der Ferne zu besuchen.

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. Pandemiebedingt lag der Umsatz auch 2021 auf niedrigem Niveau in Höhe von 21.070 T€ (Vorjahr 22.758 T€). Das Jahresergebnis lag mit 451 T€ auf Vorjahresniveau (452 T€).

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

Die S. Stuttgart Ground Services GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (74,9 %) und der AHS Aviation Handling Services GmbH (25,1 %), betreibt die Geschäftsbereiche Passage und Operations am Flughafen Stuttgart. Auch hier lag der Umsatz aufgrund der

andauernden Corona-Pandemie und dem daraus resultierenden geringeren Abfertigungsvolumen mit 7.156 T€ etwas über Vorjahr (5.972 T€). Das Jahresergebnis konnte mit –368 T€ gegenüber dem Vorjahr (–1.416 T€) verbessert werden.

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 –30 T€ (Vorjahr –3.917 T€).

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 679 T€ und ein Ergebnis von 23 T€.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Prognose Geschäftsjahr 2022

Prognosen bleiben auch knapp zwei Jahre nach Ausbruch der Pandemie ausgesprochen schwierig. Das Ergebnis der FSG hängt weiterhin in hohem Maße von der Anzahl der Passagiere ab, die den Landesflughafen nutzen. Obwohl zwischenzeitlich ausreichend Impfstoff für die Bevölkerung zur Verfügung steht, haben die Impfquoten nicht das notwendige Ausmaß erreicht, um Lockerungen der Corona-Politik dauerhaft umzusetzen. Neue, teilweise ansteckendere Virusvarianten erfordern es darüber hinaus, Maßnahmen zur Verhinderung der weiteren Verbreitung des Virus aufrechtzuerhalten. Die weitere Passagierentwicklung bleibt vor diesem Hintergrund äußerst volatil und ist anfällig für kurzfristige Änderungen der pandemiebedingten Reiserestriktionen. Nach einem hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückgebliebenen Jahr 2021 mit knapp 3,6 Mio. Fluggästen plant die FSG für das Jahr 2022 mit ca. 6,8 Mio. Passagieren. Wenn gleich dies fast einer Verdopplung der Werte aus dem Vorjahr entspricht, wären damit lediglich rund 54 % der Passagierzahlen aus dem Jahr 2019 erreicht. Auf Basis der erwarteten Passagierzahlen geht die FSG für das Jahr 2022 von einem Umsatz von 186,2 Mio. € aus. Das geplante EBITDA in Höhe von 5,3 Mio. € sowie der geplante Jahresverlust in Höhe von –39,9 Mio. € liegen dabei unter den Werten des Jahres 2021. Grund für die Ergebnisverschlechterung im Plan für das Jahr 2022 ist dabei hauptsächlich die 2021 einmalig erhaltene Erstattung der Vorhaltekosten in Höhe von rund 31 Mio. €.

Die Planungen sind weiterhin von großen Unsicherheiten geprägt. So haben Airlines zu Beginn des Jahres 2022 vor dem Hintergrund eines erneuten Lockdowns ihre Flugpläne nicht nur am Standort Stuttgart weiter ausgedünnt. Eine bessere Entwicklung als die im Wirtschaftsplan hinterlegte ist allerdings auch nicht ausgeschlossen. Um auf aktuelle Entwicklungen kurzfristig und zielgerichtet reagieren zu können, wird die FSG weiterhin rollierende Forecast-Szenarien erstellen und das Programm #STRong als Steuerungsinstrument weiter fortsetzen. Oberste Priorität hat dabei die Liquidität der FSG, welche durch die bestehenden Kreditlinien gesichert ist.

Nach möglichen Lockerungen von Reisebeschränkungen bleibt es abzuwarten, wie schnell Airlines ihr Streckennetz wieder ausbauen. Die größten Marktanteile wird dabei auch weiterhin der Lufthansa-Konzern, insbesondere Eurowings, halten. Der Anteil von touristischen sowie VFR-Verkehren wird, voraussichtlich ähnlich wie im Vorjahr, auch im Jahr 2022 groß bleiben.

Als Reaktion auf den Einbruch der Verkehrszahlen hat die FSG bei der Genehmigungsbehörde einen Antrag auf eine neue Entgeltordnung gestellt. Diese beinhaltet unter anderem eine Adjustierung des bereits bestehenden Incentive-Programmes sowie eine Erhöhung der Flughafenentgelte nach §19b LuftVG und wird vorbehaltlich ihrer Genehmigung wirksam zum 01. Juli 2022.

Die Attraktivität des Flughafen Stuttgart wird weiterhin gegeben sein, sodass nach der Pandemie mittelfristig wieder positive Ergebnisse erzielt werden können. Vor dem Hintergrund der aktuellen Situation geht die FSG für das Geschäftsjahr 2022 jedoch von einem negativen Jahresergebnis in mittlerer zweistelliger Millionenhöhe aus. Die Verluste werden über Fremdkapital von den Bankenpartnern der FSG refinanziert.



Die volatile Weltlage erschwert es, Prognosen im Luftverkehr zu treffen. Sicher ist nur: Die Menschen werden reisen wollen. Umso wichtiger ist die Entwicklung hin zum klimaschonenden Fliegen.



Start eines Hilfseinsatzes deutscher Soldatinnen und Soldaten zu einem Corona-Hotspot im Februar 2021: Der Flughafen Stuttgart ist gefragt, gerade auch in Krisenzeiten.

Im Personalkostenbereich hat die FSG als eine Reaktion auf die Krise beschlossen, nach Auslauf der Kurzarbeit den mit den Gewerkschaften vereinbarten sogenannten Notlagentarifvertrag anzuwenden. Die ursprüngliche Vereinbarung hat dabei für das Jahr 2022 eine pauschale Reduzierung der Arbeitszeit und des Lohns um 6 % vorgesehen. Die FSG macht nunmehr Gebrauch von der geschaffenen Möglichkeit, die Kurzarbeit auf 24 Monate bis zum 31. März 2022 zu verlängern. Anschließend kommt ein angepasster Notlagentarifvertrag mit einer Reduzierung der Arbeitszeit um 2,6 % zum Tragen. Betriebsbedingte Kündigungen bleiben weiterhin ausgeschlossen. Der Einstellungsstopp muss in 2022 gelockert werden.

Auch im Konzern wird die FSG die Auswirkungen der Corona-Pandemie weiterhin deutlich spüren, sodass auch hier im Jahr 2022 mit einem deutlich negativen Ergebnis zu rechnen ist. Das geplante Ergebnis wird auch im Konzern – aufgrund des ausbleibenden Einmaleffekts der Erstattung der Vorhaltekosten im Jahr 2021 bei der Konzernmutter FSG – im Planjahr 2022 unter dem Vorjahreswert liegen.

Am 24. Februar 2022 haben die russischen Streitkräfte mit der Invasion in die Ukraine einen Krieg innerhalb Europas begonnen. Es ist davon auszugehen, dass der Luftverkehr durch wechselseitige Sperren des europäischen und russischen Luftraums weitreichenden Einschränkungen unterliegen wird. Die wirtschaftlichen Auswirkungen, auch auf die FSG, sind unter anderem aufgrund der seitens der EU auferlegten Sanktionen sowie der steigenden Energiepreise derzeit nicht absehbar.

Langfristprognose: Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Bewältigung von Pandemie und Klimawandel bestimmen die Marktentwicklung

Die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie und deren Auswirkungen sind weiterhin maßgeblich für die Langfristprognose der FSG. Die verschiedenen Akteure der Luftverkehrsbranche wie Airlines, Flughäfen und Branchenverbände, wie die International Air Transport Association (IATA), der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), das Airports Council International (ACI) oder die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), gehen weiterhin davon aus, dass eine Rückkehr auf das Vorkrisenniveau nicht vor Mitte der 2020er-Jahre erreicht werden kann. Diese Einordnungen liegen auch den Annahmen der FSG zugrunde. Der Entwicklungskorridor der Prognosen unterliegt dabei großen Unsicherheiten.

Der Großteil der Passagiere, die den Flughafen Stuttgart nutzen, lassen sich in drei Gruppen einteilen: Geschäftsreiseverkehr, Tourismus und VFR-Verkehre müssen dabei hinsichtlich ihrer weiteren Entwicklung gesondert betrachtet werden. Veränderte Bestimmungen in Unternehmen für Dienstreisen und der generelle Trend zu Videokonferenzen werden sich länger auf diesen Markt auswirken. Deshalb ist es weiterhin unsicher, ob im Geschäftsreisesegment das Vorkrisenniveau wieder erreicht wird. Im Bereich Tourismus und VFR-Verkehre geht die FSG davon aus, dass eine schrittweise Erholung eintreten wird. Das Jahr 2021 hat gezeigt, dass die angebotenen Destinationen in diesem Segment ab Stuttgart stabil nachgefragt werden. Sobald Reisebeschränkungen gelockert werden können, ist davon auszugehen, dass Airlines ihr Angebot erhöhen und so dem Wunsch der Passagiere nach Reisen entsprochen wird.

Unsicherheiten ergeben sich aus der weiteren Entwicklung der Luftverkehrsbranche und den aus der Corona-Pandemie resultierenden wirtschaftlichen Herausforderungen für Airlines. Der für den Flughafen Stuttgart wichtige Lufthansa-Konzern konnte jedoch die in der Corona-Krise gewährten direkten deutschen Staatshilfen bereits Ende des Jahres 2021 vollständig zurückzahlen beziehungsweise nicht abgerufene Mittel kündigen.

Der Reisekonzern TUI, mit dem für den Standort Stuttgart wichtigen Ferienflieger TUIfly, musste zwar im Jahr 2021 weitere deutliche Verluste verbuchen, blickt jedoch vor dem Hintergrund des Buchungsverlaufs 2021 sowie den Aussichten für das Jahr 2022 optimistisch in die Zukunft.

Die Klimaverträglichkeit des Fliegens steht weiterhin im Fokus der gesellschaftlichen und politischen Diskussion. Die Auswirkungen auf den Flughafen Stuttgart gilt es abzuwarten. Die derzeit reduzierte Anzahl an innerdeutschen Passagieren hängt auch mit geringerem Wettbewerb, insbesondere auf der Strecke nach Berlin, sowie noch fehlenden Interkontinental-Umsteigern zusammen. Dennoch ist davon auszugehen, dass die Maßnahmen gegen den Klimawandel spürbare Auswirkungen auf den Luftverkehr haben werden. Bei der Weiterentwicklung des Streckenportfolios ab Stuttgart setzt die FSG dabei nicht auf Kurzstrecken innerhalb Deutschlands, sondern auf den Ausbau europäischer und interkontinentaler Ziele.



Im zweiten Sommer der Pandemie wollten viele Menschen verreisen und vor allem private Kontakte pflegen. Zu Peak-Zeiten waren die Terminals so gut besucht wie vor der Krise. Der STR sorgte dafür, dass die Abstände in den Schlangen gut eingehalten wurden.

Wirkungsvoller Klimaschutz fordert hohe Investitionen

Als fairport STR stellt sich die FSG ihrer Verantwortung für den Klimaschutz und geht entschlossene Schritte, die seit Sommer 2021 in der STRzero-Strategie gebündelt werden. Sie will die Emissionen aus dem Airport-Betrieb schnellstmöglich maximal reduzieren sowie die Entwicklung hin zum klimaschonenden Fliegen nach Kräften beschleunigen. In ihrem Masterplan zur Umsetzung der Klimastrategie STRzero definiert die FSG alle nötigen Maßnahmen in 5-Jahres-Schritten in den vier Handlungsfeldern Energieeffizienz und Gebäudesektor, Erzeugung und Speicherung erneuerbarer Energien, Smart Grid und Sektorkopplung sowie Mobilität und Verkehr, um gemäß dem baden-

württembergischen Klimaschutzgesetz bis 2040 eine Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen. Einer der wichtigsten Hebel ist die konsequent energetische Sanierung der Betriebsgebäude des Flughafens. Insbesondere die teilweise über 30 Jahre alten Terminals als größte Energieverbraucher müssen klimafit gemacht werden. Erneuerungen an den Terminals sind wegen aktueller regulativer Vorgaben an Energieeffizienz sowie strenger Standards bei Sicherheit und Brandschutz unumgänglich. Weil der Handlungsdruck steigt, prüft die FSG verschiedene Optionen zur bedarfsgerechten und energetischen Sanierung der Terminals.

Exzellenz-Standort für emissionsfreies Fliegen

Um die Rolle Baden-Württembergs bei der Technologieentwicklung für klimaschonenden Luftverkehr zu stärken, fördert die FSG aktiv Innovationen und die Vernetzung der Akteure aus Wissenschaft und Wirtschaft. Ziel ist, auf die Ansiedlung des Start-ups H2FLY GmbH, einem Technologieführer bei der Entwicklung von Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieben für Flugzeuge, den Aufbau eines Exzellenz-Clusters für Wasserstofftechnologie folgen zu lassen. Am Flughafenstandort sollen so Innovationskraft, weitere Arbeitsplätze und Wertschöpfung entstehen. Eine enge Zusammenarbeit mit Technologietreibern hinsichtlich sich ändernder Bodenprozesse und Infrastrukturanpassungen begreift die FSG darüber hinaus als Chance.



Fern- und Regionalzüge machen die Verkehrsdrehscheibe Flughafen Stuttgart komplett. Der Anteil derer, die über die Schiene an den STR kommen, soll sich durch die entstehende Bahnanbindung verdoppeln.

Neben der Entwicklung neuer Antriebe gehören auch die Produktion und der Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF) zu den Schlüsseltechnologien der Transformation. Ein Konsortium, dessen Federführung die FSG übernimmt, soll eine regionale Herstellung im Power-to-Liquid-Verfahren technisch und wirtschaftlich auf den Weg bringen. Das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg hat eine Förderung des Projekts zugesagt.

Bahnanbindung macht Fortschritte

Die Bauarbeiten des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm am Flughafenstandort kamen im Geschäftsjahr sichtbar voran. Der Rohbau des Eisenbahntunnels unter der Autobahn A8 auf Höhe des Airports wurde fertiggestellt.

Die Gäubahn, die die Landeshauptstadt mit dem Süden Baden-Württembergs und Zürich verbindet, soll künftig auch den Flughafen anfahren. Neben der sogenannten Variante „drittes Gleis“, bei der die Gäubahn teilweise die S-Bahn-Gleise in Richtung Innenstadt mitnutzen würde, prüfen die Deutsche Bahn AG und der Bund seit 2021 auch eine Tunnellösung. Die Vorplanungen wurden vom Bund beauftragt. Vor einer Realisierung des Tunnels müsste zunächst der S-21-Finanzierungsvertrag von 2009 geändert werden. Die FSG ist offen für Verbesserungen, hält jedoch an der bisherigen Planung fest, bis eine neue Lösung planerisch und rechtlich verbindlich fixiert werden kann.

Von der Anbindung an das Fern- und Regionalbahnnetz der Deutschen Bahn verspricht sich die FSG, dass sich die Erreichbarkeit des Flughafens über die Schiene verbessert. Vom Hauptbahnhof der Landeshauptstadt aus werden Reisende mit dem Zug künftig in acht statt heute in 27 Minuten am Flughafen sein. Die FSG beteiligte sich mit 339,4 Mio. € an dem Vorhaben. Die Flughafengesellschaft bemüht sich ferner darum, dass die Belange des Flughafens und der anderen Betroffenen im Umfeld zu jeder Zeit angemessen berücksichtigt werden.

Risikofrüherkennungssystem

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

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

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

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, hat die FSG ein zusätzliches Tax Compliance Management System eingeführt. 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, ggf. Mahnläufe, begegnet. Ausfallrisiken von Forderungen können aber trotz systematischer Erfassung und aktiver Steuerung dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Stuttgart, den 16. März 2022
Flughafen Stuttgart GmbH
Geschäftsführung

Walter Schoefer

Ulrich Heppe

Was wir tun.

Ready. Weg frei für Veränderung.

Der Flughafen Stuttgart versteht sich als Enabler für klimaschonenden Luftverkehr. Wir wollen, dass neue Technologien wie Wasserstoff-Antriebe und erdölfreies Kerosin bald durchstarten. Dafür setzen wir Anreize und helfen, die Bremsklötze zu entfernen, die nachhaltigen Lösungen zum Teil noch im Weg liegen. Und das ist längst nicht alles, was wir tun: Neben dem Klimaschutz sind wir mit dem fairport STR in sieben weiteren wesentlichen Handlungsfeldern aktiv.

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. 36

KLIMASCHUTZ & ENERGIE

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

S. 52

STRzero

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. 62

CORPORATE GOVERNANCE & COMPLIANCE

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

S. 12

WIRTSCHAFT & REGION

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

S. 32

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. 64

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,

die Politik sowie die allgemeine Öffentlichkeit. 2021 trugen 341 Stakeholder dieser Gruppen mit ihrer Teilnahme an der jährlichen Online-Befragung fairport-Radar dazu bei, die Relevanz der einzelnen Handlungsfelder aus externer Sicht besser beurteilen zu können. Die Aspekte „Beschäftigte & Arbeitsumfeld“, „Wirtschaft & Region“ sowie „Corporate Governance & Compliance“ haben für sie den höchsten Stellenwert. Diese Rückmeldung nutzt die FSG für die Weiterentwicklung ihrer Strategie auf dem Weg zum fairport STR.

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

WIRTSCHAFT UND REGION

Stuttgart und Baden-Württemberg gelten nicht nur als Top-Standort für Technologie und Innovation, sondern sind auch für ihre hohe Lebensqualität bekannt. Als wesentlicher Wirtschaftsfaktor und Arbeitsstätte trägt die Nummer sechs unter den deutschen Airports zur Wertschöpfung in der Region bei. Der STR verbindet diese mit den globalen Märkten und macht das Umfeld attraktiv für Fachkräfte aus dem Ausland. Als Exportland ist die internationale Vernetzung besonders wichtig für Baden-Württemberg. Jeder dritte Arbeitsplatz hierzulande hängt direkt oder indirekt vom Außenhandel ab, der auch über den Flughafen Stuttgart abgewickelt wird. Forschung, Entwicklung und auch die Kultur leben vom Austausch über Staatsgrenzen hinweg.

Für Weltbürgerinnen und Weltbürger

Baden-Württemberg ist ein weltoffenes und internationales Bundesland. Jede sechste Person hat einen ausländischen Pass. Über ein Drittel der Reisenden fliegt ab Stuttgart, um Verwandte und Bekannte wiederzusehen. Der Anschluss an den internationalen Luftverkehr trägt wesentlich zur Mobilität und zum interkulturellen Austausch bei. Reisen ist gelebte Völkerverständigung und fördert die Toleranz gegenüber anderen.

Weniger dienstlich, mehr privat

Prognosen für die Entwicklung der Passagierzahlen sind aufgrund der volatilen Weltlage schwierig. Folgende Trends zeichnen sich jedoch ab: Videokonferenzen ersetzen voraussichtlich dauerhaft einen Teil der Dienstreisen. Für 2025 erwartet die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) beim geschäftlichen Verkehr eine Erholung auf maximal 70 bis 80 % des Vorkrisenniveaus. Die Nachfrage nach innerdeutschen Verbindungen bleibt niedrig. Auch aufgrund des steigenden Klimabewusstseins werden für kürzere Distanzen vermehrt Bahn- statt Flugtickets gebucht. Der Bedarf an privaten Reisen wird weltweit hingegen weiter zunehmen.

Fest steht: In unserer vernetzten Welt werden die Menschen mobil bleiben – sie werden reisen und fliegen wollen. Umso wichtiger ist es, die Transformation im Luftverkehr hin zu klimaschonenden Technologien zu beschleunigen. Der Landesairport fördert solche Innovationen aktiv mit seiner Klimastrategie STRzero (→ S. 52).

1/3
reist ab STR, um **FAMILIE UND FREUNDE WIEDERZUSEHEN**

Weltweit erreichbar – auch in Krisenzeiten

Die Corona-Pandemie hat sich auf viele Branchen ausgewirkt – mit am stärksten betroffen ist der Luftverkehr. Seit dem Zweiten Weltkrieg gab es kein Ereignis mit vergleichbaren Auswirkungen für das Reisen. Auch 2021 blieben die Folgen am Flughafen Stuttgart deutlich spürbar. Die FSG verzeichnete im Berichtsjahr 3,6 Mio. Passagiere und damit etwas mehr als 2020. Damit flogen noch immer rund 72 % weniger Menschen als im Vor-Corona-Jahr 2019.

Die Zahl der Zielorte im Streckennetz verringerte sich von 141 im Jahr 2019 auf 109 im Berichtsjahr und die der angeflogenen Länder auf 30 (2019: 41). Eines war aber jederzeit gewährleistet: Stuttgart blieb an wichtige europäische Hubs mit Umsteigeverbindungen in alle Welt wie Amsterdam, Frankfurt, Istanbul, London, Paris und Wien angebunden. Um die Wiederaufnahme wichtiger Strecken zu fördern, ist die FSG im stetigen Austausch mit den Airlines.

In Krisenzeiten hält die Luftverkehrsinfrastruktur Logistik- und Versorgungsketten aufrecht und macht humanitäre Einsätze möglich. So zum Beispiel im März 2022, als am Landesflughafen drei Frachtmaschinen mit Hilfsgütern für die Ukraine starteten. Sie transportier-



Baden-Württemberg ist insbesondere mit seiner Landeshauptstadt Stuttgart sehr international aufgestellt. Jede sechste Person hat einen ausländischen Pass, viele wollen ihre Familie in weiter Distanz regelmäßig besuchen. Ein Airport mit einem starken Streckennetz ist hier ein deutlicher Standortvorteil.

ten dringend benötigtes Material für Feuerwehren und Katastrophenschutz in das Kriegsgebiet. Um die Aktion zu unterstützen, erließ die FSG die sonst üblichen Lande- und Abfertigungsentgelte. Im Zuge der Luftbrücke für ukrainische Geflüchtete aus Moldau nach Baden-Württemberg kamen im April etwa 120 Menschen aus der Hauptstadt Chisinau am STR an.

Gewappnet für den Re-Start

Personal halten – das war die Devise der Flughafengesellschaft in den beiden vergangenen Corona-Jahren. Dem Flughafen Stuttgart ist es unter anderem durch das Instrument der Kurzarbeit gelungen, die andernorts getätigten Stellenabbauprogramme zu vermeiden. Neben der Sicherung der Liquidität war es ein Hauptziel der Krisenbewältigung, die qualifizierte und erfahrene Stammbeslegschaft nicht zu verlieren. Somit blieb der Flughafen jederzeit bereit für das Wiederanlaufen des Reiseverkehrs.

Trotzdem geht der branchenübergreifende Arbeitskräftemangel auch am Landesairport nicht spurlos vorüber. Die Reputation der FSG und ihrer Tochterunternehmen als zuverlässige und sichere Arbeitgeberinnen hilft jedoch, die Auswirkungen abzufedern. Wegen der zu erwarten-

den Reisewellen an Feiertagen und in den Ferien benötigt der STR weitere Hände: Für den Sommer 2022 waren zeitweise rund 200 Vakanzen allein beim Bodenpersonal zu füllen.

Darüber hinaus sieht die FSG einen erheblichen Mehrbedarf an Expertinnen und Experten, mit denen sie die geplanten Projekte aus ihrer Klimastrategie STRzero umsetzen will. Trotz der Corona-Krise mit ihren finanziellen Herausforderungen hat die FSG ihr Klimaziel um zehn Jahre vorgezogen. Die Treibhausgas-Emissionen aus dem Flughafenbetrieb will sie nun durch Effizienzmaßnahmen vor Ort bis spätestens 2040 auf null bringen. Öffentliche Förderungen sind wichtiger denn je, damit der Airport ein Wegbereiter für die ökologische Transformation bleibt.

Der STR ist nicht nur in schwierigen Zeiten systemrelevant. Mit finanziellen Zuschüssen während der Krise zahlten die Bundesregierung und die Gesellschafter in die Zukunft des Airports ein. 2021 erhielt die FSG – wie andere deutsche Verkehrsflughäfen auch – eine teilweise Erstattung ihrer zu Beginn der Pandemie entstandenen Vorhaltekosten. Denn: 2020 hielt die FSG den Flughafenbetrieb trotz 75-prozentigem Rückgang der Passagierzahlen fast durchgängig am Laufen. Insgesamt rund 31 Mio. € beglichen jeweils zur Hälfte der Bund sowie die Gesellschafter Land Baden-Württemberg und Stadt Stuttgart (→ S. 21).

Gewinn für die Region

Um das Tor zur Welt offenzuhalten, arbeiten am STR mehrere Tausend Menschen zusammen. Der STR gilt als eine der größten Arbeitsstätten Baden-Württembergs. Allein beim FSG-Konzern sind am Standort Stuttgart rund 1.650 Beschäftigte angestellt (→ S. 41). Fachleute gehen davon aus, dass eine Million Flugreisende etwa 1.000 Arbeitsplätze direkt vor Ort und noch einmal doppelt so viele im Umland schaffen – beispielsweise in Hotels, Taxibetrieben oder Catering-Firmen. Viele dieser Stellen waren wegen der Pandemie gefährdet. Der letzten Erhebung zufolge waren vor der Krise etwa 11.000 Menschen in rund 300 verschiedenen Unternehmen und Behörden tätig.

Im Geschäftsjahr 2021 brachte die FSG 12,9 Mio. € für immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagevermögen auf. Stand 31. Dezember 2021 betrug ihre Eigenkapitalquote 65,9 %. Aufgrund der wirtschaftlichen Lage ging sie etwas zurück, liegt aber noch über dem Branchendurchschnitt. Die Grundsteuer in Höhe von 0,6 Mio. € teilte sich auf die Städte Leinfelden-Echterdingen (56 %), Filderstadt (35 %), Stuttgart (7 %) und Ostfildern (1 %) sowie die Gemeinde Neuhausen (1 %) auf.

Die FSG bevorzugt regionale Waren und Güter, auch Dienstleistungen erbringen am Airport größtenteils lokale Unternehmen. Über die Hälfte der Flughafenbeschäftigten wohnt in der direkten Nachbarschaft. Ein Großteil der 44,4 Mio. € für Löhne und Gehälter, die die FSG im Berichtszeitraum zahlte, verblieb somit in der Region.

Wichtigste Destinationen 2021

Zielland	Fluggäste ⁺	Veränderung zu 2020 in %
Türkei	999.612	84,6
Spanien	660.099	74,7
Deutschland	496.192	–37,8
Griechenland	438.429	74,9
Italien	162.833	–5,3

Zielort	Fluggäste ⁺	Veränderung zu 2020 in %
Istanbul	408.639	51,7
Palma de Mallorca	316.381	144,1
Antalya	269.220	175,9
Berlin	169.218	–47,4
Hamburg	158.570	–31,3

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

Plattform für Leuchtturmprojekte

Zukunft wird aus Mut gemacht: Die FSG geht beim Einsatz innovativer Technologien seit vielen Jahren entschlossen voran und gestaltet diese mit. Schon seit langem ist der STR Testfeld für wegweisende Projekte rund um Elektromobilität, Energiemanagement und Gebäudeautomation. Schließlich will der Landesairport einen echten Beitrag zur Mobilitäts- und Energiewende in Baden-Württemberg leisten.

Beim deutschlandweit ersten Test eines autonomen Gepäckschleppers unter Realbedingungen zeigt der Prototyp der baden-württembergischen Firma Volk Fahrzeugbau, wie gut er selbstständig zu einem Ziel finden, die Spur halten, Hindernisse wahrnehmen, beschleunigen und bremsen kann. Das Fahrzeug ist Teil der wachsenden Elektroflotte des STR. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie fördert das Forschungsprojekt SmartFleet mit einem Gesamtvolumen von 3,9 Mio. €. Der Fokus liegt nicht nur auf technischen Komponenten und Sicherheitsaspekten, sondern auch auf der potenziellen Entlastung des Bodenpersonals durch automatisierte Geräte. Geplant sind ähnliche Tests mit einem Winterdienstfahrzeug.

Im Parkhaus P6 des STR rangieren Autos wie von Geisterhand auf ihren Stellplatz. Hinter dem Fachbegriff Automated Valet Parking verbirgt sich die Fähigkeit von speziell ausgerüsteten Pkw, per Smartphone-Befehl selbstständig ein- und ausparken. Im weltweit ersten Pilotprojekt dieser Art feilen Mercedes-Benz, Bosch und APCOA gemeinsam an der Serienreife. Am Landesairport stattete das Konsortium zunächst zwei Stellplätze mit der Technik aus. Fahrerinnen und Fahrer mit dem entsprechenden Wagen können in einer Drop-off-Zone halten und direkt zum Check-in gehen.

Alle Bedürfnisse im Blick

Die Gesundheit seiner Fluggäste ist dem Landesairport sehr wichtig – insbesondere in Pandemiezeiten. Die zuvor behördlich angeordnete Pflicht für Reisende zum Tragen von FFP2-Masken in den Terminals entfiel am 03. April 2022. Der Flughafen riet Passagieren und Besuchenden aber dringend, im Terminal und beim Bustransfer für sich und andere weiterhin einen Mund-Nase-Schutz zu tragen. Auf ihrer Website informiert die FSG in der Rubrik Travel with Care unter flughafen-stuttgart.de/travel-with-care über die aktuellen Reisebestimmungen.

Berührungslos einchecken und boarden am Flughafen Stuttgart – das reduziert nicht nur das Infektionsrisiko, sondern ist meist auch schneller. Als erster deutscher Airport hat der STR seine gesamten

Passagierservices in eine Cloud verlegt. Die aufgrund der Pandemie komplexer gewordenen Prozesse werden durch die Digitalisierung wieder vereinfacht. Zum bekannten Check-in am Automaten in den Terminals 1 und 3 kommt das automatisierte Self-Boarding. Zurzeit ist dies an acht Doppelschleusen möglich, soll aber in den kommenden Jahren an allen Gates zum Standard werden.

Ankommende Reisende können seit dem Sommer 2021 am Terminal 3 die automatisierte Einreisekontrolle nutzen. Wer einen elektronischen Reisepass der Europäischen Union, des Europäischen Wirtschaftsraumes oder der Schweiz besitzt, legt ihn auf einen Scanner. Danach ein kurzer Blick in die Kamera zum Abgleich der biometrischen Daten – und die Grenze ist passiert. Neben dem EasyPASS-System wird es am STR auch weiterhin mit Bundespolizistinnen und -polizisten besetzte Schalter geben.

In Sachen Pünktlichkeit ist der Flughafen Stuttgart ehrgeizig. Verspätungen analysiert der STR seit vielen Jahren genau und arbeitet mit Airlines, Flugsicherung, Bundespolizei und anderen Airports daran, sie möglichst zu vermeiden. Im Rekordjahr 2019 stieg die Pünktlichkeit der Flugbewegungen auf 81 %. 2020 waren rund 92 % der Flüge just in time, was aber auch dem deutlich reduzierten Verkehrsaufkommen geschuldet war. 2021 betrug die Gesamtpünktlichkeit der Starts und Landungen 85 %. Dieser Wert liegt noch immer deutlich über dem Vor-Corona-Jahr 2019, da deutlich weniger Flugzeuge abzufertigen waren. Eine Herausforderung waren 2021 die längeren Prozesszeiten durch die Corona-Schutzbestimmungen, aber auch spät eintreffende Maschinen, deren Rückstand am STR nicht mehr aufzuholen war.

Der STR ist für alle da. Das Reiseerlebnis von Menschen mit einer Behinderung will der Flughafen kontinuierlich verbessern. Die Tochtergesellschaft Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) kümmert sich um den Boarding Support für all diejenigen, die Hilfe beim Ein- oder Auschecken wünschen. Dieser Service steht neben mobilitätseingeschränkten Personen auch Blinden, Gehörlosen und Fluggästen mit geistigen Behinderungen zur Verfügung. Die Unterstützung durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SAG ist kostenfrei. Den Service nutzen bis zu 85.900 Reisende im Jahr.

Mit speziellen Fahrzeugen, sogenannten PRM-Hubliftern, können Rollstuhlfahrende komfortabel in ihr Flugzeug gelangen. Die Shops, Restaurants sowie alle weiteren Einrichtungen in den Terminals sind stufenlos zugänglich. Der Wechsel zwischen den Etagen ist in allen Gebäuden über Aufzüge möglich. Darüber hinaus ist der Flughafen Stuttgart dabei, die Barrierefreiheit seiner Website zu verbessern. Dies ist auch im fairport-Programm (→ S. 98) festgehalten.

Sicherheit geht vor

Die deutschen und EU-Gesetze definieren alle Sicherheitsaspekte eines Flughafens. Am Landesairport ist die FSG für die Kontrolle von Personal und Waren zuständig, die Bundespolizei überprüft Passagiere und Gepäck, bevor sie in den Sicherheitsbereich gelangen. Regelmäßige Audits der Behörden garantieren ein hohes Luftsicherheitsniveau.

Beim jährlichen Flughafencheck bewertete die Vereinigung Cockpit e. V. den STR erneut überdurchschnittlich gut. Mit der Note 1,7 erreichte der Landesairport einen Platz in der Spitzengruppe. Damit ist Stuttgart aus Sicht des Verbands der Pilotinnen und Piloten einer der sichersten Flughäfen Deutschlands. Cockpit bewertet die relevante technische Airport-Ausstattung: vom An- und Abflugverfahren über die Runways bis hin zu Parkpositionen und Rollbahnen. Die Kriterien sind teils strenger als die gesetzlichen Anforderungen. Als Airport-Betreiberin ist die FSG für die Sicherheit auf den Flugbetriebsflächen verantwortlich. Um einen hohen Standard aufrechtzuerhalten, sind kontinuierliche Investitionen nötig, wie etwa die regelmäßige Erneuerung der Betondecke der Start- und Landebahn.

Auch die Sicherheit auf dem kompletten Campus liegt in der Verantwortung der FSG. Die Flughafenbetreiberin befolgt die Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) und der European Aviation Safety Agency (EASA). Das Sicherheitsmanagement garantiert deren Einhaltung: Das Safety Management System ist in das integrierte Managementsystem eingebunden und Teil des Flugplatzhandbuchs. Verfahrensanweisungen und eindeutige Aufgabenzuordnungen sorgen jederzeit für sicherheitstechnisch einwandfreie Abläufe am Flughafen. Dafür zuständig sind der Bereichsleiter Aviation und der Sicherheitsmanagement-Beauftragte. Beratend tätig ist das intern zusammengesetzte Safety Review Board, das sich sowohl turnusmäßig als auch anlassbezogen trifft. Teil dieses Gremiums ist zudem die Aufsichtsbehörde des Flughafens.

Die Flughafenfeuerwehr ist ein weiterer Garant für die Sicherheit am STR. Das Team ist rund um die Uhr in Bereitschaft. Alle rund 100 Feuerwehrleute sind gleichzeitig auch Rettungssanitäter und -sanitäterinnen.

Der Flughafen erfasst alle sicherheitsrelevanten Ereignisse. Darunter fielen 2021 fünf Feuerwehreinsätze wegen Zwischenfällen mit Gefahrgütern (2020: 3). Öl und/oder Treibstoff musste 75-mal beseitigt werden (2020: 65). Auf der Runway kam es zu fünf Störfällen (2020: 1). 2021 waren acht meldepflichtige Flugbetriebsstörungen, interne und sonstige Alarmer, zu verzeichnen (2020: 10). Der Flughafen untersucht jeden dieser Vorfälle gründlich, um die Sicherheitsvorkehrungen anzupassen und Schadensfälle in der Zukunft zu vermeiden.

STANDORTENTWICKLUNG UND VERKEHRSANBINDUNG

Viele Wege führen zum Airport: Straßen und Autobahnen, Rad- und Fußwege, öffentliche Nahverkehrsmittel wie S-Bahn, Regional- wie Fernbusse und seit Kurzem auch die Stadtbahn. Diese Verkehrswege, aber auch Parkplätze, E-Ladestationen, Carsharing- und Mietwagen-services waren 2021 am STR wieder etwas besser ausgelastet als im ersten Pandemiejahr. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) entwickelt den Landesairport als Verkehrsknotenpunkt weiter. Die modernen Mobilitätsangebote sollen verkehrsmittelübergreifend vernetzt, kundenorientiert und so klimafreundlich wie möglich sein. Schon jetzt hat die Stuttgart Airport City einen großen Standortvorteil – dank der einmaligen Anbindung.

30
MINUTEN FAHRTZEIT mit der U6
vom Hauptbahnhof zum STR

Mobile Vielfalt macht stark

Wer von der Landeshauptstadt Baden-Württembergs aus verreisen will, kann zwischen Bus, Bahn, Pkw oder Flugzeug wählen. Der Vergleich zeigt: Je nach Ziel ist das eine Verkehrsmittel schneller, das andere günstiger und das nächste emissionsärmer. Rankings verschiedener Forschungsinstitute belegen, dass der Erfolg einer Stadt mit ihrer Erreichbarkeit zusammenhängt. Auf vielfältigen Wegen angebunden

zu sein, macht den Ballungsraum Stuttgart also stark. Die unterschiedlichen Mobilitätsangebote konkurrieren nicht miteinander, sondern ergänzen sich und bedienen unterschiedliche Bedürfnisse. Kurzstreckenflüge stehen immer mehr in der Kritik – für Reisezeiten bis zu drei Stunden ist die Bahn eine sinnvolle Alternative. Der Landesflughafen engagiert sich dafür, Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern. Für längere Strecken bleibt das Fliegen meist das Mittel der Wahl – ab dem internationalen Verkehrsflughafen STR ging es 2021 zu 109 Direktzielen.

Mobilitätswende mitgestalten

Nachhaltige Mobilität am Boden ist ein wichtiger Baustein der aktuellen Klimastrategie STRzero (→ S. 52), mit der der Flughafen Stuttgart seine Emissionen bis 2040 auf null bringen will. Etwa ein Drittel des CO₂-Fußabdrucks entsteht am Flughafen derzeit durch die An- und Abreise der Fluggäste und derjenigen, die sie bringen oder abholen, durch Lieferverkehr und die pendelnden Beschäftigten. Die FSG trägt soweit möglich dazu bei, diese Emissionen zu verringern, beispielsweise mit Elektro-Ladestationen oder mit E-Bike- und Carsharing-Angeboten auf dem Campus. Bei der Arbeit an zukunftsfähigen Lösungen berücksichtigt die Stabsstelle Mobilitätsmanagement der FSG die Bedürfnisse unterschiedlicher Personengruppen. Das Ziel ist, Reisende sowie Beschäftigte zum Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu motivieren – dazu muss das Angebot leicht zugänglich und gut vernetzt sein.

Multimodalität ist für die Flughafengesellschaft der Schlüssel, um die Mobilitätswende am STR zu verwirklichen:

→ **Mehrgleisig unterwegs:** Der Landesairport erhielt neben der bestehenden S-Bahn eine zweite hochwertige Schienenanbindung: Am 11. Dezember 2021 ging die Verlängerung der Stadtbahn U6 zur neuen Endhaltestelle Flughafen/Messe in Betrieb. Tagsüber verkehren die Züge im 10-Minuten-Takt. In 30 Minuten Fahrzeit gelangt man vom STR zum Hauptbahnhof. Damit vergrößert sich das Einzugsgebiet, aus dem Menschen bequem per ÖPNV anreisen können. Auch

die Bauarbeiten am neuen Flughafenbahnhof und der Gleisanschluss an die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm haben sichtbare Fortschritte gemacht. Seit Anfang 2022 können Interessierte den Baufortschritt auf einer dreistündigen Tour besichtigen. Als Finanzierungs-partnerin investierte die FSG in den vergangenen Jahren insgesamt 359 Mio. € in dieses Infrastrukturprojekt. Nach der Fertigstellung verlaufen die Gleise für Regional- und Fernbahnzüge, S- und U-Bahnen strahlenförmig von den Terminalgebäuden aus. Die FSG hat das Ziel, dass in Zukunft 45 % der Reisenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Flughafen kommen. Zuletzt waren es rund 23 %.



Mit der Stadtbahn an den Airport: Seit der Verlängerung der Gleise kommen Reisende mit der U6 in 30 Minuten vom Hauptbahnhof zum STR oder zurück. Das gelbe Airport-Shuttle ergänzt das umweltfreundliche Mobilitätsangebot am Landesairport.

→ **Bus statt Auto:** Das terminalnahe Stuttgart Airport Busterminal (SAB) ergänzt das Mobilitätsangebot am STR. Hier verkehren sowohl die regionalen Expressbuslinien (RELEX Busse) sowie der Regionalverkehr als auch nationale und internationale Linien. Die Verlängerung der Nachtbuslinie N8 zum Flughafen ermöglicht nun auch eine frühe Anreise sowohl für Fluggäste als auch für Mitarbeitende.

→ **Elektrifiziert:** Die Zukunft des Automobils ist elektrisch – am Landesflughafen gehören E-Fahrzeuge bereits zur Normalität. Die FSG stellt den Fuhrpark von fossilen Kraftstoffen auf elektrischen Antrieb um. Schon heute entstehen durch viele Fahrzeuge auf dem Airport-Gelände keine lokalen Emissionen mehr. Aber auch auf den öffentlichen Straßen sieht man immer mehr E-Fahrzeuge. Die Mobilitätswende gelingt jedoch nur, wenn ausreichend Ladestationen verfügbar sind. Mit steigender Nachfrage erhöht die FSG sukzessive ihre Ladeinfrastruktur. Dank einer 40-prozentigen Förderung durch das Projekt Charge@BW kamen weitere Stationen hinzu: im Parkhaus P2 und P8 sowie auf dem Parkplatz P9. Dort laden sowohl Besuchende als auch Firmen, die am STR tätig sind, ihre Fahrzeuge auf. Insgesamt gibt es somit 61 (2020: 45) öffentliche Parkplätze mit Ladepunkten – davon sieben mit Schnelllademöglichkeit. Auch Wasserstoff hat der Standort parat: Brennstoffzellenautos und -busse versorgen sich an der örtlichen Tankstelle.

→ **Sharing is caring:** Private Autos fahren durchschnittlich eine Stunde pro Tag, die restlichen 23 Stunden stehen sie auf einem Parkplatz. Abhilfe schafft Carsharing – natürlich elektrisch: Zum Flughafen Stuttgart kann man klimaneutral mit den Stromern der E-Carsharing-Unternehmen deer oder Share Now fahren beziehungsweise von dort abreisen. Die Stellplätze verfügen über Ökostrom-Ladestationen. Das Angebot von deer richtet sich vor allem an Menschen aus dem ländlichen Raum in Baden-Württemberg, wo es keine direkte Flughafenanbindung per ÖPNV gibt. Insgesamt gibt es am STR aktuell 34 Carsharing-Parkplätze.

→ **Digitaler Durchblick:** Wer vernetzte Mobilitätsangebote nutzen möchte, braucht zuverlässige Informationen. Einen Überblick über die verschiedenen umweltschonenden An- und Abreisemöglichkeiten erhalten Reisende in Zukunft über neue Monitore: Sie zeigen sowohl Echtzeitdaten des ÖPNV und der Fernbuslinien an als auch die Verfügbarkeit der Sharing-Angebote. Nachhaltige Mobilität wird damit noch einfacher. Die Mitarbeitenden der FSG finden seit Anfang 2021 Informationen und Tipps für ihren Weg zur Arbeit in einem Mobilitätsportal.

→ **Fest im Sattel:** An den Flughafengebäuden steht eine Stellfläche von insgesamt 280 m² für Velos zur Verfügung. Damit mehr Menschen in die Pedale treten, richteten der Airport und die Landesmesse gemeinsam mit dem Verband Region Stuttgart in der zweiten Jahreshälfte 2021 auf dem Campus zwei Bikeshaaring-Stationen des interkommunalen und regionsweiten Fahrradverleihsystems Regio-RadStuttgart ein. Sie befinden sich am SAB in der Nähe der Fluggastgebäude sowie an der neuen U-Bahn-Haltestelle Messe West. Besonders geeignet ist das Angebot für Beschäftigte, die spontan den Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder Pedelec zurücklegen möchten. Das umweltfreundliche Angebot ist darum Teil des betrieblichen Mobilitätsmanagements der FSG.

Geplant sind zudem weitere Abstellplätze und Ladepunkte für Räder – zum Beispiel in Sammelgaragen oder Radboxen, in denen das eigene Fahrrad über ein elektronisches Reservierungs- und Zugangssystem sicher verschlossen und geladen werden kann. Für kleinere DIY-Reparaturen gibt es demnächst eine Servicestation. Die Radwege sollen durch die Umsetzung des Radverkehrskonzept für die Stuttgart Airport City verbessert werden.

→ **Hallo Flugtaxi:** Der STR soll ein Knotenpunkt für regionales, CO₂-freies Fliegen werden. Das Münchener Luftfahrtunternehmen Lilium kündigte 2021 an, den Flughafen Stuttgart in sein süddeutsches Netzwerk aufnehmen zu wollen. Bis zu sechs Reisende könnten zukünftig im vollelektrischen Flugtaxi – einem senkrecht startenden und landenden Luftfahrzeug (eVTOL) – beispielsweise aus München oder Nürnberg zum STR kommen oder von dort abreisen. Noch haben die visionären Jets von Lilium und anderen Entwicklern in Deutschland keine Beförderungserlaubnis – der Airport hat bereits mit ersten Planungen begonnen.

Gute Neuigkeiten für alle, die gern auf zwei Rädern unterwegs sind: Auf Wunsch vieler Mitarbeitenden führte die FSG zum 01. September 2021 das JobRad ein. Tarifverhandlungen für den öffentlichen Dienst im Oktober 2020 machten den Weg dafür frei. Wer ein Bike leasen möchte, kann das über das JobRad-Portal tun. Die Beschäftigten der FSG haben einen Arbeitsweg von durchschnittlich 22,5 km. Einige legen diese Strecke bereits mit dem eigenen Fahrrad oder Pedelec zurück. Wenn es demnächst dank JobRad mehr werden, erhöht dies den Radverkehrsanteil am STR, schont die Umwelt und ist auch noch gesund.



Den mit Abstand größten Energiebedarf am Flughafenstandort haben die teilweise über 30 Jahre alten Terminals. Auf sie geht 49 % des Stromverbrauchs am Airport zurück. Deshalb ist die konsequente energetische Sanierung dieser Betriebsgebäude für die FSG der wichtigste Hebel, um ihre Klimaziele zu erreichen.

Terminals energetisch sanieren

Mit ihrer Klimastrategie Destination STRzero hat sich die FSG dazu verpflichtet, neue Flughafengebäude mindestens nach geltenden Nachhaltigkeitsstandards zu bauen und entsprechend zertifizieren zu lassen. Um bis 2040 ihr Null-Emissionen-Ziel zu erreichen, stellt die FSG mit ihrem aktuellen Masterplan Energie und Klima (→ S. 52) bereits hohe Ansprüche an die Strom- und Wärmeeffizienz von Neubauten und bei Sanierungen. Einer der wichtigsten Schritte ist es, die teils in die Jahre gekommenen Terminals durch energetische Ertüchtigungen klimafit zu machen.

Schwierige Zeiten für Geschäfte und Gastro

Die fehlenden Fluggäste wirkten sich 2021 weiter auf die Geschäfte des Einzelhandels, der Reisebüros, des Parkplatzbetriebs sowie der Gastronomie aus. Damit die ansässigen Firmen ihr Business am STR nicht aufgeben mussten, gewährte die Flughafengesellschaft ihnen in der Pandemie Nachlässe und veränderte Konditionen.

In den Terminalgebäuden unterhält die FSG eine Fläche von rund 9.000 m² für Gastronomie, Einzelhandel und Serviceeinheiten. Auf rund 30 % betreibt die Tochtergesellschaft HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH ihre Shops.

Der Pachtvertrag mit der Wöllhaf GastroService Stuttgart Airport GmbH endete im Oktober 2021. Die zehn von ihr betriebenen Restaurant- und Konferenzflächen in Terminal 1 gingen an die Flughafengesellschaft zurück.

Die Non-Aviation-Umsätze der FSG stiegen im Vergleich zum Vorjahr in der Sparte Parken um 2,8 % und bei Duty Free/Travel Value um 0,1 % leicht an, sinkende Umsätze waren bei der Gastronomie um –7,1 % und im Handel um –48,6 % zu verzeichnen. Der Umsatz aus Vermietungen belief sich im Geschäftsjahr auf 51,5 Mio. € und lag damit um 7,4 % unter dem bereits niedrigen Vorjahresniveau. Stabil blieben 2021 die Mieterlöse aus den Bürogebäuden in der Airport City. Die Leerstandsquote der Flughafenimmobilien lag 2021 bei 6,0 % und nahm damit zu.

BESCHÄFTIGTE UND ARBEITSUMFELD

Die Folgen der Corona-Pandemie prägten auch 2021 die Arbeit der Beschäftigten am STR. Ihre Flexibilität war und ist weiterhin in hohem Maße gefragt, ob vor Ort oder in der mobilen Arbeit, bei schwankenden Fluggastzahlen oder einer erforderlichen Arbeitszeitreduzierung. Gleichzeitig garantiert die Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ihrer Belegschaft einen Kündigungsschutz bis zum 31. Dezember 2023.

Notlagentarifvertrag sichert Beschäftigung

[GRI 102-41] Die überwiegende Mehrheit der FSG-Angestellten, 96,3 %, arbeitet auf Basis des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD-F). Den Beschäftigten stehen vermögenswirksame Leistungen und eine betriebliche Altersvorsorge durch die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder zu. Feuerwehr und Rettungsdienste haben zudem einen ergänzenden Haustarifvertrag. Die obere Führungsebene wird außertariflich entlohnt.

Aufgrund der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie einigten sich die deutschen Flughäfen und die Gewerkschaften im Dezember 2020 auf einen bundesweiten Notlagentarifvertrag, der trotz Krise Beschäftigung garantiert. Die Mitarbeitenden verzichteten als Gegenleistung temporär auf Tariferhöhungen, leistungsbezogene Entgeltbestandteile und seit dem 01. April 2022 auf 2,56 % ihres Gehalts. Die Arbeitszeit wurde entsprechend gekürzt, bei einer Vollzeitstelle sank sie von 39 auf 38 Wochenstunden.

Teil des Notlagentarifvertrags ist auch das Instrument der Kurzarbeit, das die FSG seit dem 01. April 2020 bis einschließlich 31. März 2022 für teilweise über 750 Mitarbeitende nutzte. Im Jahr 2021 stockte die Flughafengesellschaft die staatlichen Mittel in den meisten Fällen auf 85 % der pauschalierten Nettoentgeltdifferenz auf.

Flexibilität weiterhin gefragt

Wer sein Geld an einem Flughafen verdient, weiß mit saisonalen und konjunkturellen Schwankungen umzugehen. Variable Schichten und Jahresarbeitszeitkonten gehören zum Alltag etwa der Beschäftigten des Bodenverkehrsdiensts, der bei der Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) angesiedelt ist. Ist das Fluggastaufkommen in den Sommermonaten hoch, stellt die Tochtergesellschaft der FSG zusätzlich Zeitarbeitskräfte an. Sie verdienen deutlich mehr als den Mindestlohn.

Mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie mussten die Mitarbeitenden des Flughafen Stuttgart noch flexibler agieren. Das selbst auferlegte Programm #STRong, anhand dessen die Flughafengesellschaft durch die Krise navigiert, beinhaltet daher auch den Punkt #TeamSTR. Um Ausgaben zu reduzieren, setzte die FSG 2021 unter anderem auf Insourcing: Tätigkeiten, die bislang an Externe vergeben waren, holte die Airport-Betreiberin zurück ins Unternehmen. Ein Beispiel dafür ist die Grundausbildung der Flughafenfeuerwehr, die seit Oktober 2020 nicht nur mit eigenen, qualifizierten Ausbildern stattfindet, sondern auch externe Teilnehmende zulässt und so Erlöse generiert.

Um Beschäftigung nachhaltig zu sichern, entschied sich die FSG 2020 für einen vorläufigen Einstellungsstopp, der bis Januar 2022 galt. Vakante Stellen wurden vorzugsweise mit internen Bewerberinnen und Bewerbern besetzt, die sich durch entsprechende Fortbildungen für die neue Position qualifizieren konnten und noch können – etwa in den Teams der Arbeitssicherheit und der SAP-Betreuung. Darüber hinaus unterstützten Mitarbeitende, die zu einem hohen Prozentsatz in Kurzarbeit waren, kurzfristig in Teams, in denen die Arbeitslast hoch war.

Die Gesamtzahl der FSG-Beschäftigten sank von 993 im Vorjahr auf 957 (Stichtag 31. Dezember 2021). Nicht eingerechnet sind Auszubildende. 70 Angestellte verließen die Flughafengesellschaft. Die Fluktuationsquote stieg von 5,9 % im Vorjahr auf 7,0 %. Selbst in der Krise blieben die meisten Beschäftigten dem Stuttgarter Flughafen also treu. In Teilzeit arbeiten aktuell 167 Angestellte (17,5 %), 10 Personen (1,0 %) haben einen befristeten Vertrag. Das FSG-Personal unterliegt dem deutschen Arbeitsrecht sowie den national geltenden Arbeitnehmerstandards.

	2021	2020	Veränderung in %
Flughafen Stuttgart GmbH	957	993	-3,6
Baden-Airpark GmbH	192	208	-7,7
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH	346	347	-0,3
S. Stuttgart Ground Service GmbH	274	300	-8,7
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH	72	85	-15,3
Anzahl Mitarbeitende gesamt	1.841	1.933	-4,8

Arbeit bleibt mobil

[GRI 102-43, GRI 102-44] Die Corona-Pandemie beschleunigte, was in Deutschland gerade begonnen hatte: die Digitalisierung des Business-Alltags. Die Virus-Vorsicht verbannte bis zu 19 Mio. Bundesbürgerinnen und -bürger ins Homeoffice. Viele von ihnen kommunizierten monatelang via Chat und in Video-Calls, wurden in virtuellen Arbeitsräumen kreativ und blieben in After-Work-Sessions am Laptop miteinander verbunden. Als die deutschlandweite Pflicht zum Homeoffice zum 20. März 2022 endete, gaben viele Unternehmen bekannt, ihren Mitarbeitenden weiter örtlich flexibles Arbeiten ermöglichen zu wollen – so auch die Stuttgarter Flughafengesellschaft.

Von den knapp 1.000 FSG-Beschäftigten arbeiteten während der Hochphasen der Pandemie rund 400 von zu Hause aus. Die Personalabteilung analysierte im November 2020 sowie im Februar 2022 in zwei Umfragen, wie die Mitarbeitenden diese Situation empfanden. Eine deutliche Mehrheit gab an, dass sich ihr Wohlbefinden aufgrund der leichteren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben verbessert habe. Positiv wurden auch die wegfallenden Anfahrtszeiten vermerkt und der Wunsch geäußert, nach der Krise weiter teilweise mobil arbeiten zu können.



Fachkräfte für die Klimawende gesucht: Um das STRzero-Ziel zu erreichen, müssen bis 2040 zahlreiche Projekte umgesetzt werden. Der Flughafen Stuttgart wird dafür künftig deutlich mehr Hände benötigen, die tatkräftig mitanpacken.

Auch auf Grundlage dieser Rückmeldungen erarbeiteten Personalabteilung und Betriebsrat Anfang 2022 eine neue Betriebsvereinbarung zum mobilen Arbeiten. Sofern die Tätigkeit dafür geeignet ist, können die FSG-Angestellten nach Absprache mit ihrer jeweiligen Führungskraft seit dem 01. April 2022 bis zu 80 % ihres Arbeitspensums an einem anderen Ort als im Flughafen-Büro erledigen. Dieser Schritt zu deutlich mehr Flexibilität steigert auch die Attraktivität der FSG als Arbeitgeberin weiter.

Nachfolge für Babyboomer gesucht

Etwa die Hälfte der FSG-Belegschaft ist älter als 50 Jahre. Sie wird in absehbarer Zeit in Rente gehen – wie sukzessive alle Babyboomer in ganz Deutschland, die als starke Jahrgänge viele Stellen innehaben. Ihr Know-how für nachfolgende Generationen zu bewahren sowie qualifizierte Nachfolgerinnen und Nachfolger zu finden und zu binden, wird zur großen Herausforderung der kommenden Jahre. Ziel des Landesairports bleibt es, seine Teams möglichst heterogen zusammenzusetzen. Diverse Arbeitsgruppen, so zeigen zahlreiche Untersuchungen, sind erfolgreicher als andere. Die FSG garantiert allen Mitarbeitenden unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, Weltanschauung, sexueller Identität, sozialer Herkunft oder Behinderung die gleichen Chancen. Insgesamt 21 unterschiedliche Nationalitäten arbeiten bei der FSG zusammen. Der Anteil schwerbehinderter Angestellter lag 2021 bei 7,7 % und damit deutlich über der gesetzlichen Vorgabe von 5,0 %. Im Jahr 2021 wurden keine Verstöße gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) gemeldet.



Wer heute nicht in die Fachkräfte von morgen investiert, hat künftig kein gutes Team mehr. Dem Flughafen Stuttgart ist dies sehr bewusst – und so investierte das Unternehmen auch während der Corona-Krise in die Ausbildung.

Viele Aufgaben an einem Flughafen erfordern den Einsatz von körperlicher Kraft. Daher ist an einem Airport der Anteil der Arbeitnehmer traditionellerweise meist höher als der der Arbeitnehmerinnen – auch am STR ist dies der Fall. Die Quote der weiblichen FSG-Beschäftigten lag 2021 bei 27,7 %. Von 2017 bis Ende 2021 bestand mit Dr. Arina Freitag und Walter Schoefer in der Geschäftsführung die Geschlechterparität. Nach dem Eintritt von Ulrich Heppe am 01. März 2022 wird die FSG wieder von zwei Männern geleitet. In den oberen Führungsebenen, also Geschäftsführung, Bereichs- sowie Abteilungsleitung, ist der Anteil der Frauen im Berichtsjahr von 17,9 % auf 22,4 % gestiegen. Der Aufsichtsrat setzte sich Ende des Berichtsjahres aus vier Frauen und zwölf Männern zusammen.

Fachkräfte von morgen

Trotz massiver finanzieller Verluste aufgrund der Corona-Pandemie ermöglicht die Flughafengesellschaft Berufseinsteigerinnen und -einsteigern weiterhin eine Ausbildung. Zum 01. September 2021 begannen 13 junge Frauen und Männer ihre Laufbahn in den Bereichen Elektrotechnik, Fachinformatik für Systemintegration, Kfz-Mechatronik, Mechatronik, im Büromanagement oder bei der Werkfeuerwehr. Gleichzeitig startete ein dualer Student seinen Bachelor-Studiengang Aviation Management in Kooperation mit der Fachhochschule Worms. Eine unbefristete Übernahme nach der Ausbildung garantiert die Flughafenfeuerwehr, in den anderen Unternehmensbereichen besteht die Möglichkeit, mindestens zwölf weitere Monate bei der FSG zu arbeiten.

In den vergangenen beiden Jahren hatten es Schulabsolventinnen und -absolventen nicht leicht, Ausbildungsplätze zu finden. Einige Unternehmen strichen ihre Angebote aus wirtschaftlichen Gründen. Der Landesairport zeigte sich hier im Sinne des fairport STR nicht nur als sozialer Arbeitgeber in der Krise, sondern investiert auch in seine Zukunft: Aufgrund des absehbaren Fachkräftemangels ist es essenziell, jetzt schon an die Mitarbeitenden von morgen zu denken.

Auch Studierende haben großes Interesse an der FSG. Seit 2018 besteht eine Kooperation des Landesairports 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 Energietechnik 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 acht dual Studierende bei der Flughafengesellschaft beschäftigt.

Im Interesse der Mitarbeitenden

Ende März 2022 wählte die FSG-Belegschaft einen neuen Betriebsrat (BR). In einer Listenwahl setzten sich 15 Kandidatinnen und Kandidaten durch, von denen die meisten bereits die vergangenen vier Jahre Teil des Gremiums waren. Bei allen großen Veränderungs- und Entscheidungsprozessen bezieht die Geschäftsführung den BR frühzeitig mit ein. Außerdem prüfen die Mitglieder, ob die Tarifverträge, gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen sowie die geltenden Betriebsvereinbarungen eingehalten werden. Die Interessensvertretung ist außerdem dafür zuständig, Betriebsversammlungen zu organisieren. Nach Beginn der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 ersetzte der BR die großen Vorort-Veranstaltungen durch ein virtuelles Format. Auf diesem Weg informierte er auch über Sonderthemen wie den Notlagentarifvertrag. Über eine Dialogbox im Intranet können sich die Mitarbeitenden zu jeder Zeit an den BR wenden.

Die Jugend- und Auszubildendenvertretung sowie die Schwerbehindertenvertretung setzen sich für bestimmte Gruppen innerhalb 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 ist 16 Personen groß. Acht Mitgliedern von Seiten der öffentlichen Anteilseigner stehen dabei acht Vertreterinnen und Vertreter der Belegschaft gegenüber. Letztere wurden Anfang 2022 neu gewählt. Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführung der FSG und die ihrer Töchter. Große Investitionssummen und weitreichende Beschlüsse benötigen die Zustimmung dieses Gremiums.

Im Informationsfluss

[GRI 102-43, GRI 102-44] Die Folgen der Corona-Pandemie haben die Kommunikation im Arbeitsalltag verändert. Wen man nicht direkt vor Ort sprechen kann, muss man auf anderen Wegen erreichen. Wie ihr Betriebsrat setzt auch die FSG seit zwei Jahren verstärkt auf digitale Formate. Im virtuellen und interaktiven GF-Talk informiert die Geschäftsführung im Vier-Wochen-Rhythmus über aktuelle Entwicklungen und beantwortet Fragen der Belegschaft. Die ebenfalls von ihr organisierten monatlichen Geburtstagsfrühstücke fanden 2021 zum großen Teil vor heimischen Laptops statt. Die Jubilarinnen und Jubilare bekamen vorab ein Paket für das gemeinsame Essen.

Mit der App mySTR führte die FSG Ende Juni 2021 eine neue Plattform für die Mitarbeitenden ein, auf der sie sich in verschiedenen Gruppen vernetzen können und ergänzend zum Intranet tagesaktuell Informationen erhalten. Ein stark genutztes Kommunikationstool ist darüber hinaus seit dem ersten Shutdown in vielen Abteilungen die Anwendung Microsoft Teams, die unkomplizierten und schnellen Austausch ermöglicht. Auch Angestellte, die meist nicht am Schreibtisch sitzen, profitieren von dem Digitalisierungsschub. Dank einer neuen Software können beispielsweise die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Werkstatte seit Sommer 2021 ihre Aufgaben über die Diensthandys managen.

Wie es der Belegschaft geht und wie sie den Arbeitsalltag in Krisenzeiten wahrnimmt, will die FSG in der dritten Befragung ihrer Mitarbeitenden nach 2015 und 2017 analysieren. Diese soll noch in diesem Jahr stattfinden. Auf Sommer 2022 verschoben wurde auch ein für Dezember 2021 geplantes konzernweites Betriebsfest. Dieses wurde im Winter aufgrund der Corona-Inzidenzzahlen abgesagt.

Berufliches und Privates im Gleichklang

Die ersten Monate des Jahres 2021 waren für viele FSG-Eltern eine große Herausforderung. Die externe Kinderbetreuung fiel oft komplett aus. Zwischen Kontaktverboten und Kurzarbeit, Homeoffice und Homeschooling, galt es, gute Kompromisse zu suchen. Personalabteilung und Führungskräfte der FSG versuchten, für alle Mütter und Väter individuelle und flexible Lösungen zu finden. Über ihre Rechte und besonderen Regeln während der Pandemie konnten sich die Mitarbeitenden mit Kindern im Intranet und auf mySTR in der neuen Rubrik STR-Parents informieren. Außerdem ermöglichte die Flughafengesellschaft den Eltern den kostenfreien Zugang zur Online-Lernplattform Sofatutor.

Auch ohne Krise schafft der Flughafen Stuttgart seinen Beschäftigten Bedingungen, um Berufliches mit Privatem gut vereinbaren zu können. Dazu zählen unter anderem viel Flexibilität bei Teilzeitverträgen und in vielen Bereichen die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten. Das Prädikat „Familienbewusstes Unternehmen“, das die Initiative familyNET der baden-württembergischen Wirtschaft der FSG im Jahr 2018 verlieh, bestätigt diesen Ansatz. 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:** Wenn der Nachwuchs in Ausnahmefällen plötzlich mit zur Arbeit kommt, steht Eltern die so genannte Kids-Box zur Verfügung. In der mobilen Kiste befinden sich eine Wickelaufgabe, Spielsachen, Stifte und Bücher.

→ **Für Mitarbeitende mit pflegebedürftigen Angehörigen:** Wenn ein Familienmitglied zum Pflegefall wird, bietet die FSG Unterstützung an. Sieben Pflegelotsinnen und -lotsen beantworten als eine erste Anlaufstelle 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:** Drei betriebliche Suchthelferinnen und Suchthelfer unterstützen, wenn Angestellte beispielsweise ihren Alkoholkonsum nicht mehr kontrollieren können. Sie helfen bei der Suche nach geeigneten Therapie-Einrichtungen oder Selbsthilfegruppen sowie bei der Wiedereingliederung. Darüber hinaus beraten sie Vorgesetzte sowie Kolleginnen und Kollegen. In den 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-Familienservices. 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.

In Gesundheit und Sicherheit investieren

Auch im Berichtsjahr galt es, die Airport-Mitarbeitenden bestmöglich vor einer Corona-Infektion zu schützen. Mit steigenden Inzidenzzahlen in der Region nahmen auch stets die Fallzahlen bei der FSG zu. Wichtige Bausteine des Infektionsschutzes waren beispielsweise das Homeoffice sowie Abstands- und Hygieneregeln, aber auch die Maskenpflicht. Dadurch konnten größere Infektionsketten verhindert

werden. Die FSG installierte zudem in der Wache eine neue Lüftungsanlage und passte die bestehenden Anlagen in anderen Gebäuden an – unter anderem mit neuen Luftfiltern.

Ab Mitte Mai 2021 startete in Terminal 1 West ein Pilotprojekt des Sozialministeriums: Die FSG richtete gemeinsam mit dem Airport Medical Center frühzeitig ein überbetriebliches Impfzentrum ein, in dem sich nicht nur Angestellte der FSG, sondern auch die der Töchter sowie der externen Firmen auf dem Campus und in der Nachbarschaft gegen Covid immunisieren lassen konnten. Insgesamt wurden in den Sommermonaten über 4.200 Erst- und Zweitimpfungen durchgeführt, ab Dezember hatte das überbetriebliche Impfzentrum auch Booster-Impfungen im Angebot. Begleitend informierte die Interne Kommunikation die Belegschaft über die medizinischen Hintergründe, Eigenschaften der Impfstoffe und Nutzen der Immunisierung, indem sie zwei Online-Talks mit einem der Airport-Betriebsärzte veranstaltete. Kam es innerhalb des Unternehmens trotz aller Vorsicht zu Kontakt mit Corona-Positiven, kümmerte sich das Krisenmanagement gemeinsam mit Personalabteilung und Betriebsarzt im Rahmen des Kontaktpersonenmanagements um Schutzmaßnahmen und um die Nachverfolgung möglicher Kontakte.

Ihrer Fürsorgepflicht als Arbeitgeberin kommt die FSG auch bei anderen Themen nach. Geimpft wurde im Airport Medical Center 2021 nicht nur gegen Corona, die Belegschaft konnte sich auch wieder den jährlichen Piks gegen Influenza abholen. Darüber hinaus überprüfen die Fachkräfte für Arbeitssicherheit regelmäßig die Arbeitsstätten. Hierbei unterstützen auch Betriebsärztin und Betriebsarzt sowie der Betriebsrat und die Schwerbehindertenvertretung. Um Arbeiten in der Höhe sicherer zu machen, die bisher mit Leitern durchgeführt wurden, erwarb die FSG einen zusätzlichen Hubsteiger – im Jahr zuvor wurde bereits ein kleiner Hubsteiger für Arbeiten innerhalb von Gebäuden angeschafft.

Im Ernstfall tragen neben der Flughafenfeuerwehr und einem eigenen Rettungsdienst weitere Beschäftigte zur Sicherheit der Menschen auf dem Campus bei: Neben Brandschutzhelferinnen und -helfern werden in einigen Bereichen auch Räumungshelferinnen und -helfer im Ereignisfall aktiv. Betriebliche Ersthelferinnen und Ersthelfer versorgen Verletzte, bis der Rettungsdienst eintrifft. Bei einem Großschadensereignis unterstützen Freiwillige, die sich als ICAO-Ersthelferinnen und Ersthelfer ausbilden lassen, die Flughafenfeuerwehr.

über **4.200**
ERST- UND ZWEITIMPFUNGEN gegen Covid
wurden am STR verabreicht



22,5 km beträgt der durchschnittliche Arbeitsweg der Mitarbeitenden der FSG. Manche legen diese Strecke bereits mit dem eigenen Fahrrad oder Pedelec zurück. Durch das neue JobRad-Angebot sollen es noch mehr werden.

Fitness während der Arbeit

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. Als Ausgleich zu körperlicher Arbeit oder Schreibtischtätigkeiten steht den Airport-Beschäftigten 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
- Trainingsräume
- Yoga-Kurse
- Web-Trainer für Ausgleichsübungen am Bildschirmarbeitsplatz

Jobrad leasen

[GRI 102-41] Wer umweltschonend zur Arbeit kommen will, wird von der FSG unterstützt. Airport-Angehörige können beispielsweise die kostenlose Mitfahrzentrale fairport TwoGo oder das vergünstigte Firmen-Abo für den öffentlichen Nahverkehr der Region nutzen. Die FSG finanziert die Fahrkarte mit bis zu 500 € jährlich mit. Für die weiten Wege auf dem Flughafengelände sowie für Dienstreisen haben die Beschäftigten die Möglichkeit, Fahrzeuge auszuleihen. Inzwischen sind 76 % der Pool- und Dienstwagen elektrisch oder hybrid-elektrisch betrieben, Tendenz steigend.

Interesse an Diensträdern gab es immer wieder bei der FSG. Bislang war deren Anschaffung aufgrund des Flughafen-Tarifvertrags allerdings nicht möglich – denn im TVöD war eine Entgeltumwandlung nur für eine betriebliche Altersversorgung, nicht aber für Dienstfahräder erlaubt. Das änderte sich im Berichtsjahr. Zum 01. Juni 2021 startete die FSG eine Kooperation mit der Plattform JobRad. Über dieses Portal ist es für die Mitarbeitenden nun möglich, ein Bike zu leasen (→ S.38).

NACHBARSCHAFT UND GESELLSCHAFT

Am Stuttgart Airport laufen viele Verkehrswege zusammen – in der Luft, per Straße und Schiene. Doch die Flughafengesellschaft Stuttgart (FSG) richtet den Blick nicht nur in die Ferne, sondern nimmt aktiv am Geschehen in Land, Region und der unmittelbaren Umgebung teil. Eine gute Nachbarschaft will gepflegt sein: Der STR engagiert sich für das Gemeinwohl, unterstützt lokale Projekte und öffnet gern seine Türen für Airport-Fans.

SkyLand: Den Flughafen erleben

Seit vielen Jahrzehnten lädt der Airport Interessierte ein, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen.

Vor der Pandemie nahmen jährlich bis zu 40.000 Personen an den Flughafen-Führungen teil. Seit Oktober 2021 starten die Touren im SkyLand, dem neuen Besucherzentrum. Auf der Galerie im Terminal 3 lässt sich der Flughafen live erleben. Die interaktiven Exponate und das nachgebaute Cockpit haben schon einige große und kleine STR-Fans ange-lockt. Aufgrund der vierten Corona-Welle gegen Ende des Jahres musste das SkyLand zeitweise geschlossen werden. Auch die Führungen mussten pausieren. Künftig sollen die Räumlichkeiten wieder als Startpunkt für die flySTR-Flughafentouren und die fairportSTR-Nachhaltigkeitsführungen dienen.

Zusammen für eine gesunde Umwelt und Gemeinwohl

Mit seiner Nachhaltigkeitsstrategie fairport STR übernimmt der Landesairport ökologische und soziale Verantwortung für die Region – auch für die Felder, Bäche und Seen der Umgebung. Zum World Cleanup Day am 18. September 2021 lud die FSG erstmals Freiwillige zum

Saubermachen auf den Fildern ein. Ausgerüstet mit Handschuhen und Müllsäcken sammelten 100 Helferinnen und Helfer Abfall entlang des Flughafenzauns. Sie befreiten die Umwelt von insgesamt 250 Liter Müll.

über **100**
NACHBARINNEN UND NACHBARN halfen
beim Cleanup entlang des Airport-Zauns

Schon lange etabliert am STR ist die Initiative Spende dein Pfand, die 2013 dort startete. Als erster Flughafen bat der Landesairport die Reisenden, ihre leeren Flaschen für den guten Zweck abzugeben. Sieben weitere deutsche Flughäfen folgten seinem Beispiel. In den Terminals, vor allem vor der Sicherheitskontrolle, stehen aktuell 16 Pfandsammelbehälter. Das Recyclingunternehmen Der Grüne Punkt kümmert sich kostenfrei um die Verwertung der leeren Trinkbehälter. Mit dem Erlös finanziert der gemeinnützige Stuttgarter Verein Trott-war e. V. fünf sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze für ehemalige Langzeitarbeitslose – und zwar direkt am Flughafen. Das Team leert die Behälter in den Terminals mehrmals täglich und führt die Flaschen und Dosen dem Recycling zu.

Durch das geringere Fluggastaufkommen in der Pandemie verzeichnete die Pfandinitiative Einbußen. Seit Start der Initiative bis Ende 2021 spendeten die Besucherinnen und Besucher insgesamt 3,4 Mio. Mal Pfand am STR – im Jahr 2021 waren es mit 180.600 Flaschen und Dosen vergleichsweise wenige. Dank dieser und weiterer Spenden konnte Trott-war e. V. die Arbeitsplätze auch während der Corona-Krise sichern.



Flugzeuge einmal selbst einwinkeln oder Selfies im Cockpit aufnehmen: Im SkyLand tauchen Airport-Fans in den Alltag am STR ein. Auch die beliebten geführten Touren durch die Terminals und über das Vorfeld haben hier ihren Ausgangspunkt.

Dem Virus keine Chance

Für diejenigen, die bald eine Reise planen, wurde 2021 ein Impfzentrum am Flughafen Stuttgart geschaffen: Ab Mitte Juli konnte man sich auf der Landesmesse immunisieren lassen – spontan oder mit Voranmeldung. Wer ein Ticket oder einen anderen Buchungsnachweis vorlegte, bekam die Erst- oder Zweitimpfung.

Das im November eingerichtete Contact Tracing Center am Flughafen blieb bis März 2021 in Betrieb. Mitarbeitende der Abfertigungstochter Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und Stuttgart Ground Services GmbH (SGS) hatten aufgrund des gesunkenen Flugaufkommens weniger Arbeit – sie widmeten sich der Kontaktnachverfolgung von Corona-Infizierten. Bis Mitte des Jahres 2021 halfen SGS-Angestellte außerdem im Reutlinger Impfzentrum bei der Registrierung und Aufklärung der Impflinge.

Informierte Nachbarschaft

In Zeiten der Pandemie besuchen weniger Menschen den Airport. Mit dem Magazin Flugblatt bleiben Reisende und Nachbarschaft über das aktuelle Geschehen am Flughafen auf dem Laufenden. 2021 erschienen vier Ausgaben. Das Magazin liegt kostenlos in den Terminals aus, wird in den umliegenden Orten verteilt und per Abonnement bezogen. Unter flugblatt-magazin.de gibt es tagesaktuellen Lesestoff und umfassendes Zusatzmaterial.

Zukunft fördern in der Region

Die FSG spendete 2021 insgesamt 70.685 € an nachhaltige Projekte und gemeinnützige Vereine. Zur Förderung des Breitensports erhielten Kinder- und Jugendmannschaften aus der Nachbarschaft 2021 insgesamt 12.000 € für Trikots. Auch einzelne Veranstaltungen der Vereine unterstützte der Flughafen wie den Happy Integration Kids Day, ein Fußball-Integrationsprojekt für Flüchtlingskinder. Für die Sponsoring-Aktivitäten gilt eine verbindliche interne Richtlinie: Voraussetzung ist immer, dass die Gemeinden im direkten Umkreis des Flughafens liegen.

Anlaufpunkt in unsicheren Zeiten

Die psychische Gesundheit ist gerade in der Pandemie ein großes Thema. Diakon und Diakonin sowie die 30 Ehrenamtlichen der Airport-Seelsorge kümmerten sich auch 2021 um Menschen in schwierigen Situationen. Die Evangelische Landeskirche Württemberg und die Diözese Rottenburg-Stuttgart betreiben die Einrichtung gemeinsam. Ob bei persönlichen Problemen oder in Krisenmomenten – die Seelsorgenden unterstützen sowohl Fluggäste als auch Mitarbeitende. In den „Raum der Stille“ in Terminal 3 können sich Menschen aller Glaubensrichtungen für ein Gebet oder einen Moment des Innehaltens zurückziehen.

UMWELTMANAGEMENT

Über 100 Umweltkennzahlen erhebt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) jedes Jahr. Sie sind die Grundlage für ihr systematisches Umweltmanagement, das die FSG bereits seit zehn Jahren betreibt. Die Geschäftsführung und die Mitarbeitenden des Flughafens wissen, dass es für engagierten Umweltschutz noch mehr braucht: Die ökologische Verträglichkeit des Betriebs stetig zu verbessern, ist für sie eine Herzensangelegenheit.

Der Nachhaltigkeitsgedanke gehört zur Unternehmenskultur am STR und ist in Organisations- und Entscheidungsprozessen fest verankert. Über den fairport-Kodex (→ S. 13) verpflichtet sich die gesamte Belegschaft zum Schutz der Natur und des Klimas. Damit dient der Verhaltenskodex auch als Umweltpolitik.

Seine Aktivitäten, Ziele und Leistungsindikatoren macht der Flughafen transparent. Der vorliegende integrierte Bericht gilt auch als aktualisierte Umwelterklärung für 2021 – und zwar nicht nur für die FSG, sondern auch für ihre beiden Tochtergesellschaften Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG). Den Schwerpunkt der Berichterstattung bilden drei Handlungsfelder des fairport STR: Klimaschutz und Energie (→ S. 52), Fluglärm und Schallschutz (→ S. 62) sowie Umwelt und Ressourcen (→ S. 64).

Einfluss nachhaltig nutzen

Sein Umweltmanagement hat der Airport nach den strengen Kriterien der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco Management and Audit Scheme) und des weltweit akzeptierten Standards ISO 14001 aufgestellt. Ein unabhängiges Umweltprüfungs-Team validiert das Managementsystem jedes Jahr und überzeugt sich auch vor Ort von dessen Wirksamkeit – so auch im Berichtsjahr 2021.

Darüber hinaus finden interne Umweltaudits statt, deren Ergebnisse in internen Review-Berichten festgehalten werden. Die Kontrollen lohnen sich: So können die Mitarbeitenden etwa Einsparmöglichkeiten für Ressourcen feststellen und dafür sorgen, dass wichtigen Umweltvorschriften jederzeit entsprochen wird. Über die Umweltgesetze wie das Gewässerschutz-, Immissionsschutz- und Abfallrecht und etwaige Änderungen der Normen informieren sich die Flughafenbeschäftigten in einer unternehmensweiten Compliance-Datenbank (→ S. 14). Genauso wie der fairport-Kodex verlangt auch EMAS die Einhaltung aller geltenden rechtlichen Verpflichtungen. Dazu haben sich alle Mitarbeitenden verpflichtet. Im Berichtszeitraum sind keine Verstöße bekannt, es wurden weder Bußgelder noch andere Sanktionen verhängt.

Der Betrieb des Stuttgart Airport hat zweifellos Auswirkungen auf die Umwelt. Am besten beeinflussen kann sie ein Unternehmen dort, wo diese in Zusammenhang mit seiner Kernaufgabe stehen. Die unterschiedlichen Geschäftsfelder des Flughafenbetriebs, für die FSG, SAG und FSEG jeweils verantwortlich sind, gehen mit unterschiedlichen ökologischen Wirkungsbereichen einher. Die FSG verwaltet als Muttergesellschaft die Infrastruktur für einen sicheren Flugbetrieb. Ihre Tochter SAG ist für eine effiziente Flugzeugabfertigung zuständig. Die FSEG ist die Energieversorgerin am Standort. Sie betreibt ein geschlossenes Verteilnetz und ist nach der international gültigen ISO-Norm 50001 zertifiziert. Die Umweltbilanzen einiger Unternehmen und Behörden am STR kann der Airport kaum beeinflussen, da sie nicht auf flughafeneigenen Flächen ansässig sind – etwa die Hubschrauberstaffel der Landespolizei, Cargo-Unternehmen oder auch die U.S. Army Garrison Stuttgart.

Vorsorge ist besser als Nachsorge

Umweltrisiken will der Flughafen Stuttgart erst gar nicht in Kauf nehmen. Er handelt nach dem Vorsorgeprinzip. In Verantwortung für künftige Generationen gilt es, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen. Dafür setzen sich FSG, FSEG und SAG im fairport-Programm (→ S. 98) ambitionierte Ziele und definieren die nötigen Schritte, um diese zu erreichen. Anhand ihrer Daten aus dem Umweltinformationssystem können die Betriebe feststellen, ob die Ziele im Plan liegen und gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen ergreifen.

Die eigene Umweltleistung will der Landesflughafen stetig verbessern und auf höchstem Niveau halten. Das Jahr 2020, in dem pandemiebedingt kaum Verkehr herrschte und zeitweise sogar gar keine Flugzeuge unterwegs waren, ist dabei ein schwieriges Vergleichsjahr. Mit der Rückkehr der Reisenden stiegen auch einige Verbrauchswerte wieder an – etwa für Wärme zur Beheizung der Terminals, für Strom zum Tanken der Elektrofahrzeuge auf dem Vorfeld und für Brennstoffenergie, die für die Feuerungsanlagen eingesetzt wird. Allerdings blieben die Zahlen entsprechend des Fluggastaufkommens weit unter

denen vor der Krise. Die Brennstoffverbräuche nahmen um etwa 4 %, die Kraftstoffverbräuche um etwa 11 % im Vergleich zum Ausnahmejahr 2020 zu. Der Flughafen bezog insgesamt 7 % mehr Energie, und das Abfallaufkommen erhöhte sich um 57 %. Da wieder mehr Menschen den Flughafen Stuttgart nutzten, sanken die CO₂-Emissionen pro Verkehrseinheit von 2,68 kg im Vorjahr auf 2,37 kg. Vor der Pandemie lag der Wert sogar bei 0,82.

Auch in seiner Lieferkette möchte der Flughafen Stuttgart einen möglichst kleinen ökologischen Fußabdruck hinterlassen. Der fairport-Kodex ist für die Beschaffungspolitik des Airports die Basis, denn er gilt auch für externe Firmen. Bei der Vergabe von Aufträgen bevorzugt die Flughafenbetreiberin Unternehmen, die ebenfalls ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem eingeführt haben. Um eine nachhaltige Lieferkette zu schaffen, gibt es eine interne Leitlinie für den Einkauf. Kriterien sind beispielsweise eine hohe Energieeffizienz von Produkten, die Bevorzugung von elektrischen Antrieben bei Fahrzeugen, die Vermeidung von Lebensmittelverschwendung und eine regionale Erzeugung.



Der STR wird zum Solarflughafen. Heute gibt es auf dem Gelände fünf Fotovoltaikanlagen (grün markiert), bis 2040 werden 27 weitere dazu kommen (in blau). Die Stromproduktion wird dadurch künftig den Bedarf zu Spitzenzeiten sogar um das 1,7-Fache übersteigen.

Mit vereinten Kräften für die Umwelt

Umweltschutz gelingt, wenn alle an einem Strang ziehen. Deshalb hat die Flughafengesellschaft alle Unternehmensebenen einbezogen. Die Aufgaben und Verantwortlichkeiten teilen sich folgendermaßen auf:

→ **Abteilung Umwelt und Versorgung:** Die Mitarbeitenden sind für das Umweltmanagementsystem und – in enger Zusammenarbeit mit der FSEG – auch für das Energiemanagement zuständig. Zu ihnen gehört die Umweltmanagementbeauftragte des Airports und mehrere Expertinnen und Experten für Fluglärm, Energie, Treibhausgase sowie Luft- und Bodenschadstoffe. Ihre Aufgabe ist

es, alle Energie- und Umweltaktivitäten der FSG, SAG und FSEG zu planen, zu steuern und zu kontrollieren. Die Abteilung sorgt außerdem für den effizienten Betrieb technischer Anlagen.

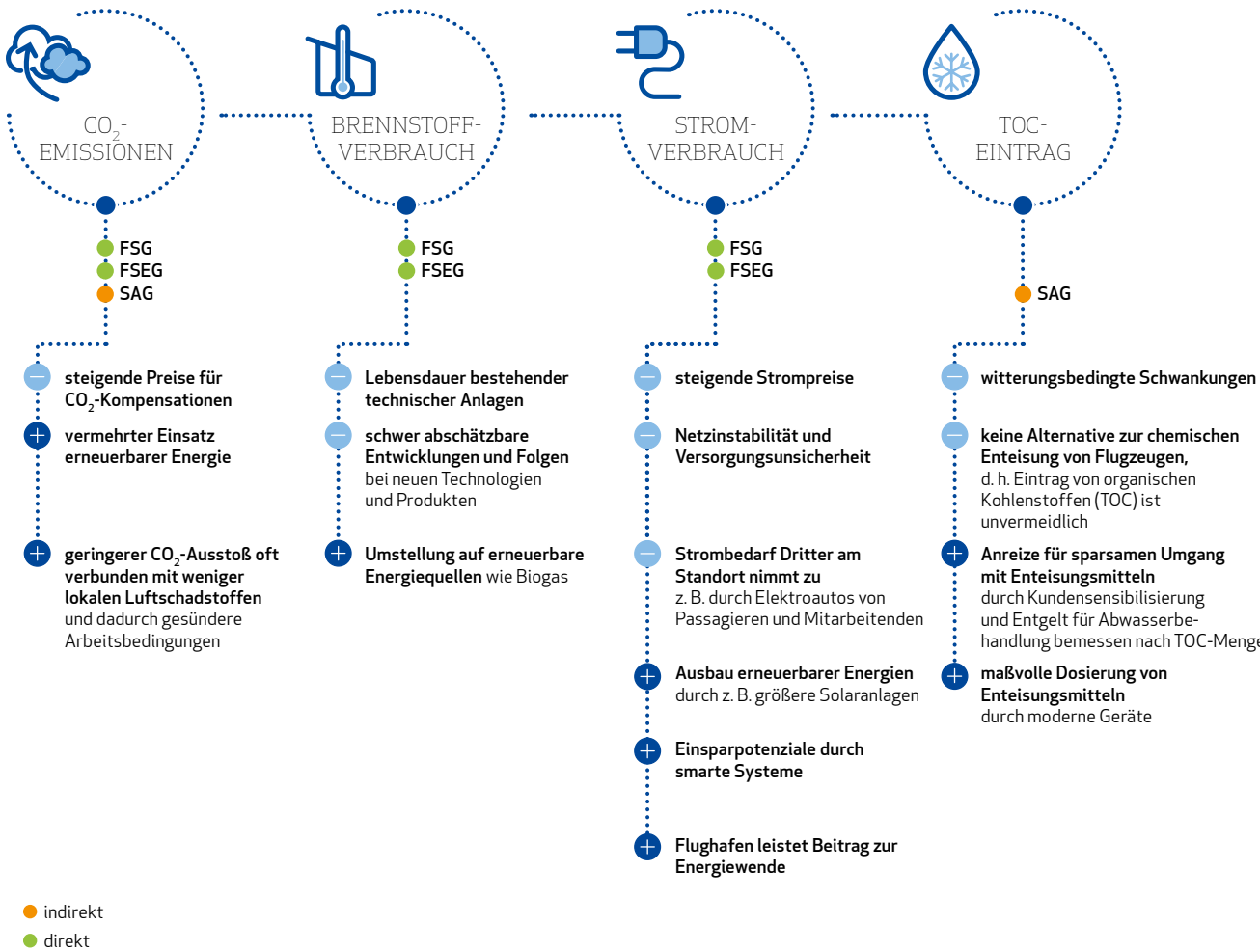
→ **Umweltteam:** Sechs Umweltkoordinatorinnen und -koordinatoren verschiedener Geschäftsbereiche und die Nachhaltigkeitskommunikation bilden zusammen mit der Umweltmanagementbeauftragten das Umweltteam. Sie sind der Draht zu den anderen Beschäftigten. So kümmert sich das Team darum, dass interne Vorschläge in das Umweltmanagement einfließen. In diesem Kreis werden in regelmäßigen Abständen Informationen ausgetauscht und gemeinsam einmal jährlich die Umweltaspekte analysiert.

→ **Lenkungskreis Umwelt:** Die Mitglieder des Lenkungskreises Umwelt befassen sich mit der strategischen Ausrichtung. Einmal pro Jahr verabschieden sie das neue Umweltprogramm auf Basis der wesentlichen Umweltauswirkungen des Airport-Betriebs. Das Gremium bilden die Geschäftsführungen der FSG, FSEG und SAG. Sie handeln auch als Kontrollinstanz des Umweltmanagements.

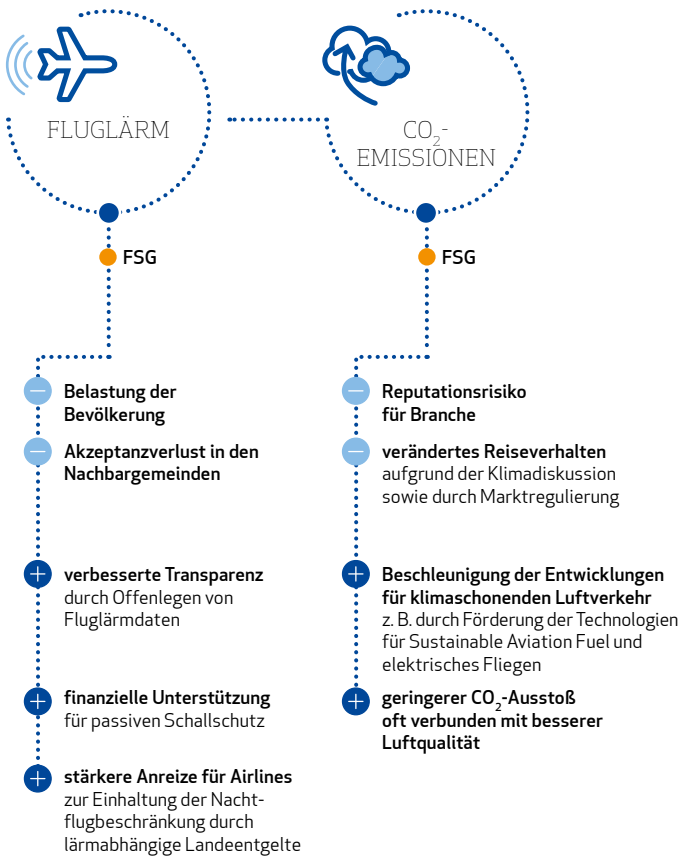
→ **Beauftragte:** Für Spezialgebiete wie Abfallentsorgung, Gefahrgutmanagement und Strahlen- oder Gewässerschutz gibt es am STR eigene Fachleute. Innerhalb ihres Ressorts sorgen sie dafür, dass alle Anforderungen des betrieblichen Umweltschutzes erfüllt werden. Darüber hinaus sind sie beratend tätig.

Letztendlich ist so gut wie jede Tätigkeit am Airport umweltrelevant. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind deshalb aufgefordert, sich aktiv einzubringen und sich verantwortungsvoll zu verhalten. Das Umwelthandbuch gibt dafür die nötigen Arbeitsanweisungen. Es wird regelmäßig aktualisiert. Die FSG und ihre Töchter sensibilisieren und schulen ihre Belegschaften darüber hinaus im Intranet, über das interne Flughafenmagazin, Aushänge und Trainings. Schließlich sind die Mitarbeitenden wichtige Multiplikatorinnen und Multiplikatoren des fairport-Gedankens. Selbst von ihrer Kundschaft, ihren geschäftlichen Partnern und Partnerinnen sowie Mietparteien erwartet die Flughafenbetreiberin nachhaltiges Handeln und unterstützt sie dabei nach Kräften.

Flughafenbetrieb



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 nach festgelegten Kriterien, die sich an der EMAS-Verordnung orientieren, 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. 98).

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 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

Der STR hat das Jahr 2021 genutzt: Er zog das Klimaziel von 2050 auf 2040 vor und passte den dahinter liegenden Masterplan sowie die Klimastrategie STRzero entsprechend an. Seit vielen Jahren übernimmt der Flughafen Stuttgart im Sinne des fairport-Gedankens Verantwortung für das Klima und geht entschlossenen Schrittes voran. Er will die Emissionen aus dem Airport-Betrieb schnellstmöglich maximal reduzieren und als verlässlicher Partner helfen, die Entwicklung hin zum klimaschonenden Fliegen zu beschleunigen. Das sieht auch die Landesregierung so: Im Koalitionsvertrag hat sie festgelegt, dass sie den Stuttgart Airport zum ersten klimaneutralen Flughafen Deutschlands weiterentwickeln will.

Der Masterplan Energie und Klima ist die Grundlage für die Klimastrategie STRzero. Er ist wissenschaftlich fundiert: Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) entwickelte ihn in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme (ISE). In dem Konzept ist in Fünf-Jahres-Schritten definiert, welche Investitionen in verbrauchsarme Anlagen getätigt werden sollen. Um dem novellierten Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg Folge zu leisten, hat die FSG in den vergangenen Monaten ihren Reduktionsplan gestrafft. Die erforderlichen Maßnahmen müssen nun deutlich schneller realisiert werden, um bereits zehn Jahre früher die Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen. Einer der wichtigsten Hebel dafür sind die Betriebsgebäude, darunter die Terminals als größte Energieverbraucher.

Investieren statt kompensieren

Wirksamer Klimaschutz bedeutet für den Airport: Treibhausgasemissionen, wo immer möglich, zu verringern oder zu minimieren. Wo dies noch nicht möglich ist, galten zunächst Kompensationen über Zertifikate aus anerkannten Klimaschutzprojekten als probate Lösung. Jetzt

will der Landesairport darauf verzichten und stattdessen die geringen restlichen Emissionen aus dem Flughafenbetrieb durch CO₂-Neutralisation auf Netto-Null bringen – also den CO₂-Entzug aus der Atmosphäre, zum Beispiel durch Carbon-Capture-and-Storage-Verfahren.

Bei vielen typischen Flughafenprozessen am Landesairport entstehen schon heute keine klimaschädlichen Gase mehr: sei es der Busverkehr zwischen Terminal und Flugzeug, der Transport von Post oder Fracht auf der Rampe des Luftfrachtzentrums oder die Stromversorgung von Jets auf vielen Parkpositionen. Der STR hat die ihm direkt zuzuschreibenden Emissionen (Scope 1 und Scope 2 nach Greenhouse Gas Protocol) zwischen 1990 und 2021 bereits um 40 % gesenkt. Bis 2030 sollen es 85 % sein, und bis nunmehr 2040 will der STR netto-treibhausgasneutral wirtschaften. Daran arbeitet die FSG intensiv zusammen mit ihren Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG).

In den vergangenen Jahren hat die FSG viele Millionen Euro investiert: in E-Fahrzeuge und ihre Ladeinfrastruktur, in Effizienzprojekte wie den Umbau zu einer stromsparenden Runway-Beleuchtung, in Fotovoltaik-Anlagen sowie in den Zukauf von Ökostrom. Stand 2021 verbleiben noch 9.625 t direkt beeinflussbarer CO₂-Emissionen. Deren Vermeidung wird aufwendig. Der Airport muss dafür zum Beispiel die energetische Sanierung ihrer Betriebsgebäude stemmen sowie E-Mobilität und klimafreundliche Energieerzeugung weiter vorantreiben. Der geschätzte Gesamtinvest für die Umsetzung liegt bei 2 Mrd. €, davon wird der Löwenanteil für energieeffizientere Terminals benötigt.

bis **2040**
NULL EMISSIONEN statt bisher bis 2050



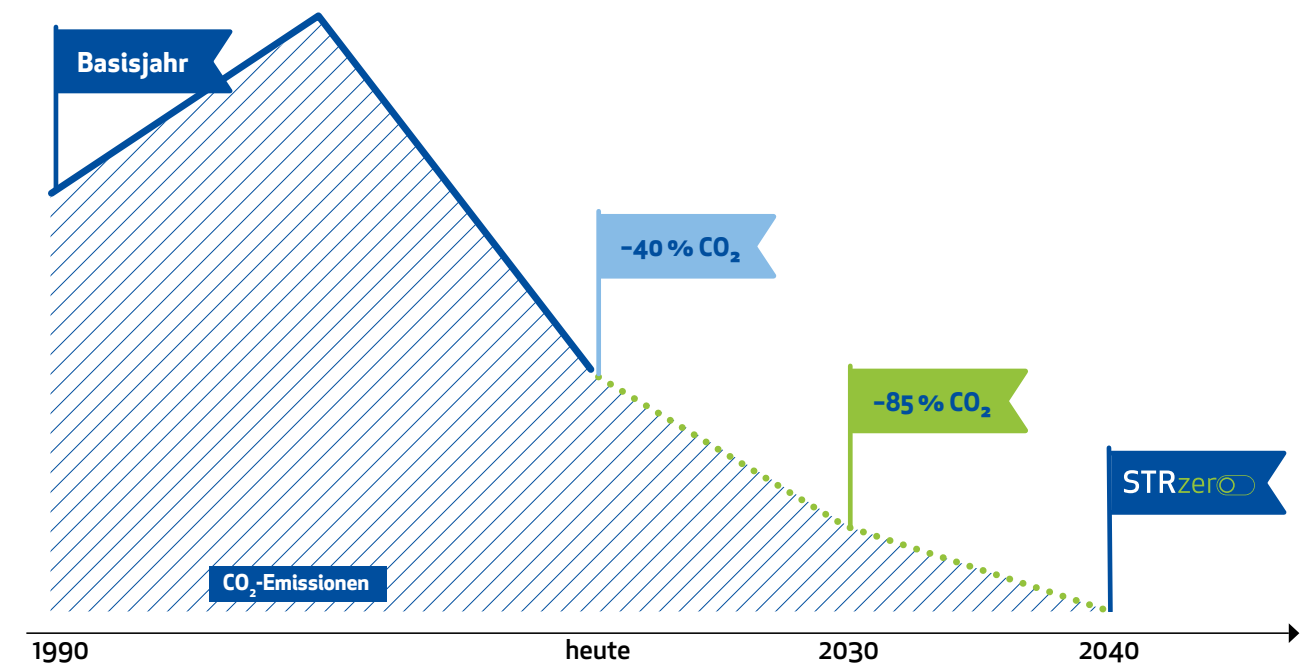
Da ein Flugzeug nicht rückwärtsfahren kann, schieben Schlepperfahrzeuge es an der Nase aus der Parkposition. Am STR übernimmt diesen Job ein Bison, ein batterieelektrisches Pushback-Fahrzeug.

Terminals klimafit machen

Das größte verbliebene Potenzial sieht der Masterplan bei der Gebäudetechnik der teilweise über 30 Jahre alten Stuttgarter Terminals. Bislang verbrauchen sie bei weitem die meiste Energie am STR. Die konsequente energetische Sanierung der Fluggastgebäude ist zwingend, damit der Flughafen sein Netto-Null-Ziel erreicht. Neben Ansätzen wie neuer Wärmedämmung, adaptivem Sonnenschutzglas und smartem Temperaturmanagement sollen die Gebäude im Projekt

STRzero Terminal auch zu Solarkraftwerken werden. Sowohl ihr Dach als auch ihre Fassade kommen dafür infrage.

Generell richtet sich die FSG nach den Prinzipien für nachhaltiges Bauen und strebt ein hohes Effizienzniveau an. Rohstoffe wählt der Flughafen als Bauherr in Zukunft gezielt nach dem Lebenszyklus von Gebäuden aus. Aktuell entwickelt die FSG einen Leitfaden „Nachhaltiges Bauen“, der für die anstehenden Projekte am STR als Wegweiser dienen soll.



Engagiert fürs Klima

Die FSG hat mit dem Land eine Partnerschaft für engagierten Klimaschutz geschlossen. Der Stuttgarter Airport war eines der ersten Unternehmen, die dem 2020 gegründeten Klimabündnis Baden-Württemberg beitraten. Land und Flughafen haben vereinbart, sich gegenseitig dabei zu helfen, ihre Reduktionsziele zu erreichen. Zudem verpflichtet sich die FSG, dem Umweltministerium bis 2030 regelmäßig über ihre Fortschritte zu berichten.

Auch im Verbund mit anderen europäischen Flughäfen ist das Netto-Null-Ziel gesetzt. Der baden-württembergische Landesairport ist bei der Airport Carbon Accreditation (ACA) akkreditiert, einem Zertifizierungsstandard für das CO₂-Management von Flughäfen. Das Programm besteht aus sechs Stufen: Mapping, Reduktion, Optimierung, Neutralität, Transformation und Transition. Um auf dem aktuellen Level „Optimierung“ zu bleiben, muss der STR seine Bilanz jährlich verbessern; die Emissionen müssen mindestens geringer sein als der Durchschnitt der vergangenen drei Jahre. Das hat die FSG auch nach der letzten unabhängigen Überprüfung erneut geschafft – mit einem Minus von 10 % gegenüber dem Vorjahr. In die Bewertung

der ACA fließt ein, ob die Flughafenbetreiberin Dritte wie Airlines, Mieteinheiten und Fluggäste zu Klimaschutzaktivitäten animiert.

Saubere Energie

Nahezu alles, was der STR an Energie braucht, soll zukünftig aus erneuerbaren Quellen stammen –entweder selbst produziert oder dazugekauft. Das Energieunternehmen des Flughafens, die FSEG, betreibt vor Ort Fotovoltaik-Anlagen und ein erdgasbetriebenes Blockheizkraftwerk (BHKW). In den letzten fünf Jahren erzeugte sie im Schnitt 12,7 GWh Strom. Aufgrund der Corona-Pandemie ging der Bedarf – und somit auch die Produktion – leicht zurück. Die gewonnene Energie verwendet die FSEG entweder selbst oder stellt sie dem Konzern und den Firmenkunden in der Stuttgart Airport City bereit. Mit der Abwärme des BHKW werden Gebäude geheizt oder gekühlt. Aus der Wärme entsteht mittels thermischer Verdichtung Kälte, die der Flughafen in einem unterirdischen Eisspeicher für die Klimatisierung der Terminalgebäude vorrätig hält. Der extern bezogene Strom für den Verbrauch von FSG, FSEG und SAG stammt vollständig aus Wasserkraft. Der Anteil an Ökostrom insgesamt, das heißt inklusive der weiteren Kunden der FSEG, stieg 2021 von 48 % (2020) auf 56 %.

Seit 2013 läuft der Gasmotor des BHKW. Nach gut 60.000 Betriebsstunden ließ der Flughafen ihn im Jahr 2021 runderneuern und einen SCR-Katalysator einbauen. Das Einspritzen von AdBlue verbessert zusätzlich die Abgaswerte und damit die Luftqualität. Zur Wärmerückgewinnung dient ein Gemischkühler, der den Wirkungsgrad erhöht – dieser liegt im Normalbetrieb bei etwa 91 %. Der Flughafen sucht weiter nach Lösungen, um eine klimafreundlichere Alternative für den Brennstoff Erdgas zu finden. Aktuell wird Bioerdgas eingesetzt. 90 % des Wärmebedarfs soll bis 2040 aus erneuerbaren Energien stammen.

Auf dem Weg zum Nullemissionsziel des Landesairports bis 2040 kommt der Sonnenenergie eine Schlüsselrolle zu. Den Ertrag aus Fotovoltaik am Standort will der Flughafen von derzeit 2,5 GWh auf rund 30 GWh steigern. Das Ziel des STR für 2040 ist, mehr als zehnmal so viel Strom aus Sonnenkraft zu erzeugen wie heute. Aktuell betreibt der Airport fünf Anlagen auf seinem Gelände, 2040 sollen es 32 sein.

Die Klimastrategie STRzero sieht vor, alle geeigneten oder aufrüstbaren Dachflächen am STR mit Fotovoltaik-Modulen zu bestücken. Die Flughafengesellschaft hat den konsequenten Solarausbau – wie alle anderen Klimaschutzmaßnahmen auch – im Masterplan Energie und Klima in Fünf-Jahres-Schritten durchgetaktet. Die Entwicklung eines intelligenten Stromnetzes (Smart Grid) flankiert das Vorhaben.

Die FSG will die Fotovoltaik-Leistung von derzeit knapp 2,2 MWp auf circa 27 MWp erhöhen, indem sie auf allen geeigneten Flächen am Standort Solaranlagen installiert. Bei der Sanierung von Bestandsgebäuden werden die Dachflächen dafür vorbereitet. Mit dem Ausbau von Speichern und der Sektorkopplung steigert der Landesairport den Eigenversorgungsanteil weiter.

Stabiles Stromnetz durch smarte Steuerung

Wesentlicher Bestandteil des Masterplans ist der digitale Zwilling des Energiesystems des Flughafens. Damit kann das Projektteam Auswirkungen einzelner geplanter Klimamaßnahmen wie Gebäudesanierungen oder auch Szenarien wie etwa die Entwicklung des deutschen Strommixes abbilden und deren Einfluss auf die CO₂-Bilanz ermitteln. Mithilfe der Software und durch eine intelligente Vernetzung sowie Steuerung ihrer Anlagen kann die Flughafengesellschaft einen Eigenversorgungsanteil im Sektor Strom von circa 35 % sowie im Sektor Wärme von circa 22 % erreichen.

Die Erträge aus den regenerativen Energien Sonne, Wind und Wasser schwanken je nach Wetterlage. Um dies aufzufangen, betreibt der Landesairport eine aktive Laststeuerung in seinem Stromnetz. Sowohl Speicher als auch flexible Verbraucher wie Elektrofahrzeuge tragen dazu bei, das Netz zu stabilisieren. Per Demand-Side-Management wird die Last gesteuert und Strom möglichst zu den Zeiten verbraucht, in denen große Mengen aus Solaranlagen oder Windparks zur Verfügung stehen.

Über den eigenen Bedarf hinaus ist der Flughafen an einer stabilen und nachhaltigen Stromversorgung im Land interessiert. Er setzt sich aktiv dafür ein, die Energiewende zusammen mit Forschung, Industrie und Politik zu meistern. Das 2020 begonnene Entwicklungsprojekt mit den Stromnetzbetreibern NetzeBW und TransnetBW ist abgeschlossen. Die FSEG hat sich dem Projekt DARE angeschlossen. Diese IT-Plattform übernimmt für kurze Zeit die Steuerung der Fotovoltaik-Anlagen und das BHKW des Airports, wenn so ein Stromausfall vermieden werden kann.

Außerdem beteiligte sich der Flughafen Stuttgart bis Ende 2021 am Förderprogramm INPUT des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, das den Aufbau von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge in Parkhäusern, auf Parkplätzen und in Tiefgaragen weiter vorantreibt. Dabei wurde getestet, wie die Netzstabilität gewährleistet werden kann, wenn viele E-Fahrzeuge gleichzeitig laden.

Energie sparen ist Programm

Zu Beginn der Corona-Krise reagierte die FSG schnell: Um keine unnötige Energie für Beleuchtung und Klimatisierung zu verbrauchen und Kosten zu sparen, nahm sie zeitweise Terminal-Gebäude und Parkhäuser außer Betrieb. Im Jahr 2020 führte das zu Einsparungen von rund 20 %. Im Berichtsjahr beläuft sich der Gesamtenergiebezug auf ungefähr 87 GWh. Dies bedeutet einen Anstieg um 7 % im Vergleich zum Vorjahr, der hauptsächlich auf die Aufrechterhaltung des Betriebs in den Gebäuden und den zunehmenden Flugverkehr zurückzuführen ist. Der Gesamtkraftstoffverbrauch des Stuttgart Airport stieg um rund 12 % an. Da der Jahresanfang 2021 deutlich kälter war, erhöhte sich auch der Wärmebedarf. Zudem waren die Terminals das gesamte Jahr über in Betrieb, aber es waren deutlich weniger Fluggäste in den Gebäuden, was eine geringere innere Wärmelast zur Folge hatte. Dies musste durch mehr Heizen ausgeglichen werden. Demzufolge erhöhte sich der Brennstoffenergiebezug um 3,7 %.

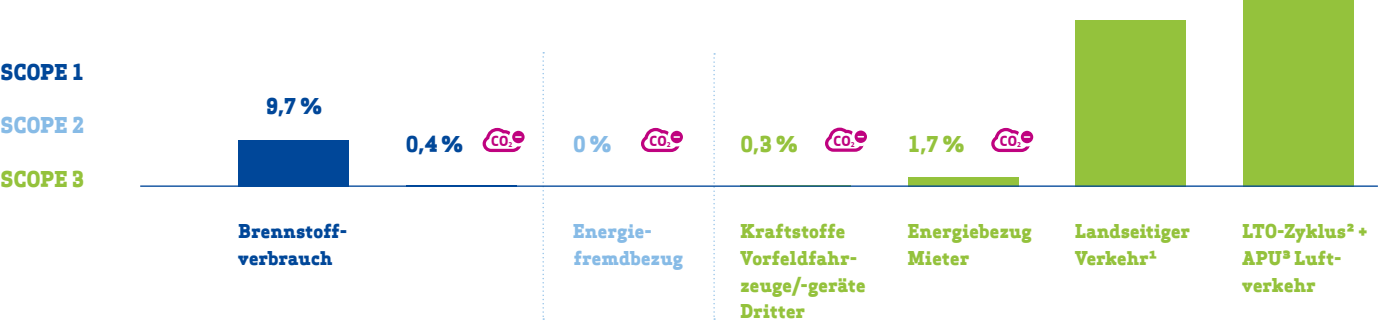
Die Entwicklung bei der Prozessenergie war insgesamt gleichbleibend zum Vorjahr: Es wurde kein Kerosin für die Luftstartergeräte verbraucht, dafür war die Menge an Propangas für die Feuerwehübungen etwas höher als im vergangenen Jahr.

Wo immer möglich, spart der Flughafen Energie. Allerdings wird der Stromverbrauch künftig steigen. Das liegt unter anderem daran, dass immer mehr Fahrzeuge über einen elektrischen Antrieb verfügen und vor Ort laden. Das Ziel ist daher, effizienter zu werden. Die Runway des STR ist als eine der ersten weltweit komplett mit LED beleuchtet – dies spart die Hälfte der Energie ein. Auch auf den Rollwegen stellt die FSG die Feuer nach und nach um. Die Beleuchtung im Hallendach des Terminal 3 wurde Anfang 2022 auf LED umgerüstet – und verbraucht nun ungefähr 26 MWh pro Jahr weniger. Jeder Lichtmast auf dem Vorfeld kommt durch die Umstellung mit 40 % weniger Energie aus. Allerdings schreiben die Standards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zur Ausleuchtungsstärke vor, dass weitere Scheinwerfer aufgestellt werden. Daher erhöhte sich der Stromverbrauch insgesamt.

.....

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.



¹ An- und Abreiseverkehr von Fluggästen, Angestellten und Lieferanten sowie Dienstreisen Flughafenbeschäftigter.
² Lande- und Start-Zyklus eines Flugzeugs.
³ Die Auxiliary Power Unit ist ein Hilfskrafterzeuger im Flugzeug (Klima, Lüftung und Strom).

 Teilweise CO₂-Kompensation bzw. Kauf von Herkunftsnachweisen für Ökostrom

Die FSG und FSEG fordern auch die Firmen, die Immobilien des Flughafens mieten oder pachten, zum sorgsamen Umgang mit Energie auf. Beispielsweise weist die Heizkostenabrechnung den Verbrauch für die Klimatisierung transparent aus und macht so Einsparpotenzial sichtbar.

Auf möglichst kleinem Fuß

Wo entstehen klimarelevante Gase am STR? Der CO₂-Footprint des Stuttgart Airport zeigt es: vor allem bei betrieblichen Fahrten auf dem Gelände sowie der Versorgung der Verkehrsflächen und Gebäude mit Energie und Elektrizität. Diese Emissionen kann die FSG direkt steuern. Auf weitere Quellen, wie den Luftverkehr oder die An- und Abreise der Fluggäste, kann sie nur indirekt Einfluss nehmen – sie sind dennoch Teil der ganzheitlichen Klimastrategie STRzero.

Lockdowns und ein historisches Tief beim Verkehr führten 2020 zu weniger Energiebedarf und Emissionen am STR. 2021 nahmen aufgrund der leichten Erholung in Scope 1 und 2 die Emissionen um 311 t zu, das entspricht einem Anstieg zum Vorjahr von 3,3 %. In Scope 3 verzeichnet der Flughafen eine Steigerung von 4,8 % beziehungsweise 3.929 t.

In seinem CO₂-Fußabdruck macht der Landesairport auch transparent, wo aktuell noch Kompensationen zum Einsatz kommen. Die FSG kauft generell hochwertige Zertifikate aus bewährten Klimaschutzprojekten und Herkunftsnachweise für Ökostrom, um am STR verursachte Emissionen an einem anderen Ort zu vermeiden. Kompensationen sind sinnvoll – noch besser ist es, wenn Emissionen gar nicht erst entstehen. Deshalb kommt das Instrument nur dort infrage, wo es momentan noch keine Alternative gibt. Das sind:

→ **Diesel (Scope 1):** Batterieelektrische Fahrzeuge sind auf dem Vorfeld bereits Normalität. Dennoch fährt ein Teil der Flotte noch mit flüssigem Kraftstoff – in der Regel mit einem umweltfreundlicheren Synthetik-Treibstoff anstelle von herkömmlichem Diesel. An den Betriebstankstellen können ihn auch andere Abfertigungsfirmen tanken. Da sich lokale Emissionen durch den Vorfeldverkehr bislang nicht gänzlich vermeiden lassen, kompensiert die FSG sie. Im Jahr 2021 waren es 590,3 t CO₂, die durch Synthetik-Treibstoff entstanden sind (2020: 628 t).

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

→ **Flüge (Scope 3):** Die Mitarbeitenden der FSG absolvierten 2021 nur wenige Dienstreisen. Insgesamt legten sie 37.650 km mit dem Flugzeug zurück (2020: 116.356 km), was 10 t CO₂-Emissionen verursachte. Der Landesairport kompensiert die Flüge bei dem gemeinnützigen Anbieter atmosfair und finanziert somit weltweit Klimaschutzprojekte nach dem höchsten Qualitätsstandard.

Elektrifizierte Flotte

Der CO₂-Ausstoß des Abfertigungsverkehrs soll mit der Klimastrategie STRzero bis 2030 auf null sinken. Von 2009 bis 2019 konnten FSG und SAG die Treibhausgase bereits um 86 % verringern. Da noch immer weniger geflogen wird als vor der Pandemie, sanken die CO₂-Emissionen 2021 auf 95 t (2019: 266 t, 2020: 97 t).

Die FSG treibt die Elektrifizierung ihrer Flotte voran. Bereits jetzt sind 37 % der Abfertigungsfahrzeuge batteriebetrieben. Sie verursachen weniger Lärm und keine lokalen Emissionen. Von den 281 Geräten sind 105 Stromer. Als Pionierin bei der E-Mobilität ist die FSG regelmäßig auf der Suche nach neuen klimaschonenden Airport-Nutzfahrzeugen.

2021 schaffte sie einen E-PRM-Hublift an. Die SAG testete ein Hybrid-Flugzeug-Enteisungsgerät und bestellte zwei, die 2022 geliefert werden sollen. Auch 2022 sind weitere Investitionen in die E-Flotte geplant.

2

 der weltweit ersten

 HYBRID-FLUGZEUG-ENTEISUNGSGERÄTE

 kommen zum STR

Stationäre Ground-Power-Anlagen versorgen stehende Flugzeuge mit Energie, damit die Airlines die Laufzeiten der Hilfstriebwerke verringern können. Auch durch ihre Kabel fließt Ökostrom. Wo es die Infrastruktur zulässt, geschieht dies über das Starkstromnetz. Alternativ sind mobile, dieselbetriebene Generatoren (Ground Power Units, GPU) in Betrieb. Obwohl die Arbeiten aufwendig sind, installiert die FSG an immer mehr Außenpositionen auf dem nördlichen Vorfeld feste Bodenstromanlagen. Das Projekt hatte sich durch den krisenbedingten Investitionsstopp verzögert, konnte im Berichtsjahr aber abgeschlossen werden. Nun sind 38 von 48 Parkpositionen angeschlossen. Das Investitionsvolumen seitens der FSG betrug rund 4,3 Mio. €.

Die FSG verwendet synthetischen Kraftstoff für die Abfertigungsgeräte, die noch mit Diesel fahren. Im Vergleich zu herkömmlichem Spirit bringt er viele Vorteile, die sowohl der Umwelt als auch den Mitarbeitenden zugutekommen: Bei der Verbrennung entstehen deutlich weniger Luftschadstoffe, Ruß, Feinstaub sowie etwas weniger CO₂. Auch der Wartungsaufwand ist geringer. In Zukunft will sie ihn auch den Beschäftigten anbieten, um die Luftschadstoffemissionen durch den Pendelverkehr zu senken. Bilanziell ist der Treibstoff durch Kompensation CO₂-neutral.

Abfertigungsgeräte, Werkstättenfahrzeuge und Dienstwagen zählen zum Fuhrpark des Airports. Einige der rund 500 Fahrzeuge sind nahezu ununterbrochen im Einsatz, andere seltener. Mittels einer Flottenmanagement-Software will die FSG die durchschnittliche Auslastung erhöhen und den Bestand verringern. Bei Neuanschaffungen fällt die Entscheidung immer häufiger auf Elektro- oder Hybridmodelle, denn der Umweltstandard ist ein ausschlaggebendes Kriterium. Die Quote der Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge ist trotz weniger Investitionsmöglichkeiten im Jahr 2021 von 71 % (2020) auf 76 % (2021) gestiegen. Für Winterdienstgeräte gibt es noch keine elektrische Alternative.



Einmal volltanken, bitte! Aber mit Wasserstoff statt Kerosin. Mit dem Antriebssystem des am STR stationierten Brennstoffzellen-Flugzeugs Hy4 können heute vier Personen abheben, 2025 sollen damit 40 Fluggäste klimaschonend von A nach B kommen.

Daher achtet die FSG darauf, dass diese den höchsten Abgasstandard (Euro-6-Norm) erfüllen. Nutzkraftwagen sollen durch E-Modelle ersetzt werden, sobald der Wirtschaftsplan der FSG dies wieder zulässt.

Klimaschutz beginnt bei der Anreise

Klimafreundliches Mobilitätsverhalten fängt mit der Anreise zum Airport an. Der Straßenverkehr macht immer noch mehr als ein Drittel des CO₂-Fußabdrucks des STR aus – ein Vielfaches dessen, was durch den Flughafenbetrieb entsteht. Nur die Flugzeugbewegungen haben einen noch größeren Anteil an der Klimabilanz. Wie Menschen zum STR anreisen, kann die FSG zwar nicht direkt beeinflussen. Durch attraktive Angebote setzt der Flughafen jedoch Anreize. Dazu zählen ein Ladenetz für E-Autos, Bike- sowie E-Carsharing und insbesondere die Beteiligung an einer optimalen ÖPNV-Anbindung (→ S. 36).

Wer mit dem elektrischen Fahrzeug zum Landesairport kommt, hat die Wahl: Das E-Auto kann beim Parken entweder an einem der sieben Schnellladepunkte oder auf einem der aktuell 54 E-Stellplätze (2020: 38) in normaler Geschwindigkeit aufladen. Für die Beschäftigten und für Unternehmen am Campus sind 20 Ladepunkte vorhanden. Da der Bedarf kontinuierlich steigt, baut die FSG öffentliche E-Parkplätze aus.

Tempo für CO₂-freies Fliegen

Auch wenn Videocalls die neue Normalität sind – eine weltweit vernetzte Gesellschaft und eine globalisierte Wirtschaft brauchen auch in Zukunft das Flugzeug als Transportmittel. Voraussichtlich wird die Nachfrage nach Flugverkehr langsam wieder anziehen. Die Pandemie macht außerdem sichtbar, wie systemrelevant das Flugzeug ist: beispielsweise beim Transport von zeit- und temperatursensiblen Waren wie Arzneimitteln, Ersatzteilen oder privaten Expressbestellungen. An der Dekarbonisierung des Fliegens führt kein Weg vorbei.

Schon heute ist klimaneutrales Fliegen durch Kompensation möglich. Der Airport empfiehlt den Reisenden, von dieser Option Gebrauch zu machen. Neben CO₂ beeinflussen auch Kondensstreifen und Ozon das Klima. Ihre Entstehung und ihr Verhalten sind stark abhängig von der Flughöhe, dem Wetter und der Tageszeit. Zwar bauen sie sich schneller 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.

Die Emissionen des Lande- und Startzyklus (LTO-Zyklus) der Flugzeuge werden im CO₂-Fußabdruck eines Flughafens im Scope 3 bilanziert. Der Flughafen Stuttgart nutzt seine Einflussmöglichkeiten, um auch diese zu reduzieren und schafft mit Anreizen in seiner Entgeltordnung und aktiver Technologieförderung ein geeignetes Umfeld.

Verkehr in der Luft revolutionieren

Klimaschonendes Fliegen made in Baden-Württemberg: Das Bundesland der Erfindungen und der Wirtschaftskraft mausert sich zum Vorreiter beim CO₂-neutralen Fliegen. Erstklassige Forschungsinstitute und eine große Portion Unternehmertegeist sind die besten Voraussetzungen, ein innovativer Standort für klimaschonenden Luftverkehr zu werden. Der STR hat mit hochkarätigen Kooperationen auf dem Gebiet von Wissenschaft und Technik die Nase vorn. Diese Entwicklung wird langfristig weitere Arbeitsplätze schaffen und Wertschöpfung am STR generieren. Darüber hinaus gewinnt Baden-Württemberg zum einen als Luftverkehrsstandort, zum anderen auch als Klimaschutzvorbild an Bedeutung.

Die Vision vom CO₂-neutralen Fliegen könnte bald Wirklichkeit werden. Der Stuttgarter Airport arbeitet gemeinsam mit der Wissenschaft, Flugzeugherstellern und Airlines daran, die Entwicklung zukunfts-trächtiger Technologien voranzubringen:

→ **Sustainable Aviation Fuel:** Durch den Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF), also nachhaltig produziertem Kerosin, könnten Flugzeuge langfristig CO₂-neutral fliegen. Bislang ist die Verfügbarkeit von zertifiziertem nachhaltigen Treibstoff weltweit jedoch sehr gering und die Herstellung kostenintensiv. Die Transportwege zwischen Produktionsstätte und Tanklager sollten zudem möglichst kurz sein. Daher arbeitete die FSG gemeinsam mit dem baden-württembergischen Verkehrsministerium bis Sommer 2021 an einer Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, den bestgeeigneten Weg zur regionalen Erzeugung von SAF zu ermitteln. Die technologie- und rohstoffoffene Vorabbewertung zeigte, dass eine Produktion im Power-to-Liquid-Verfahren in Baden-Württemberg grundsätzlich machbar ist.

In einem Folgeprojekt will der Flughafen Stuttgart 2022 gemeinsam mit Partnern klären, wie synthetisches Kerosin aus grünem Wasserstoff und dem bei der Zementproduktion anfallenden CO₂ hergestellt werden kann. Damit soll nachgewiesen werden, dass dies wirtschaftlich und technisch machbar ist und die Anlage genehmigungsfähig wäre. Bei Erfolg der Durchführbarkeitsstudie könnte erstmals an einem Zementwerk SAF im industriellen Maßstab entstehen. Das Projekt wird vom Land mit gut einer Million € gefördert und bildet die Basis für die weiteren Planungsschritte bis zur Realisierung einer entsprechenden Anlage und zum möglichen Einstieg von Investoren.

Um die Nutzung von nachhaltigen Treibstoffen voranzutreiben, bezuschusst der Stuttgarter Airport deren Einsatz mit insgesamt 500.000 €. Diese Innovationsförderung ist in der seit 01. Juli 2019 gültigen Entgeltordnung des STR verankert. Der Landesflughafen setzte damit bundesweit Maßstäbe.

Das EU-Klimapaket Fit for 55 leistet einen wichtigen Beitrag dazu, dass die Luftverkehrsbranche ihre Klimaziele erreichen kann, zum Beispiel mit der Vorgabe einer ansteigenden Beimischungsquote für SAF (2025: 2%, 2030: 5 %, 2050: 63 %) sowie speziell für nachhaltiges Kerosin aus dem Power-to-Liquid-Verfahren (2030: 0,7 % PtL, 2050: 28 % PtL). Dies bedeutet aber auch hohe Kosten für die Airlines. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft begrüßt die EU-Initiative. Damit das politische Programm eine positive Klimawirkung erreichen kann, gilt es allerdings, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.



Fliegen ist heute schon ohne Erdöl möglich. In Baden-Württemberg könnte in ein paar Jahren eine Anlage stehen, die Kerosin aus grünem Wasserstoff und dem CO₂ eines Zementwerks herstellt. Das Land Baden-Württemberg, der Flughafen Stuttgart und weitere Partner bereiten dies aktuell mit einer Durchführbarkeitsstudie vor.

Dazu zählt insbesondere Carbon Leakage, ein Effekt, durch den in anderen Ländern zusätzliche Emissionen entstehen können, wenn wir sie EU-weit verhindern wollen.

→ **Elektrische Antriebe:** E-Flugzeuge sollen den Regionalverkehr in der Luft revolutionieren. Auch für ihren Einsatz setzt der STR einen Anreiz über die Entgeltordnung. Am Landesairport dürfen emissionsfreie Linienflugzeuge ein Jahr lang kostenfrei starten und landen. Der Forschungsbedarf auf diesem Gebiet ist hoch. Die FSG investierte als Förderin der ersten Stunde seit 2015 fast eine Mio. € in die Arbeit des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Universität Ulm an der Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie für E-Antriebe. Das Ergebnis, das erste reine Brennstoffzellenflugzeug der Welt namens Hy4, hob 2008 mit vier Sitzplätzen zu seinem Erstflug am Stuttgart Airport ab. Am STR wird die Technik aktuell vom Start-up H2FLY weiterentwickelt, damit in einigen Jahren schon deutlich mehr Menschen elektrisch fliegen können. Das nächste Etappenziel von H2FLY und seinem Partner Deutsche Aircraft ist die Entwicklung eines bis zu 40-sitzigen Regionalflugzeugs mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb. Als Basis für den neuen Flugzeugtyp dient das bewährte Kurzstreckenflugzeug Dornier 328. Mit einem reinen Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb soll die neue Dornier ab 2025 klimaschonende Flüge ermöglichen. Die Flughafengesellschaft versteht die enge Kollaboration mit innovativen Flugzeugentwicklern als Chance. Sie muss sich auf veränderte Bodenprozesse und Infrastruktur für die neuartigen Maschinen einstellen und kann diese mitgestalten.

STRzero

Die Flughafen Stuttgart GmbH geht beim Klimaschutz entschlossene Schritte. Mit dem Leitbild fairport STR hat sie sich zur Aufgabe 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

- netto-treibhausgasneutral bis spätestens 2040
- Emissionen um 85 % reduzieren bis 2030 (Basisjahr 1990)
- 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 Neutralisieren“
- transparentes jährliches CO₂-Reporting



Erneuerbare Energien pushen

- Masterplan Energie und Klima setzt hohe Effizienzstandards und Vorgaben zum Ausbau erneuerbarer Energien
- Energieverbrauch systematisch reduzieren
- Solarflughafen: zehnfacher Stromertrag aus Fotovoltaik bis 2040, 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 CO₂-neutralen 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

FLUGLÄRM UND SCHALLSCHUTZ

Im Vergleich zur Vorkrisenzeit war 2021 ein weiteres eher ruhiges Jahr für die Nachbarschaft des Flughafens. Wie an den meisten Airports weltweit gab es pandemiebedingt auch am STR weniger Starts und Landungen. Das langfristige Ziel der Luftfahrtbranche bleibt, Lärm weiter zu reduzieren.

TEDGO: Neue Flugroute über den Fildern geplant

Für viel Diskussion in der Airport-Nachbarschaft sorgte ein Vorschlag von Lufthansa und Eurowings, die Abflugstrecke bei Starts in Richtung Osten anzupassen. Nach dem entsprechenden GPS-Navigationspunkt wird dieses Projekt auch TEDGO genannt. Die Routenänderung würde bevölkerungsreiche Gebiete im Neckartal wie Plochingen und Oberesslingen entlasten. Für andere Orte wie Denkendorf, Köngen und Nürtingen würde sie mehr Fluglärm bedeuten.

Generell befürwortet der Flughafen Stuttgart alle Vorschläge, die Emissionen im Luftverkehr reduzieren. Über die Routenänderungen entscheidet jedoch die Fluglärmkommission. Dieses Gremium hat die Aufgabe, einen Ausgleich zwischen dem Bedarf an Luftverkehr am STR und den Interessen der Nachbarschaft zu finden. Die Routen, auf denen Pilotinnen und Piloten die Maschinen steuern, werden von der Deutschen Flugsicherung (DFS) vorgegeben. Sie werden so gewählt, dass möglichst wenige Menschen vom Lärm betroffen sind. Wird eine Route zur Entlastung einer Gemeinde geändert, bedeutet dies fast immer, dass die Fluggeräusche in einer anderen Gegend stärker wahrgenommen werden.

Zur Fluglärmkommission gehören alle Kommunen, die im Lärmschutzbereich liegen, sowie seit Anfang 2022 auch die Gemeinden Deizisau und Altbach, das Verkehrsministerium und die Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Auch die Airlines, die US Army, die Industrie- und Handelskammer (IHK) sowie die FSG sind Teil des Gremiums. Die DFS und der Lärmschutzbeauftragte sind bei den Sitzungen ständige Gäste. Da die geplante neue Flugroute einen Effekt auf die von Fluglärm betroffene Nachbarschaft hat, wird die FSG die Entscheidung den Gemeinden überlassen und sich bei der anstehenden Abstimmung in der Fluglärmkommission voraussichtlich enthalten. Sollte die Flugroute angepasst

werden, wird der Landesflughafen den Verkehr mit Lärmmessungen begleiten und die Daten transparent machen.

Auf Anfrage der Kommunen haben Fluglärmmessungen mit einer mobilen Anlage der FSG bereits im November bis Dezember 2021 in Aichtal begonnen. Darauf folgten im Frühjahr 2022 weitere Messungen in Wolfsluglen, Neckartailfingen und Schlaitdorf.

Strenge Regelungen – besonders in der Nacht

Laut Planfeststellungsbeschluss darf der Dauerschallpegel rund um den Flughafen Stuttgart den Wert des Jahres 1978 nicht überschreiten. Tagsüber können maximal 67 dB(A) erreicht werden – innerhalb einer Fläche von 18,86 km². Selbst 2019 lag die Fläche mit 3,5 km² deutlich darunter, trotz Rekordwerten von rund 12,73 Mio. Passagieren und 142.000 Flugbewegungen. Im Vergleich zu 1978 hat sich das von Fluglärm betroffene Gebiet also um 81 % verkleinert. 2021 lag die Fläche bei 1,79 km². Der Flughafen Stuttgart verzeichnete im Jahr 2021 nur 62.135 Flugbewegungen. Das sind weniger als die Hälfte der Starts und Landungen (–56,4 %) des Vorkrisenjahres 2019.

Zur Nachtzeit empfindet man laute Geräusche als besonders störend. Daher gelten für den Flugbetrieb dann strengere Regelungen als tagsüber: Der Dauerschallpegel darf nachts maximal 57 dB(A) betragen. Die abgesenkten Werte werden eingehalten, denn in Stuttgart gilt zwischen 23 und 6 Uhr eine Flugbeschränkung. Nur, wenn eine Maschine nach Flugplan bis 23:30 Uhr angekommen wäre, darf sie bis spätestens 24 Uhr landen. Abflüge sind lediglich bis 23 Uhr erlaubt. Für spätere Starts und Landungen benötigt die Crew im Cockpit eine Ausnahmegenehmigung von der zuständigen Luftfahrtbehörde, dem Regierungspräsidium Stuttgart. Auch Einsätze für Katastrophenschutz und medizinische Hilfeleistung, Militär- sowie Vermessungsflüge der DFS sind gestattet. Propellermaschinen und Nachtlufthubs dürfen nachts nur unter Auflagen starten. Die FSG zählte im Berichtsjahr insgesamt 4.981 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. 2020 waren das mit 4.188 Flügen deutlich weniger, da unter anderem Maschinen mit Nachtlufthubs seltener abhoben.



Der Anreiz für geräuscharme Maschinen funktioniert: Immer häufiger starten und landen am STR Flugzeuge wie der A320neo und der A321neo. Wegen der Sharklets an den Flügelspitzen sind sie bedeutend leiser und stoßen weniger CO₂ aus.

Messen schafft Wissen

Regelmäßige Messungen sorgen für Transparenz und lassen Rückschlüsse auf die Lärmentwicklung zu. Als erster deutscher Airport überwacht der Flughafen Stuttgart seit 1969 kontinuierlich die Schallimmissionen in seiner Nachbarschaft. An acht Positionen zeichnen heute stationäre Anlagen die Flugzeug- und Umgebungsgeräusche auf, die dann nach vorgegebenen Kriterien analysiert werden. Die Daten von 2021 zeigen klar, wie stark die Flugbewegungen aufgrund der Pandemie zurückgegangen sind: Der gemittelte Dauerschallpegel lag tagsüber bei 48,9 dB(A), im Jahr 2019 waren es 54 dB(A).

Dem Flughafen Stuttgart ist es wichtig, dass sich die Menschen in den umliegenden Gemeinden schnell und unkompliziert über die Geräusche des Luftverkehrs informieren können. Eine Übersichtskarte auf stuttgart-airport.com/travis zeigt mit zehnmütiger Verzögerung alle Starts und Landungen sowie die dazugehörigen Messwerte. Das Online-Tool Track Visualisation, kurz TraVis, liefert allen Interessierten die Live-Daten und sorgt für Transparenz. Zusätzlich publiziert die FSG bereits seit 1996 monatliche Reports zur Lärmentwicklung. Diese sind unter stuttgart-airport.com/fluglaermbericht zu finden und enthalten nicht nur die gemessenen Dauerschallpegel im Umfeld des Airports, sondern auch Visualisierungen der jeweiligen Flugspuren.

Fragen zu einzelnen Starts und Landungen beantwortet der Lärmschutzbeauftragte. Er wird als neutrale und unabhängige Stelle vom Regierungspräsidium Stuttgart eingesetzt. In Zusammenarbeit mit der DFS prüft er, ob eine Maschine vom vorgegebenen Kurs abgewichen ist. Sollte dies ausnahmsweise der Fall sein, werden Pilotin oder Pilot sanktioniert. Im Jahr 2021 erreichten den Lärmschutzbeauftragten 488 Beschwerden (2020: 238). Die Anzahl der Anwohnenden, die sich bei ihm meldeten, stieg nur leicht.

Emissionsarme Flugzeuge bevorzugt

Airlines entscheiden selbst, welche Maschinen sie starten lassen. Ein Flughafen kann jedoch Anreize schaffen, möglichst emissionsarme Modelle einzusetzen – und zwar über die Entgeltordnung. Bereits 2019 verschärfte der Flughafen Stuttgart die lärmabhängigen Entgelte. Der Trend zu geräuscharmeren Triebwerken ging auch 2021 weiter. Immer häufiger kommen am STR vergleichsweise leise Maschinen wie der A320neo und der A321neo zum Einsatz. Die Airlines erhalten dafür einen Bonus bei den Lärmrenten.

66 %

mehr Flüge mit LEISEREN FLUGZEUGEN als 2019

Auch am Boden leiser

Um Anwohnerinnen und Anwohner ebenso wie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu schützen, soll der Schallpegel auf dem Vorfeld weiter sinken. Erfolg verspricht dabei zum einen die Elektrifizierung der Geräte und Fahrzeuge auf dem Vorfeld und zum anderen die Stromversorgung parkender Maschinen. Waren lange Zeit mobile und relativ laute Diesel-Generatoren üblich, gelangt die Energie immer häufiger durch unterirdische Kabel zum Flugzeug. Aktuell sind bereits 38 von 48 Parkpositionen mit stationären Ground-Power-Anlagen ausgestattet.

Für Häuser oder Wohnungen in benachbarten Fluglärmzonen finanziert der Landesairport den Einbau von geräuschabweisenden Bauelementen wie Schallschutzfenstern. Über 60 Mio. € hat der Flughafen Stuttgart seit 1996 für den passiven Schallschutz ausgegeben. Wer eine Wohnung oder ein Haus besitzt, kann auf der Website schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de herausfinden, ob die Immobilie in der Lärmschutzzone liegt.

Mindestens alle zehn Jahre wird untersucht, ob sich die Lärmbelastung im unmittelbaren Flughafenumfeld verändert hat oder sich in der nächsten Dekade ändern wird. 2021 wurde der Lärmschutzbereich von der zuständigen Behörde neu berechnet. Das Ergebnis: Es gibt keine wesentlichen Änderungen – der Lärmschutzbereich für den Flughafen Stuttgart wird nicht neu festgesetzt.

UMWELT UND RESSOURCEN

Ein Flughafen ist mehr als Terminals, Vorfeld und Runway: Zum Landesairport gehören 200 ha Grünfläche. Die FSG schützt und pflegt dieses wertvolle Ökosystem behutsam, um die Artenvielfalt zu erhalten. Sie vermeidet oder recycelt Abfall und überwacht die Luftqualität. Ihr wirksamer Gewässerschutz nützt auch den umliegenden Seen, Bächen und Wiesen.

Bei Ressourcen gilt im Sinne der Nachhaltigkeit: Was gar nicht erst verbraucht wurde, muss man später nicht einsparen. Daher ist das Ziel des Umweltmanagements der FSG, natürliche Ressourcen so effizient wie möglich einzusetzen. Auch im Jahr 2021 wirkte sich die Corona-Pandemie stark auf die Umweltbilanz aus. Obwohl sich der Flugverkehr im Vergleich zu 2020 etwas erholte, verbrauchte der Airport unter anderem deutlich weniger Wasser als im Vorjahr.

Trennen für die Umwelt

Das seit 1997 betriebene Abfallwirtschaftszentrum (AWZ) des Flughafens sammelt alles, was zunächst als Abfall gilt: zum großen Teil Überreste aus der Flugzeug- und Flächenenteisung, Restmüll und Grasschnitt. Mittlerweile trennt die FSG nach 63 verschiedenen Kategorien (2020: 60). Sie übergibt den Müll sortenrein an externe Firmen zur Wiederverwertung, denn so ist er besonders wertvoll. Der zertifizierte Entsorgungsfachbetrieb steigerte die Recycling-Quote 2021 im Vergleich zum Vorjahr nochmals von 98 % auf 99 %. Die sorgfältige Verwertung zahlt sich aus – sowohl für die Umwelt als auch finanziell.

Im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 waren 2021 nur etwas mehr als ein Viertel der Fluggäste am Landesairport unterwegs. Dennoch waren das rund 300.000 Reisende mehr als im Vorjahr. Durch diesen leichten Anstieg der Passagierzahlen und die Rückkehr einiger Mitarbeitenden aus dem Homeoffice fiel auch wieder mehr Müll an. Besonders deutlich war der Anstieg beim witterungsabhängigen Abfall, der sich kaum steuern lässt: In den kälteren Wintermonaten nutzten Flughafen und Airlines mehr Enteisungsmittel – somit kamen auch mehr Reststoffe zusammen. Insgesamt fielen jedoch immer noch 1.800 t weniger Abfall an als vor der Krise.

Funktionierende Kreislaufwirtschaft

Weniger ist mehr – das ist die Devise der Flughafengesellschaft in punkto Abfallaufkommen. Dennoch lässt sich Müll an einem hochfrequentierten Ort wie dem Airport nicht komplett vermeiden. Besonders wichtig ist daher, was mit den Wertstoffen passiert. Für die allermeisten Sorten gelingt dem Entsorgungsmanagement der FSG eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Wiederverwertung. Zum Beispiel:

→ **Grasschnitt:** Wo gemäht wird, fällt Gras: Bei den Mäharbeiten auf den Airport-Wiesen kamen 1.072 t grüne Biomasse zusammen (2020: 733 t). Das Gras transportierte die FSG zu einer nahe gelegenen Biogasanlage, die aus diesem natürlichen Rohstoff Energie erzeugt. Zuvor hatte die Universität Hohenheim einige Proben auf ihre Qualität untersucht und keine bedenkliche Schadstoffbelastung durch den Flugverkehr gefunden.

→ **Gummiabrieb und Fahrzeugreifen:** Wenn Flugzeuge landen, geht es heiß her – auch an den Reifen. Beim Touchdown entstehen schwarze Streifen auf der Runway. Aus Sicherheitsgründen werden sie regelmäßig mit Hochdruckreinigern entfernt. 2021 ergab das am STR insgesamt 7 t (2020: 8 t) Gummiabrieb. Aus diesem Material entsteht in der Verwertung wieder Energie. Seit einiger Zeit vermindert die FSG ihren Gummiabfall: Statt die abgefahrenen Reifen ihrer Gepäckschlepper sofort zu wechseln, lässt sie diese zunächst zwei- bis dreimal runderneuern. Das schont Ressourcen wie Kautschuk, Erdöl und Stahl.

→ **Enteisungsmittel und Flotatschlamm:** Bei der Flugzeugenteisung fallen organische Rückstände an. Spezielle Tanks unter den De-Icing-Positionen fangen die Flüssigkeit auf – im Berichtsjahr nur etwa halb so viel wie 2019, weil immer noch weniger Verkehr herrschte. Ansonsten ist nur die Witterung für stärkere Schwankungen verantwortlich. In den Resten des Enteisungsmittels findet sich eine recht große Menge gesamtorganischen Kohlenstoffs, auch Total Organic Carbon (TOC) genannt. Der TOC verbessert biologische Vorgänge bei der Abwasserreinigung und kann sogar zur Stromerzeugung genutzt werden. Darum nehmen ihn die



Der Mix macht's: Um Flugzeuge eisfrei zu halten, besprüht man sie bei Kälte mit biologisch abbaubarem Enteisungsmittel. Dank moderner Geräte kann der Cocktail am STR besonders maßvoll dosiert und – je nach Wetterbedingung – mit Wasser verdünnt werden.

Kläranlagen in den Nachbargemeinden gern. Gleiches gilt auch für den Schlamm, der bei der Aufbereitung des Wassers aus der Enteisung von Bodenflächen und Flugzeugen in einer Flotationsanlage entsteht.

→ **IT-Altgeräte:** Irgendwann haben Laptops, Smartphones und die sonstige Hardware des Flughafens ihre Lebenszeit hinter sich. Sobald sie auch nicht mehr für Ausbildungszwecke eingesetzt werden, spendet die FSG diese Altgeräte an das gemeinnützige Integrationsunternehmen AfB (Arbeit für Menschen mit Behinderung). Dessen Mitarbeitenden machen die Geräte entweder wieder flott und verkaufen sie in eigenen Secondhand-Shops – oder sie zerlegen und recyceln diese. Die darin enthaltenen Metalle und seltenen Erden werden so in den Stoffkreislauf zurückgeführt. Sowohl die Umwelt als auch die Gesellschaft haben einen Nutzen davon.

→ **Verbotene Gegenstände aus dem Handgepäck:** Fluggäste müssen größere Mengen an Getränken, Kosmetika oder Scheren im Handgepäck an der Sicherheitskontrolle abgeben. Jedes Jahr sind Tausende solcher Gegenstände zu schade für den Mülleimer. Der Flughafen übergibt sie an die karitativen Einrichtungen Fildertafel e. V. in Filderstadt und die Diakonie Karlshöhe in Ludwigsburg, die die Produkte wiederum günstig an Bedürftige verkaufen. Von Reisenden in die großen Sammelbehälter geworfene Getränkeflaschen und Dosen kommen der am STR gegründeten Initiative Spende dein Pfand zugute, die dank dieses Projekts fünf Arbeitsplätze schaffen konnte (→ S. 46). 2021 gab es knapp 180.600 solcher Spenden am STR – wegen des geringeren Fluggastaufkommens deutlich weniger als in den Jahren vor Corona.

→ **Papier:** Die Digitalisierung schreitet bei der FSG voran – wie bei vielen anderen Organisationen beschleunigt die Pandemie diesen Prozess. Immer häufiger ersetzt ein Klick die Unterschrift auf Papier. Im Homeoffice, aber auch aufgrund von Kurzarbeit druckten die Mitarbeitenden noch weniger Dokumente aus als 2020. Die FSG verbrauchte im Berichtsjahr 50 % weniger Papier als im Vorjahr (2020: –57 %). Die SAG erreichte 2020 einen Recyclingpapieranteil von 100 %, 2021 musste das Unternehmen an manchen Geräten allerdings teils wieder auf Frischfaserpapier umsteigen.

→ **Einwegplastik:** Wegwerfartikel wie Strohhalme, Besteck und Fastfood-Verpackungen aus Kunststoff sind seit Juli 2021 in der EU verboten. Die Gastronomiebetriebe am Airport verwenden bereits umweltfreundlichere Alternativen. Aufgrund der geringen Mengen wirkt sich das Gesetz kaum auf die Abfallbilanz des Flughafens aus. Mit einer Gebühr von 30 Cent für Wegwerfkaffeebecher regt die FSG die Beschäftigten seit Mitte Juli dazu an, lieber aus Tassen zu trinken. Zehn Kaffeeautomaten in der Werkstatt, im Bodenverkehrsdienst und bei der Feuerwehr geben die Einwegbecher aus. Im Jahr 2021 kamen so – aufgerundet von den Unternehmen FSG und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) – 10.500 € Spendengelder zusammen. Die Belegschaft hat abgestimmt, dass dieses Geld an die Fildertafel e. V. geht.

Bewusster Einkauf schützt die Umwelt

Im Jahr 2021 galten rund 2 % des Abfallaufkommens am STR als gefährlich – zum Beispiel lösemittelhaltige Farbrückstände, aufgebrauchte Batterien oder auch Restbestände an quecksilberhaltigen Leuchtmitteln. Letztere werden am Airport immer seltener, da energiesparende LEDs ohne giftige Schwermetalle sie ersetzen. Im AWZ werden Sonderabfälle zwischengelagert, bis eine darauf spezialisierte Firma sie abholt. Mit Gefahrstoffen sorgsam umzugehen und sie fachgerecht zu entsorgen, ist sowohl für die Umwelt als auch für den Arbeits- und Gesundheitsschutz wichtig. Anhand eines Gefahrstoffkatasters ist in den EMAS-geprüften Unternehmen SAG und FSG nachvollziehbar, wo geschultes Personal mit solchen Produkten arbeitet. Die Betriebe achten schon beim Einkauf auf die Inhaltsstoffe und gleichen sie mit ihrer Bestandsdatenbank ab. Falls diese nicht aufgeführt sind, suchen sie eine Alternative. Neue Stoffe bewertet ein Freibageteam aus Sicherheits- und arbeitsmedizinischen Fachkräften, Feuerwehrleuten sowie Beauftragten für Arbeitssicherheit, Entsorgung, Gewässer- und Umweltschutz. Dieses Vorgehen hält die Risiken durch Gefahrstoffe gering.

Weniger Trinkwasser verbrauchen

Mit Blick auf den Klimawandel kommt dem Schutz des Naturguts Wasser eine neue Bedeutung zu. Der Flughafen Stuttgart hat seine Versorgungsinfrastruktur bereits daran angepasst, um den Wasserverbrauch möglichst gering zu halten. Noch vor der Corona-Krise hatte die FSG zwei Wasserversorgungsnetze voneinander separiert. Aus einem Rohr wurden zwei: eines mit geringerem Durchmesser für Trinkwasser und eines mit größerem für Löschwasser – letzteres muss nun seltener durchgespült werden. Pro Jahr spart der Airport durch diese Maßnahme etwa 2.500.000 l. Ein Teil des Wassers wird zum Betrieb der Klimaanlage und zur Bewässerung der Grünflächen genutzt. Unter anderem deshalb unterscheidet sich die Menge des Frischwasserbezugs vom abgeleiteten Schmutzwasser.

Unsere Lebensgrundlagen bewahren

Reine Luft, klares Wasser und fruchtbare Böden sind unabdingbare Voraussetzungen für das Leben von Mensch und Tier. Der Umweltschutz am STR basiert darauf, den Wert der natürlichen Ressourcen zu kennen und zu schätzen. In diesem Punkt geht der Landesairport keine Risiken ein, sondern handelt stets nach dem Vorsorgeprinzip, um Schäden an der Umwelt von vornherein zu vermeiden.

Das Entwässerungsmanagement am Flughafen geht über die anspruchsvollen gesetzlichen Vorgaben hinaus. Auf diese Weise ist der Flugbetrieb auch bei starken Niederschlägen gewährleistet und die Umwelt wird nicht überlastet. Drainagen leiten das Regenwasser von Start- und Landebahn, Taxiways und Vorfeld zu den fünf unterirdischen Klär- und Rückhaltebecken. Mit einem Gesamtvolumen von über 100.000 m³ bieten sie ausreichend Platz – sogar für einen Jahrhundertregen. Da solche Extremwetterereignisse wegen des Klimawandels zunehmen, sind die Kapazitäten am STR dafür ausgelegt. Der Flughafen trägt somit zum Hochwasserschutz bei, denn ein ungehindertes Abfließen der Wassermassen würde sowohl die benachbarten Bäche und Seen als auch die dort lebenden Tiere und Pflanzen überfordern. Die Einleitung von unbelastetem Oberflächenwasser in Waagenbach, Steppach-Stausee und Langwieser See ist daher streng geregelt und nur nach Genehmigung der zuständigen Behörden zulässig. Unabhängige Gewässerkundler untersuchen die Ökosysteme bei regelmäßigen Gesundheitschecks. Die Ämter kontrollieren zudem, dass die Klärbecken technisch up to date sind. Im Unterschied zum Regenwasser werden häusliche und gewerbliche Abwässer zur Aufbereitung an die kommunalen Kläranlagen geleitet.

Insbesondere im Winter kann das Oberflächenwasser Enteisungsmittel enthalten. Dann wird es aus Umweltschutzgründen biologisch vorbehandelt, bevor es in öffentliche Gewässer abfließt. Die Mittel,

mit denen Flugzeuge und Betriebsflächen von Schnee und Eis befreit werden, haben einen hohen Anteil an gesamtorganischen Kohlenstoffen (TOC).

Im Jahr 2021 enthielt das Enteisungswasser 214 t TOC, während es im Vorjahr nur 119 t TOC waren. Hier zeichnen sich der leichte Verkehrsanstieg und die häufigeren Flugzeugenteisungen durch den kälteren Winter ab. Dennoch betrug die Menge an TOC nur ein Drittel im Vergleich zur Vorkrisenzeit. Ein Schwebebettreaktor filtert am STR die gesamtorganischen Kohlenstoffe aus dem Wasser. Dank exakter Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik kann das Entwässerungssystem des Airports das Abwasser nach Herkunft, Flächennutzung und Verschmutzungsgrad trennen. Unbelastetes und mit TOC versetztes Oberflächenwasser wird so nicht vermischt. Das zertifizierte Labor des Flughafens überwacht die Prozesse. Im Berichtsjahr hielten FSG und SAG alle regulatorischen Vorschriften ein.

Niederschlag sickert durch die Erde und gelangt ins Grundwasser – das ist der natürliche Kreislauf des Wassers. Dabei können Schadstoffe im Boden herausgeschwemmt werden und sich verteilen. So ist das auch bei per- und polyfluorierten Kohlenwasserstoffen (PFC). Diese Chemikalie befand sich früher im Löschschaum der Feuerwehren, gilt aber mittlerweile als gesundheitlich bedenklich. Messungen am ehemaligen Löschübungsbecken zeigten wenig überraschend, dass die PFC-Konzentration dort erhöht war. Schon im Jahr 2016 stellte der STR eine PFC-Behandlungsanlage auf. Seitdem reinigt eine effektive Filteranlage das Wasser im Bereich des belasteten Bodens. In der Natur zersetzt sich die Substanz nur äußerst langsam. Das Aufbereitungsverfahren wird den Flughafen also voraussichtlich noch für längere Zeit beschäftigen. Die FSG möchte das System effizienter machen: Aktuell läuft noch viel sauberes Regenwasser durch die Anlage – es stammt zum Beispiel von Dächern. Um dieses Oberflächenwasser zu trennen, liegt der FSG nun die entsprechende wasserrechtliche Genehmigung vor. Heute nutzt die Flughafenfeuerwehr ausschließlich Brandbekämpfungsmittel ohne PFC.

Eine weitere Gefährdung des Grundwassers besteht durch Erdöl. Um eine Umweltbelastung zu verhindern, reinigt die Flughafen-Feuerwehr die Verkehrsflächen regelmäßig. 2021 entfernte sie in 58 Einsätzen Öl oder Treibstoff vom Boden – 2020 waren es 65 Einsätze. Krisenbedingt musste die Anschaffung eines Spezialfahrzeugs für diese Reinigungsarbeiten auf 2023 verschoben werden.

6.123 m²

BEGRÜNTE DÄCHER auf
Airport-Gebäuden

Mehr Forschung nötig

Für das menschliche Auge sind sie unsichtbar: Ultrafeine Partikel (UFP) entstehen bei allen Verbrennungsprozessen, vom Kaminfeuer bis zu Flugzeugtriebwerken. Diese Teilchen sind um ein Vielfaches kleiner als Feinstaub. Sie kommen in der Luft in unterschiedlicher Konzentration vor – als komplexe und dynamische Gemische. Seit Langem erforscht die Fachwelt die Eigenschaften der UFP. Anders als bei gröberen Feinstäuben (PM10 und PM2,5) gibt es allerdings noch kein standardisiertes Messverfahren und daher auch keine gesetzlichen Immissionsgrenzwerte. Es besteht der Verdacht, dass sich diese Partikel schädlich auf Gesundheit und Umwelt auswirken könnten, allerdings liegt bislang noch keine ausreichende wissenschaftliche Evidenz vor. Die FSG beobachtet die Forschung beim Thema ultrafeine Partikel sorgfältig und nimmt ihre Verantwortung gegenüber den Beschäftigten und dem Umfeld sehr ernst. Sie tauscht sich regelmäßig mit Fachleuten, Behörden und anderen Airports, an denen bereits Studien durchgeführt wurden, aus.

Biologische Vielfalt stärken

Margeriten, Salbei, Spitzwegerich, Klee & Co. wachsen auf dem Flughafengelände: Die ca. 200 ha Glatthafer- und Rotschwingelwiesen rund um die 3.345 m lange Runway und die Rollwege bilden ein Trockenwiesenbiotop. Da die Grünflächen nicht landwirtschaftlich genutzt werden, hat sich dort ungeachtet des Verkehrs eine reiche Pflanzen- und Tierwelt niedergelassen. Der Airport kümmert sich um das Areal, düngt den Boden bei Bedarf, mäht lediglich ein- bis zweimal jährlich und lässt regelmäßig die Vegetation begutachten. Denn je dichter der Bewuchs, desto besser können sich Insekten und kleine Säugetiere dort vor Vögeln auf Beutejagd verstecken. Für die Pflege des Biotops und das Vertreiben von Vogelscharen ist der Wildlife Manager zuständig. Seine Aufgabe besteht darin, für Sicherheit im Luftverkehr zu sorgen, indem er Kollisionen zwischen Tieren und Flugzeugen verringert. Mitunter lässt es sich jedoch nicht verhindern. Die Wildlife-Strike-Rate (Kollisionen zwischen einem Tier und einem Luftfahrzeug pro 10.000 Flugzeugbewegungen) hat sich am STR von 5,1 im Vorjahr auf 6,8 im Jahr 2021 erhöht. Deutschlandweit lag die Wildlife-Strike-Rate 2021 bei 7,7.

Die Airport-Bienen sammelten auch in diesem Jahr wieder ihren Nektar und bestäubten dabei auch die Erdbeerpflanzen und Obstbäume auf den umliegenden Feldern. Witterungsbedingt kam allerdings nur wenig Honig zusammen, sodass die Bienen diesen behalten durften. Vor 10 Jahren hatte die FSG die Völker angesiedelt, um durch den Honig Erkenntnisse über Schadstoffrückstände des Luftverkehrs auf Blüten und Pollen gewinnen zu können. In Berichtsjahr gab es aufgrund

der geringen Ausbeute keine Honiganalyse. Das Bio-Monitoring über Grasschnittproben ließ die FSG aber wie gewohnt durchführen. Darüber hinaus überwacht die FSG die Konzentration der Luftschadstoffe am Flughafen in einem Kataster für jedes Kalenderjahr.

Die Belange der Umwelt denkt die FSG auch als Bauherrin immer mit. Neubauten bestückt sie entweder mit Solarpanels, begrünt die Dächer oder kombiniert beides. Bereits rund 6.000 m² Dachfläche auf Airport-Gebäuden sind bepflanzt und tragen so zur Biodiversität am STR bei. Moose, Gräser und Kräuter zieren zum Beispiel das Bürogebäude SkyPort, die Feuerwache und das Logistikzentrum Cargo Center Süd. Darüber hinaus besitzt die FSG weitere naturnahe Flächen, die vor allem als ökologischer Ausgleich für frühere Bauprojekte dienen. Dazu gehören Streuobstwiesen sowie ein Teil eines Naturdenkmals unweit des Airports: die insgesamt etwa 1.000 m lange Scherlachhecke in Filderstadt. Diese Hoch- und Baumhecke bietet Lebensraum für viele Arten – für ihren Erhalt setzte die Gemeinde Gelder aus der Ausgleichsabgabe des Flughafens ein.



Am besten, Flugzeuge und Vögel gleiten auf getrennten Wegen durch die Lüfte. Damit sie am STR nicht kollidieren, kümmert sich ein so genannter Wildlife Manager darum, dass diese Tiere sich nicht am Airport ansiedeln.

Wo wir stehen.

Ready.
Mit mehr Power zum Ziel.

Der Stuttgart Airport macht Tempo: 2040 statt 2050 – bis dahin wollen wir die Netto-Treibhausgasneutralität erreichen. Mit der Entwicklung unserer Klimastrategie STRzero haben wir 2021 für dieses Vorhaben Anlauf genommen. Auf dem Weg zum Ziel gewähren wir unseren Stakeholdern Einblicke, wo wir aktuell stehen: bei den finanziellen als auch bei den nichtfinanziellen Kennzahlen.

BILANZ

der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2021

Aktiva	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	1.052	1.418
2. Geleistete Anzahlungen	686	439
	1.738	1.857
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	346.502	365.212
2. Technische Anlagen und Maschinen	45.164	49.052
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	24.727	24.486
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.401	7.559
	425.794	446.309
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	17.394	19.832
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	257	500
3. Beteiligungen	94.722	97.551
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	722	500
	113.095	118.383
	540.627	566.549
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.203	2.271
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.223	4.680
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.949	4.409
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	32	0
4. Forderungen gegen Gesellschafter	826	296
5. Sonstige Vermögensgegenstände	7.798	7.538
	16.828	16.923
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	18	1.433
	19.049	20.627
C. Rechnungsabgrenzungsposten	243	95
	559.919	587.271

Passiva	31.12.2021 T€	31.12.2020 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	43.464	140.370
	48.464	145.370
IV. Jahresfehlbetrag	-24.729	-96.906
	369.181	393.910
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	11	0
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	5.090	4.962
2. Steuerrückstellungen	0	2.574
3. Sonstige Rückstellungen	20.510	21.936
	25.600	29.472
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	109.058	108.199
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.103	6.107
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	37.744	39.599
4. Sonstige Verbindlichkeiten	4.615	4.463
	160.520	158.368
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.607	5.521
	559.919	587.271

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Flughafen Stuttgart GmbH vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021

	31.12.2021	31.12.2020
	T€	T€
1. Umsatzerlöse	143.787	142.059
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	463	762
3. Sonstige betriebliche Erträge	34.672	7.116
	178.922	149.937
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7.644	8.012
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	43.514	45.255
	51.158	
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	44.404	44.486
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	13.068	14.033
	57.472	
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	32.581	33.341
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	50.089	66.313
8. Erträge aus Beteiligungen	479	558
9. Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen	-1.793	-2.502
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	54	7
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen	9.812	33.558
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.387	678
13. Ergebnis vor Ertragsteuern	-24.837	-97.676
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	769	1.065
15. Ergebnis nach Steuern	-24.068	-96.611
16. Sonstige Steuern	-661	-295
17. Jahresfehlbetrag	-24.729	-96.906

ANHANG

für das Geschäftsjahr 2021

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 2021 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 Stromnetzbe- reich 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 Überlas- sungsvertrages werden diese Anlagen an die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) verpachtet. Betreiberin der Versorgungsan- lagen ist, entsprechend den vertraglichen Regelungen, die FSEG. Die Miet- und Pächterlöse für die Betriebsmittelüberlassung an die FSEG beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 10.376 T€. Weiterhin hat die Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2021 für Personalüber- lassung und Managementdienstleistungen 2.575 T€ an die FSEG verrechnet. Die FSEG liefert der Flughafen Stuttgart GmbH elektri- sche Energie und Energie in Form von Wärme, Kälte und Beleuchtung. Im Geschäftsjahr 2021 hat die Flughafen Stuttgart GmbH von der FSEG Leistungen in Höhe von 18.524 T€ bezogen.

Für den Tätigkeitsabschluss gemäß § 6b Abs. 3 EnWG wurden dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Abschrei- bungsmethoden 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 Bewertungs- methoden wurden unverändert zum Vorjahr angewendet.

Anlagevermögen

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

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen bzw. bei voraussichtlich dauernder Wertminderung um außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen wurden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Erhaltene Zuschüsse wurden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten gekürzt. Die Abschreibungen erfolgten planmäßig über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, wobei sowohl die lineare als auch die degressive Abschreibungs-

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

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

Für Befuerungsteile wurde ein Festwert gem. § 240 Abs. 3 HGB in Höhe von 494 T€ gebildet.

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.

Entwicklung des Anlagevermögens
der Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2021

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwerte	
	Stand 01.01.2021 T€	Zugänge* T€	Abgänge T€	Umbuchungen T€	Stand 31.12.2021 T€		Stand 01.01.2021 T€	Abschreibungen des Berichtsjahres T€	Abgänge T€	Stand 31.12.2021 T€	Stand 31.12.2021 T€	Stand 31.12.2020 T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	22.004	250	130	322	22.446		20.586	937	130	21.393	1.053	1.418
2. Geleistete Anzahlungen	439	604	58	-299	686		0	0	0	0	686	439
	22.443	854	188	23	23.132		20.586	937	130	21.393	1.739	1.857
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	925.473	636	609	119	925.619		560.261	19.098	242	579.117	346.502	365.212
2. Technische Anlagen und Maschinen	417.553	1.938	373	1.316	420.434		368.501	7.099	330	375.270	45.164	49.052
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	86.839	4.389	8.320	1.329	84.237		62.353	5.447	8.290	59.510	24.727	24.486
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.559	5.079	450	-2.787	9.401		0	0	0	0	9.401	7.559
	1.437.424	12.042	9.752	-23	1.439.691		991.115	31.644	8.862	1.013.897	425.794	446.309
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	69.741	4.499	0	0	74.240		49.909	6.938	0	56.847	17.393	19.832
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	500	0	243	0	257		0	0	0	0	257	500
3. Beteiligungen	106.630	45	0	0	106.675		9.079	2.874	0	11.953	94.722	97.551
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	500	222	0	0	722		0	0	0	0	722	500
	177.371	4.766	243	0	181.894		58.988	9.812	0	68.800	113.094	118.383
Gesamt	1.637.238	17.662	10.183	0	1.644.717		1.070.689	42.393	8.992	1.104.090	540.627	566.549

* einschließlich Investitionszuschuss (64 T€)

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 314 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 31.12.2021	1,87

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 0,40 % (Vorjahr: 0,47 %) für bestehende Altersteilzeitarbeitsverhältnisse sowie 0,34 % (Vorjahr: 0,47 %) für Anwartschaften zugrunde gelegt. Bei der Berechnung der Altersteilzeitrückstellungen wurden künftige Lohn- und Gehaltssteigerungen ab dem 01. Oktober 2022 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. 74) dargestellt.

Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2021

Name und Sitz des Unternehmens	Anteil am Kapital %	Eigen- kapital T€	Ergebnis des Geschäftsjahres T€
Baden-Airpark GmbH, Rheinmünster	65,8	100.113	–5.510
Cost Aviation GmbH (CA), Stuttgart	75,0	124	24
Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Stuttgart	100,0	25	219 ¹
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH, Stuttgart	100,0	1.684	–1.574 ¹
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Leinfelden-Echterdingen	100,0	1.077	451
S. Stuttgart Ground Services GmbH, Leinfelden-Echterdingen	74,9	451	–368
AHS Aviation Handling Services GmbH, Hamburg	10,0	1.587	–30
Flughafen Parken GmbH, München	14,29	295	22 ²

¹ Vor Ergebnisabführung aufgrund des bestehenden Ergebnis-/Gewinnabführungsvertrags.
² Vorläufiges Jahresergebnis.

Die Flughafen Stuttgart GmbH stellt als Mutterunternehmen zum 31. Dezember 2021 für den größten Kreis von Unternehmen einen Konzernabschluss auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Finanzanlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 6.938 T€ (Vorjahr: 33.417 T€) und Beteiligungen in Höhe von 2.874 T€ (Vorjahr: 141 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 595 T€ (Vorjahr: 1.443 T€).

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 1.855 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 11. Mai 2021 und 08. Juni 2021 wurde der gesamte Bilanzverlust des Vorjahres durch die Auflösung freier Gewinnrücklagen ausgeglichen. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Gewinnrücklagen auf 48.464 T€ (Vorjahr: 145.370 T€). Davon beträgt die satzungsmäßige Gewinnrücklage zum 31. Dezember 2021 10 % des Stammkapitals (5.000 T€).

Ausschüttungsgesperrte Beträge bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 314 T€ (Vorjahr: 417 T€).

Rückstellungen

Der Bilanzausweis setzt sich wie folgt zusammen:

Art der Rückstellungen	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€
Rückstellungen für Pensionen	5.090	4.962
Steuerrückstellungen	0	2.574
Sonstige Rückstellungen	20.510	21.935
	25.600	29.471

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Aufwendungen für noch zu erteilende Gutschriften (8.946 T€), für noch nicht abgerechnete Bauleistungen (4.684 T€), für Personalaufwendungen (4.578 T€) sowie für sonstige zum Bilanzstichtag erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten (2.302 T€).

Die Altersteilzeitverpflichtungen (1.910 T€) wurden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem beizulegenden Zeitwert zum 31. Dezember 2021 des Deckungsvermögens (429 T€) verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 429 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	
	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€	31.12.2021 T€	31.12.2020 T€
Verbindlichkeiten								
– gegenüber Kreditinstituten	109.058	108.199	108.512	107.522	546	677	0	0
– aus Lieferungen und Leistungen	9.103	6.107	9.103	6.107	0	0	0	0
– gegenüber verbundenen Unternehmen	37.671	39.599	37.671	39.599	0	0	0	0
– sonstige	4.615	4.463	2.979	3.262	279	280	1.357	922
(davon aus Steuern)	(24)	(1.186)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	160.447	158.368	158.265	156.490	825	957	1.357	922

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen geschäftsübliche Eigentumsvorbehalte.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren 700 T€ (Vorjahr: 1.758 T€) aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

Rechnungsabgrenzungsposten

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 P14 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 2021 ein aktiver Steuerabgrenzungsposten. Von dem Wahlrecht der Aktivierung dieses Steuerabgrenzungspostens wird in Einklang mit § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB kein Gebrauch gemacht.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Finanzielle Verpflichtungen aus begonnenen Investitionen (luft- und landseitiger Flughafenausbau) bestehen in Höhe von rund 30 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 2021 in Höhe von 1.143 T€. Für den Zeitraum 2022 bis 2029 bestehen weitere Verpflichtungen in Höhe von 1.148 T€. Die Miet-, Pacht- und Leasingverträge betreffen Mieten für den Fuhrpark, EDV-Hardware 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:

	2021 T€
Flughafenentgelte	34.018
Abfertigungsentgelte	20.127
Zentrale Infrastrukturentgelte	9.384
Sonstige Erlöse Aviation	9.070
Miet- und Pachterlöse	37.184
Umsatz- und Konzessionsabgaben/ Gestattungsentgelte	16.536
Erlöse aus Versorgungsleistungen	9.386
Sonstige Erlöse Non-Aviation	8.082
	143.787

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 1.264 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 1.737 T€ (Vorjahr: 2.351 T€) sowie eine Erstattung vom Bund und den Gesellschaftern Land Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart für Vorhaltekosten im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie während des ersten Lockdowns 2020 in Höhe von 30.969 T€ enthalten.

Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betrugen im Jahr 2021 2.671 T€ (Vorjahr: 3.107 T€).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 149 T€ (Vorjahr: 125 T€) enthalten.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2021 T€	2020 T€
Finanzerträge		
Erträge aus Beteiligungen	479	558
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(479)	(558)
Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	0	212
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	54	7
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(54)	(0)
	533	777
Finanzaufwendungen		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-9.812	-33.558
Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen	-1.793	-2.714
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.387	-678
	-12.992	-36.950
Finanzergebnis	-12.459	-36.173

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen betreffen im Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 101 T€ (Vorjahr: 120 T€) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, die mit Zinserträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 5 T€ (Vorjahr: 7 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.

Sonstige Angaben

Mitarbeiterzahl

Gemäß § 285 Nr. 7 HGB beträgt die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Geschäftsführer und Auszubildende) 965 (Vorjahr: 989):

Angestellte	577
Gewerbliche Arbeitnehmer	388
	965

Angaben zu Organen der Gesellschaft

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2021 gehörten der Geschäftsführung

Herr Walter Schoefer, Weissach,
Frau Dr. Arina Freitag (bis 31. Dezember 2021), Stuttgart,

an.

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung (einschließlich von Dritten gewährter Vergütungen) beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 416 T€.

Die Gesamtbezüge von Herrn Walter Schoefer im Geschäftsjahr 2021 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	195 T€
Erfolgsabhängige Vergütung für 2020	0 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	5 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	204 T€

Weiterhin besteht für Altersversorgungsansprüche zum 31. Dezember 2021 eine Pensionsrückstellung für Herrn Walter Schoefer in Höhe von 1.837 T€.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Frau Dr. Arina Freitag im Geschäftsjahr 2021 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	195 T€
Erfolgsabhängige Vergütung für 2020	0 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	10 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	7 T€
Gesamtbezüge	212 T€

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

An weitere ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2021 224 T€ bezahlt; für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.253 T€.

Aufsichtsrat

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 28 T€.

Anhang

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 24.729 T€ auf neue Rechnung vorzutragen.

Nachtragsbericht

Am 24. Februar 2022 haben die russischen Streitkräfte mit der Invasion in die Ukraine einen Krieg innerhalb Europas begonnen. Es ist davon auszugehen, dass der Luftverkehr durch wechselseitige Sperren des europäischen und russischen Luftraums weitreichenden Einschränkungen unterliegen wird. Die wirtschaftlichen Auswirkungen, auch auf die FSG, sind unter anderem aufgrund der seitens der EU auferlegten Sanktionen sowie der steigenden Energiepreise derzeit nicht absehbar.

Mit Ausnahme dieses Sachverhalts und 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, 16. März 2022

Flughafen Stuttgart GmbH

Geschäftsführung



Walter Schoefer



Ulrich Heppe

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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 geprüft.

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote). Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lage- und 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 2021 geprüft. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Sparte Netz – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 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 16. März 2022

Baker Tilly GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Düsseldorf)



Peter Schill
Wirtschaftsprüfer



Daniel Deutsch
Wirtschaftsprüfer

PERSONALKENNZAHLEN

2020/2021

Für alle Personalkennzahlen gilt der Stichtag 31. Dezember. Wo nicht eigens vermerkt, beziehen sich die Zahlen auf die Stammsgesellschaft (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						2021					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammsgesellschaft	267	26,9	726	73,1	993	100	265	27,7	692	72,3	957	100
Voll- und Teilzeitbeschäftigte												
Vollzeit	163	16,4	655	66,0	818	82,4	165	17,2	625	65,3	790	82,6
Teilzeit	104	10,5	71	7,2	175	17,6	100	10,5	67	7,0	167	17,5
Arbeitsverträge												
Befristet	10	1,0	12	1,2	22	2,2	3	0,3	7	0,7	10	1,0
Unbefristet	257	25,9	714	71,9	971	97,8	262	27,4	685	71,6	947	99,0
Weitere Beschäftigte												
Auszubildende und dual Studierende	15	–	46	–	61	–	15	–	43	–	58	–
Studierende im Praktikum	0	–	2	–	2	–	1	–	1	–	2	–
Leiharbeitende	0	–	0	–	0	–	0	–	0	–	0	–
Gesamtbeschäftigte	282	26,7	774	73,3	1.056	100	281	27,6	736	72,4	1.017	100
Mitarbeitende mit Kollektivvereinbarungen ¹	274	97,2	745	96,3	1.019	96,5	270	96,1	709	96,3	979	96,3

¹ Einschließlich Leiharbeitenden.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

	2020			2021		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Meldepflichtige Unfälle ¹	4	10	14	0	11	11
davon Betriebs-/Arbeitsunfälle	3	7	10	0	8	8
davon Wegeunfälle	1	1	2	0	1	1
davon Betriebssportunfälle	0	2	2	0	2	2
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle ²	–	–	331	–	–	219
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0	0	0	0
1.000-Personen-Quote ³	11,0	9,0	9,5	0	14,7	10,7
Krankentage ⁴	2.721	10.064	12.785	3.403	9.502	12.905
Krankheitsquote ⁵	4,2	5,6	5,2	5,3	5,5	5,4

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				2021			
	Eintritte	in %	Austritte	in %	Eintritte	in %	Austritte	in %
Eintritte und Austritte gesamt	67	–	62	–	25	–	70	–
nach Altersklassen ¹								
< 30 Jahre	35	52,2	14	22,6	15	60,0	22	31,4
30 bis 39 Jahre	16	23,9	7	11,3	5	20,0	13	18,6
40 bis 49 Jahre	9	13,4	8	12,9	5	20,0	8	11,4
50 bis 59 Jahre	4	6,0	5	8,1	0	0	3	4,3
> 59 Jahre	3	4,5	28	45,2	0	0	24	34,3
nach Geschlecht ¹								
weiblich	20	29,9	9	14,5	18	72,0	12	17,1
männlich	47	70,2	53	85,5	7	28,0	58	82,9
Durchschnittliche Fluktuationsquote ²				5,9				7,0

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 2021

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammsgesellschaft	265	27,7	692	72,3	957	100
nach Altersklassen						
< 30 Jahre	46	4,8	62	6,5	108	11,3
30 bis 39 Jahre	75	7,8	85	8,9	160	16,7
40 bis 49 Jahre	66	6,9	140	14,6	206	21,5
50 bis 59 Jahre	64	6,7	297	31,0	361	37,7
> 59 Jahre	14	1,5	108	11,3	122	12,8

Anzahl und Altersstruktur Führungskräfte 2021

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Führungskräfte	17	22,4	59	77,6	76	100
nach Altersklassen ¹						
< 30 Jahre	0	0	2	2,6	2	2,6
30 bis 39 Jahre	3	4,0	9	11,8	12	15,8
40 bis 49 Jahre	7	9,2	13	17,1	20	26,3
50 bis 59 Jahre	6	7,9	27	35,5	33	43,4
> 59 Jahre	1	1,3	8	10,5	9	11,8

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Führungskräfte.

Nationalitäten

	2020						2021					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	267	26,9	726	73,1	993	100	265	27,7	692	72,3	957	100
deutsche Staatsangehörigkeit	237	23,9	666	67,1	903	90,9	235	24,6	633	66,1	868	90,7
andere Staatsangehörigkeit	30	3,0	60	6,0	90	9,1	30	3,1	59	6,2	89	9,3

Beschäftigte mit Behinderung

	2020						2021					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeitende mit Behinderung ¹	17	6,0	74	9,6	91	8,6	19	6,8	70	9,5	89	8,8
Mitarbeitende mit GdB < 50	7	–	34	–	41	–	8	–	34	–	42	–
davon gleichgestellte Beschäftigte	2	–	17	–	19	–	3	–	18	–	21	–
Mitarbeitende mit Schwerbehinderung (GdB > 50)	10	–	40	–	50	–	11	–	36	–	47	–
Mitarbeitende mit Einschränkung ²	12	–	57	–	69	–	14	–	54	–	68	–
Schwerbehindertenquote ²						7,4						7,7

¹ Ohne Leiharbeitende.
² Gemäß Sozialgesetzbuch IX.

Inanspruchnahme von Elternzeit

	2020						2021					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit ¹	45	4,5	69	7,0	114	11,5	51	5,3	79	8,3	130	13,6
Elternzeit in Anspruch genommen ^{2, 3}	35	77,8	10	14,5	45	39,5	35	68,6	12	15,2	47	36,2
nach Beendigung der Elternzeit zurückgekehrt ³	14	31,1	9	13,0	23	20,2	12	23,5	10	12,7	22	16,9
nach Beendigung der Elternzeit ausgetreten ³	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	2,0	0	0	1	0,8
Quote der Rückkehrenden ³		100		100		100		92,0		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			2021		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Person ¹	34,2	53,6	41,9	9,5	53,6	41,4
pro Führungskraft ²	2,1	15,5	12,3	7,9	11,8	10,9
pro Person ohne Führungsverantwortung	10,6	57,7	44,9	9,6	58,4	44,6

¹ Einschließlich Personen in der Ausbildung, im dualen Studium und im Praktikum.
² Führungsverantwortung für mindestens drei Mitarbeitende.

UMWELTKENNZAHLEN

2019 bis 2021

Teil der Umwelterklärung nach EMAS

Die personenbezogenen Angaben beziehen sich auf folgende Personalzahlen der FSG [957 (2021), 993 (2020), 998 (2019)], FSEG [1 (2019-2021)] und SAG [(346 (2021), 347 (2020), 505 (2019))]. 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 2021 auf 21.146 FB [25.201 (2020), 72.185 (2019)]. Werte mit der Bezeichnung Flughafen Stuttgart beziehen sich auf Emissionen und Verbräuche, die am Standort durch die FSG-Organisation und weitere Akteure entstehen. Erläuterungen zu den Entwicklungen sind in diesem Bericht zu finden.

Energie

Gesamtenergiebezug	2021	2020	2019
Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)	87,0	81,3	101,7
Gesamtenergiebezug FSG (GWh) ¹	29,6	20,9	26,4
Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)	21,9	21,5	27,4
Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergiebezug (%)	35,8	34,2	32,9
Gesamtenergiebezug Fhg. Stuttgart pro VE (kWh/VE)	21,4	23,4	7,8
Gesamtenergiebezug FSG, FSEG und SAG pro VE (kWh/VE)	12,7	12,2	4,1

Direkter Energiebezug	2021	2020	2019
Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh) ²	46,8	45,1	50,9
Erdgas (m³)	4.283.738	4.158.265	4.811.016
Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)	10,1	13,3	15,5
Heizöl (l) ³	234.135	195.899	126.828
Pellets (kg) ⁴	111.740	80.600	109.520
Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)	9,0	11,7	13,6
im BHKW	8,3	10,9	12,7
in PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung)	0,7	0,7	0,7
Stromerzeugung in PV-Anlagen zur Einspeisung (GWh)	1,7	1,8	1,8
Wärme- und Kälteproduktion FSEG (GWh)	11,8	11,7	14,0
Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)	6,1	5,4	11,8
Kraftstoffbezug FSG (inkl. SAG, GWh)	3,4	2,8	7,2
darin Abfertigungsfuhrpark (GWh)	1,9	1,7	5,2
Prozessenergie FSG (GWh) ⁵	0,2	0,2	0,3
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro FB (kWh/FB)	108,8	102,3	94,2
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro VE (kWh/VE)	0,75	0,74	0,52
Elektrifizierungsquote Abfertigungsfuhrpark (%)	37,4	37,1	34,1

¹ Inkl. Gesamtenergiebezug SAG.
² Gesamte Brennstoffenergie, die von der FSEG für den Betrieb ihrer Feuerungsanlagen am Flughafen Stuttgart eingesetzt wurde.
³ Inkl. Verbräuche der Notstromgeneratoren.
⁴ Einkaufsmengen.
⁵ Für die Brandlöschübungen der Feuerwehr setzt die FSG Propangas ein. Die Luftstartgeräte wurden 2019 und 2021 testweise mit einem umweltfreundlicheren synthetischen Diesel anstelle von Kerosin betankt.

Energie (Fortsetzung)

Indirekter Energiebezug	2021	2020	2019
Strombedarf Flughafen Stuttgart (GWh) ⁶	42,9	42,3	52,1
Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh) ⁷	33,9	30,6	38,6
Strombezug FSG (inkl. SAG, GWh)	6,8	6,5	6,5
Strombezug FSEG (inkl. Netzverluste, GWh)	12,3	9,1	11,1
Anteil ern. Energien am Strombezug (FSG, FSEG, %)	100	100	100
Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh) ⁸	30,7	25,9	30,0
Wärmebezug FSG (inkl. SAG, GWh)	16,9	11,4	12,4
Wärmebezug FSEG (GWh) ⁹	0,2	0,7	2,7
Strombedarf Fhg. Stuttgart pro VE (kWh/VE)	10,6	12,2	4,0
Wärmebezug pro m² Energiebezugsfläche Fhg. Stuttgart (kWh/m²)	101,9	83,2	90,5

⁶ Summe aus externem Strombezug, BHKW, Fotovoltaikanlagen (zur Eigenversorgung) und Netzersatzanlagen.
⁷ Vorläufiger Wert 2021. Entwertung der Herkunftsnachweise zum Berechnungszeitpunkt noch nicht vorhanden. Strommenge, die die FSEG als Energiedienstleister für die Flughafen Stuttgart Organisation und für weitere Firmen am Standort einkauft.
⁸ Die Bilanzierung der Heizenergie erfolgt über eine Verteilung der Gebäudewärmebezüge auf die Nutzfläche (fremd- oder eigengenutzt).
⁹ Die FSEG benötigt Wärme, um mit Hilfe der Absorptionskältemaschinen Kälte zu produzieren.

Klimaschutz

CO ₂ -eq-Emissionen (nach ACA) ¹	2021	2020	2019
Gesamte CO ₂ -eq-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)	9.625	9.314	10.708
Scope 1 (t)	9.625	9.314	10.708
Brennstoffverbrauch (t)	9.219	8.912	10.052
Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)	306	300	586
Prozessenergieverbrauch (t) ²	99	102	70
Scope 2 (t)	0	0	0
Energiefremdbezug (t)	0	0	0
Scope 3 (t)	85.837	81.908	225.047
Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter (t)	264	348	565
Strombezug Mieteinheiten (t)	1.614	1.872	2.762
Dienstreisen Mitarbeitende (t)	29	87	105
Landseitiger Verkehr (t) ³	32.276	31.805	90.157
darin Anreiseverkehr Fluggäste (t)	17.157	17.149	68.238
darin Pendelverkehr Mitarbeitende (t)	12.673	12.468	19.644
LTO-Zyklus + APU Luftverkehr (t) ⁴	51.653	47.795	131.459
Gesamte CO ₂ -eq-Emissionen Scop 1+ 2 pro VE (kg/VE)	2,37	2,68	0,82
CO ₂ -Emissionen Abfertigungsfahrzeuge pro FB (kg/FB)	3,4	3,8	3,7
CO ₂ -Emissionen LTO+APU pro FB (t/FB)	0,83	0,81	0,92

¹ Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (Scope 3 = Fremdan teil).
² Inkl. Kältemittelverluste (2021: 51t, 2020: 0t, 2019: 0t). 2021 waren die Werte höher, da Kältemittel nach einem Defekt nachgefüllt werden mussten.
³ An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchern, Angestellten und Lieferfirmen.
⁴ Der Wert für den LTO-Zyklus und den APU-Luftverkehr wird für das Jahr 2021 erstmals intern ermittelt.

Klimaschutz (Fortsetzung)

Emittierte Luftschadstoffe (Flughafen Stuttgart Organisation) ⁶	2021	2020	2019
Stickoxide NO _x (t)	3,92	3,70	6,19
Schwefeloxide SO ₂ (t)	0,32	0,28	0,35
Feinstaub PM10 (t)	0,12	0,11	0,60
Emittierte Luftschadstoffe pro VE (g/VE)	1,07	1,18	0,55

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

Fluglärm

Flugbewegungen nach Tageszeit	2021	2020	2019
6–18 Uhr (Tag)	45.636	42.303	98.855
18–22 Uhr (Abend)	11.525	12.312	32.273
22–6 Uhr (Nacht)	2.508	2.098	6.911
23-6 Uhr (Ausnahmegenehmigungen) ¹	2.473	2.090	4.302

Fläche Lärmfestschreibungskontur (km²) ²	2021	2020	2019
Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag	1,79	2,04	3,50
Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht	2,75	2,72	5,42

Dauerschallpegel (Mittelwert)	2021	2020	2019
Ø alle Messstationen Tag dB(A)	48,9	47,4	54,0
Ø alle Messstationen Nacht dB(A)	42,4	41,6	44,6

Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Personen) ³	2021	2020	2019
Dauerschallpegel 60–65 dB(A) Tag und Abend	140	200	2.750
Dauerschallpegel >65 dB(A) Tag und Abend	0	0	60
Dauerschallpegel Tag und Abend	140	200	2.810
Dauerschallpegel 50–55 dB(A) Nacht	690	620	8.540
Dauerschallpegel >55 dB(A) Nacht	0	60	230
Dauerschallpegel Nacht	690	640	8.770

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	2021	2020	2019
Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m³) ¹	161.429	181.581	297.972
Bezug Frischwasser FSG (inkl. SAG, m³)	102.886	147.469	199.767
Bezug Frischwasser FSEG (m³)	13.365	13.053	23.561
Frischwasserbezug Fhg. Stuttgart pro VE (m³/VE)	39,7	52,3	22,9

¹ Enthalten sind alle Unternehmen am Standort.

Gewässerschutz (Fortsetzung)

Einspeisung Abwasser	2021	2020	2019
Häusliches Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m³)	131.632	139.235	259.790
Häusliches Schmutzwasser FSG (inkl. SAG, m³)	85.595	105.976	174.490
Häusliches Schmutzwasser FSEG (m³)	6.591	6.527	11.796
Enteisung	2021	2020	2019
Enteisungsabwasser (m³) ²	498.744	541.162	548.316
Angefallene Menge TOC (t)	214	119	651
aus Flugzeugenteisungen SAG (t)	54	56	106

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

Material

Enteisungsmittel	2021	2020	2019
Enteisungsmittel Flughafen Stuttgart gesamt (t)	1.510	633	2.378
Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)	1.113	310	509
Enteisungsmittel Flugzeuge (t)	397	323	1.868
darin Enteisungsmittel Flugzeuge SAG (t)	163	179	344

Papier	2021	2020	2019
Papier FSG (inkl. FSEG, 1.000 Blatt)	500	1.000	2.350
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)	60	20	43
Papier pro FSG-Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	0,5	1,0	2,4
Papier SAG (1.000 Blatt)	1.480	1.000	1.200
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch SAG (%)	84	100	100
Papier pro SAG-Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	4,3	2,9	2,4

Sonstige RHB-Stoffe	2021	2020	2019
Sonstige RHB-Stoffe Fhg. Stuttgart Organisation (l)	9.141	15.271	18.461
Farbe (kg)	1.330	7.270	5.450
Verdünner (l)	400	400	1.050
Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor, l)	6.746	3.966	9.236

Entsorgung

Abfallaufkommen ¹	2021	2020	2019
Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)	5.413	3.446	7.288
ohne witterungsabhängige Abfallkategorien (t) ²	1.159	1.201	3.112
nicht gefährliche Abfälle (t)	5.313	3.385	6.399
gefährliche Abfälle (t)	101	61	889

Entsorgung (Fortsetzung)

Verwertungsquote (%)	99,2	98,0	98,2
Abfall pro VE (kg/VE)	1,33	0,99	0,56
Abfall pro VE (ohne witterungsabhängige Abfallkat., kg/VE)	0,29	0,35	0,24

Entwicklung ausgewählter Abfallarten ³	2021	2020	2019
Flugzeugenteisungsmittel (t)	2.775	1.110	2.176
Grasschnitt (t)	1.072	733	675
Restmüll (zur Verwertung, t)	419	383	784
Flotatschlamm (t) ⁴	360	360	0
Mischpapier (t)	108	81	320
Fettabscheiderinhalte (t)	86	125	248
Sonstiges (zur Verwertung, t)	78	91	219
Kehricht (t)	75	51	66
Bauschutt (t)	53	91	84
Grünschnitt (t)	48	42	42

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 saisonaler Schwankungen.

³ In der oben genannten Abfallmenge enthalten; genannt sind die zehn mengenmäßig häufigsten Abfallarten (Bezugsjahr 2021). 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 noch in der Menge der Schlämme aus Beckenreinigung enthalten, ab 2020 wieder in getrennten Kategorien.

Biologische Vielfalt

Flächeninformationen	2021	2020	2019
Gesamtfläche Flughafen Stuttgart (ha)	400,9	402,0	401,3
Energiebezugsfläche (m²) ¹	303.199	302.769	301.932

Flächenverbrauch in Bezug auf biologische Vielfalt	2021	2020	2019
Versiegelte Fläche (ha)	212,3	213,6	212,5
darin bebaute Fläche (ha, ohne US-Teil)	21,8	22,8	22,8
Naturnahe Fläche am Standort (ha)	189,2	189,0	189,4
darin Dachbegrünungsflächen (ha)	0,6	0,6	0,6
Naturnahe Fläche außerhalb des Standorts (ha) ²	3,5	3,5	3,5

Anzahl Wildtierschläge	2021	2020	2019
pro 10.000 Flugbewegungen (Anzahl)	6,8	5,1	6,6

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

² Enthält von der FSG gepflegte Flächen; hauptsächlich Ausgleichsflächen. Die Vorjahreswerte wurden 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 2021 überzeugt sowie wichtige Geschäftsvorgänge in seinen Sitzungen am 27. April 2021, 27. Juli 2021 und am 07. Dezember 2021 beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2021 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 2021 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns und empfiehlt der Gesellschafterversammlung,

- a) den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2021 mit einem Jahresfehlbetrag von –24.729 T€ und einer Bilanzsumme von 559.919 T€ festzustellen,
- b) der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2021 Entlastung zu erteilen,
- c) zu beschließen, den Jahresfehlbetrag von –24.729 T€ auf neue Rechnung vorzutragen, wobei die Geschäftsführung wie im Vorjahr ermächtigt wird, die Gewinnrücklage der Flughafen Stuttgart GmbH in Höhe des Jahresfehlbetrages aufzulösen und hierdurch den Jahresfehlbetrag zu decken. Von dieser Ermächtigung kann, wie im Vorjahr, bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses für das Folgejahr Gebrauch gemacht werden,

- d) den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2021 mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von –22.380 T€ und einer Konzern-Bilanzsumme von 625.553 T€ festzustellen,
- e) die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Baker Tilly GmbH & Co. KG, Stuttgart als Abschlussprüfer der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2022 zu bestellen.

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

Stuttgart-Flughafen, den 05. April 2022

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats



Minister Winfried Hermann

GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG NACH EMAS

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

Name des Umweltgutachters

Prof. Dr.-Ing. Jan Uwe Lieback

Registrierungsnummer

DE-V-0026

Zugelassen für die Bereiche (NACE)

- 35.11.6 Elektrizitätserzeugung aus erneuerbaren Energien (z. B. Wind, Biomasse, Solar und Geothermie) mit und ohne Fremdbezug zur Verteilung
- 35.11.8 Elektrizitätserzeugung aus Wärmekraft (ohne Kernenergie) mit und ohne Fremdbezug zur Verteilung
- 35.13 Elektrizitätsverteilung
- 35.30.6 Wärmeversorgung
- 52.23 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt

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 19. Mai 2022



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

Wo wir hinwollen.

ABFLUG / DEPARTURES		1/2	
Flug	Weg	Weg	Weg
100	100	100	100
101	101	101	101
102	102	102	102
103	103	103	103
104	104	104	104
105	105	105	105
106	106	106	106
107	107	107	107
108	108	108	108
109	109	109	109
110	110	110	110
111	111	111	111
112	112	112	112
113	113	113	113
114	114	114	114
115	115	115	115
116	116	116	116
117	117	117	117
118	118	118	118
119	119	119	119
120	120	120	120

Ready. Für die nächste Generation.

Das fairport-Leitbild ist unser Ansporn. Wir wollen das, was in unserem Einflussbereich liegt, zum Positiven bewegen und unseren Kindern und Enkelkindern eine lebenswerte Welt hinterlassen. Um dauerhaft einer der leistungstärksten und nachhaltigsten Flughäfen Europas zu sein, haben wir uns im fairport-Programm weitere Ziele gesteckt. Diese haben wir mit vielen konkreten Schritten hinterlegt.

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

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Leitbild fairport – Strategie			
Stärkung des fairport-Gedankens	Einführung einer 180-Grad-Beurteilung für Mitarbeitende und Führungskräfte im Jahresgespräch	(teilweise erreicht; neues Ziel für 2022)	–
Nachhaltigkeit in der unternehmerischen Wertschöpfungskette	Einführung eines Supplier-Relationship-Management-Systems zur Bewertung von Lieferfirmen	2023	–
Dialog mit den Stakeholdern			
Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung	Konsultierung des fairport-Beirats	jährlich	10
	Fortführung des Stakeholder-Formats STR im Dialog	fortlaufend	08
Analyse der Stakeholder-Interessen	Fortführung des fairport-Radars (Online-Befragung)	jährlich	09
	Launch des neuen Formats STR Politikbrief zur Information politischer Stakeholder	2021 (erreicht)	10
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	12
	Einführung eines Tax Compliance Management System	2021 (erreicht)	13
	Ressourcenaufbau für die interne Revision	2021 (krisenbedingt verschoben auf 2023)	–
	Elektronisches System für Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber	2021 (teilweise erreicht, neues Ziel für 2022)	14
	Digitales Tool zur Verbesserung der Drittparteienprüfung ^{neu}	2023	–
	Weitere Minimierung von Menschenrechts- und Umweltschutzrisiken in der Lieferkette gemäß Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (Supply-Chain-Compliance) ^{neu}	2023	14

(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 dies neben der Maßnahme vermerkt.

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	2022	35
	Einrichtung einer digitalen Passkontrolle EasyPASS	2021 (erreicht)	35
	Modernisierung der bestehenden Lounges	2023 (Projekt wieder aufgenommen)	–
	Eröffnung einer eigenen STR Flughafenlounge ^{neu}	2022	–
Flughafen für alle	Neubau des Informationsschalters in Terminal 3 als rollstuhlgerechter Counter	2021 (erreicht)	35
	Verbesserung der Barrierefreiheit der Flughafenwebsite	2024	35
	Erweiterungsplanung für das taktile Leitsystem im landseitigen Außenbereich ^{neu}	2024	–
Bereitstellung zukunftsfähiger Luftverkehrsinfrastruktur	Vorplanungen zur Ertüchtigung und energetischen Sanierung der Terminalgebäude (STRzero Terminal)	2022 (erreicht)	25, 53
	Finanzierungskonzept für das Projekt STRzero Terminal ^{neu}	2022	25, 53
	Aufbau einer privaten 5G-Netzinfrastruktur auf dem Flughafencampus	Projekt krisenbedingt zurückgestellt	–
Standortentwicklung und Verkehrsanbindung			
Weiterentwicklung des Flughafens zum intermodalen Verkehrsknoten	Steigerung des Nahverkehrsanteils am Modal Split auf 45 % nach Fertigstellung des Flughafenbahnhofs	2030	37
	Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Radwege, Beschilderung, Bike-Sharing)	fortlaufend	38
	Aufbau von zwei Bike-Sharing-Stationen am Flughafen Stuttgart und Anschluss an das Netz von Regio Rad Stuttgart	2021 (erreicht)	38
	Weiterentwicklung des Stuttgart Airport Busterminals zum Mobility Hub ^{neu}	2022	38
Entwicklung der Stuttgart Airport City	Fortschreibung der Masterplanung zur Stuttgart Airport City	fortlaufend	–
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	fortlaufend	–
Beschäftigte und Arbeitsumfeld			
Verbesserung der Arbeitssicherheit	Erneuerung/Sanierung aller Fluggastbrücken	2025	–
	Verbesserung der Lichtverhältnisse an den 40er-Positionen auf dem Vorfeld durch zusätzliche stationäre Beleuchtung	2022	56
	Geschwindigkeitskontrollen auf dem landseitigen Betriebsgelände	2021 (krisenbedingt zurückgestellt)	–
Verbesserung des Gesundheitsschutzes	Angebot betrieblicher Corona-Impfungen (inkl. Bewerbung als Pilotprojekt beim Bundesland) zusätzlich zu Influenza-Impfungen	2021 (erreicht)	44
	Erweiterte technische Ausstattung für mobile Arbeit ^{neu}	fortlaufend	–
Stärkung des betrieblichen Gesundheitsmanagements	Einrichtung eines neuen Fitnesscenters für Mitarbeitende	2025	45
	Personelle Verstärkung für das betriebliche Gesundheitsmanagement ^{neu}	2022	–
Verankerung des Arbeitsschutzes in der Organisation	Überarbeitung des Projektgenehmigungsprozesses zur systematischen Abfrage von Arbeitsschutzaspekten	2021 (krisenbedingt zurückgestellt)	–
	Systematische Betrachtung der psychischen Gefährdungen am Arbeitsplatz	2019-2021 (teilweise erreicht)	–
	Führungskräfte-Schulung zum Arbeitsschutz	2021 (krisenbedingt zurückgestellt)	–
	Querqualifizierung eines Mitarbeiters als Fachkraft für Arbeitssicherheit	2021-2023	40

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Beschäftigte und Arbeitsumfeld			
Verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie	Angebot von Flughafenführungen für Mitarbeitende und deren Familien	2022 (Projekt wieder aufgenommen)	–
	Betreuungsprogramm für Kinder von Beschäftigten zwischen 6 und 13 Jahren in den Sommerferien	fortlaufend (2022 wieder aufgenommen)	–
	Abschluss einer Betriebsvereinbarung zum mobilen Arbeiten	2022 (erreicht)	42
Erhöhte Arbeitszufriedenheit	Einführung einer zentralen Personalverpflegung für den Standort	2021 (krisenbedingt verschoben auf 2024)	–
	Neue App mySTR für Mitarbeitende zur Verbesserung des Informationsflusses und zur Stärkung des Gemeinschaftsgefühls	2021 (erreicht)	43
	Befragung zur Unternehmenskultur unter allen Mitarbeitenden ^{neu}	2022	43
Mobilitätsförderung für Mitarbeitende	Radfahrangebot für Mitarbeitende stärken (mit der Initiative RadKULTUR)	2021 (erreicht)	45
	Start eines Dienstradleasing-Angebots	2021 (erreicht)	38, 45
	Einrichtung eines Mobilitätsportals für Mitarbeitende mit Informationen rund um den Arbeitsweg	2021 (erreicht)	38
Ausbau des Weiterbildungsangebots	Ausbau von E-Learning-Programmen	fortlaufend	14
	Start eines Programms zum Aufbau digitaler Kompetenzen	2021 (nicht erreicht, neues Ziel für 2022)	43
Nachbarschaft und Gesellschaft			
Steigerung der Akzeptanz bei der Nachbarschaft	Ausbau des Sponsorings von Jugendmannschaften, der kostenlosen Flughafenführungen und der Events am Flughafen	fortlaufend (2022 wieder aufgenommen)	46, 47
	Einrichtung des Besucherzentrums SkyLand in Terminal 3	2021 (erreicht)	46
Umwelt und Ressourcen			
Geeignete Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung	Erstellung einer Leitlinie für umweltfreundliche Beschaffung ^{1, 2, 3}	2021 (erreicht)	49
	Analyse und Optimierung der ausgebrachten TOC-Menge durch Einsatz eines Proportional-Mischsystems in allen Enteisungsfahrzeugen ^{3 neu}	2023	50, 64
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 (erreicht)	65
Reduktion des Abfallaufkommens	Anreize für Mitarbeitende schaffen, eigene Kaffeetassen statt Plastikbechern an Kaffeeautomaten zu verwenden ^{1, 3}	2021 (erreicht)	65
Kontinuierliche Verringerung der Einträge und Eingriffe in die Vorfluter	Verbesserung des sommerlichen Hochwasserschutzes durch Nutzung des Kombispeichers als Regenrückhalt bei Starkregenereignissen ¹	2022	66
	Minimierung des Risikos einer Umweltbelastung durch Öl- und Kraftstoffunfälle auf dem Vorfeld durch Anschaffung eines speziellen Reinigungsgerätes ¹	2022 (krisenbedingt verschoben auf 2023)	66
Klimaschutz und Energie			
Erhöhung des Anteils der Energie aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergiebezug	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 5 % ²	2023	55
	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 90 % bis 2040 ^{1, 2}	2040	55
	Ausrüstung geeigneter Dachflächen mit Fotovoltaikanlagen und Steigerung der PV-Anlagenkapazität auf 17 MWp bis 2035 ^{1, 2}	2035	49, 55
Klimaneutrale Abfertigung durch Dienstleistungen der FSG und SAG bis 2030	Erweiterung der stationären Bodenstromversorgung auf 16-Vorfeldpositionen ^{1, 3}	2021 (erreicht)	57
	Vollständige Elektrifizierung der Abfertigungsflotte ^{1, 3}	2030	57
	Erweiterung der bestehenden Enteisungsflotte durch zwei hybride Enteisungsfahrzeuge ^{1, 3 neu}	2022	57

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 (erreicht)	55
	Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb für den Fuhrpark ^{1, 3}	fortlaufend	57
	Erneuerung der Winterdienstflotte auf Euro-6-Norm ¹	2024	59
	Analyse zur vergünstigten Abgabe von Biokraftstoffen an Mitarbeitende zur positiven Beeinflussung der Emissionen aus dem Pendelverkehr ¹	2021 (krisenbedingt zurückgestellt)	57
	Einführung eines Fuhrparkmanagementsystems zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit und -auslastung im Fahrzeugpool ¹	2022	57
Beeinflussung der Treibhausgasemissionen von Dritten am Flughafen Stuttgart	Machbarkeitsstudie zur regionalen Produktion von Sustainable Aviation Fuel und zur Markteinführung am Flughafen Stuttgart ¹	2021 (erreicht)	60
Reduktion des Energieverbrauchs	Umbau der bestehenden Vorfeldbeleuchtung auf LED mit Effizienzsteigerung von 40 % ^{1, 2}	2025	56
	Mehrere Projekte zur Umstellung der Gebäude- und Außenbeleuchtung auf LED ^{1, 2}	2024	56
Verbesserung der Ökobilanz neu entstehender eigengenutzter Gebäude	Entwicklung eines Leitfadens für nachhaltiges Bauen ¹	2021 (nicht erreicht; krisenbedingt verschoben auf 2022)	53
	Erarbeitung eines Konzepts für eine nachhaltige und energieeffiziente Terminalsanierung ^{1, 2}	2022 (erreicht)	25, 53
Unterstützung neuer Technologien und Hinführung zur Marktreife	Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich und für interne Nutzung ¹	2021 (erreicht)	38
	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur in Parkhaus P4 ^{neu}	2022	38
	Durchführung verschiedener Forschungsprojekte zur Energieeffizienz ^{1, 2}	2015–2021 (erreicht)	55
Fluglärm und Schallschutz			
Erhöhte Einflussnahme auf Airlines	Wirksamkeitsprüfung der im Juli 2019 aktualisierten Entgeltordnung hinsichtlich der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte ¹	2023	63
	Messtechnische Begleitung und Unterstützung der DFS bei der Einführung des GPS-basierten Routings ¹	2022	62
Steigerung der Transparenz zum Thema Fluglärm in der Bevölkerung	Ausweitung der Online-Information über Fluglärm für die Anwohnenden ¹	2022	–

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			6
GRI 102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen			7
GRI 102-3 Hauptsitz der Organisation			7
GRI 102-4 Betriebsstätten			7
GRI 102-5 Eigentumsverhältnisse und Rechtsform			6
GRI 102-6 Belieferte Märkte			7, 16/17, 34, SJB
GRI 102-7 Größe der Organisation	Der Flughafen Stuttgart ist kein Umsteigeflughafen, daher werden keine Umsteigezeiten berichtet.		6/7, 16/17, 41, 70-72
GRI 102-8 Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern		6	40/41, 86-88
GRI 102-9 Lieferkette			32, 34, 49
GRI 102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette			21/22
GRI 102-11 Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip			12/13, 24-27
GRI 102-12 Externe Initiativen			7, 10, 44, 54, 108
GRI 102-13 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen			10
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	7, 12/13
4. Führung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-18 Führungsstruktur			6/7, 15
5. Stakeholdereinbeziehung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen			9, 30
GRI 102-41 Tarifverträge		3	40, 45, 86
GRI 102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder			9, 30
GRI 102-43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern			8, 9, 10, 30, 41, 43
GRI 102-44 Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen			8, 10, 30, 41, 43

6. Vorgehensweise bei der Berichterstattung	Kommentar	GC	Seite
GRI 102-45 Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten			7, 108
GRI 102-46 Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen			30, 108
GRI 102-47 Liste der wesentlichen Themen			30, 107, 108
GRI 102-48 Neudarstellung von Informationen			108
GRI 102-49 Änderungen bei der Berichterstattung	Keine Änderungen im Vergleich zum Vorjahr.		108
GRI 102-50 Berichtszeitraum			108
GRI 102-51 Datum des letzten Berichts	Der Bericht 2020 wurde im Juli 2021 veröffentlicht.		108
GRI 102-52 Berichtszyklus			7
GRI 102-53 Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht			110
GRI 102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards			102
GRI 102-55 GRI-Inhaltsindex			102-106
GRI 102-56 Externe Prüfung			82-85, 95, 109

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)			31-35
GRI 201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert			U, 34, 70
GRI 201-3 Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne			67, 71, 76-78
GRI 201-4 Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand			6, 20-22, 33, 79
GRI 202: Marktpräsenz 2016	Kommentar	GC	
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		6	31-35
GRI 202-1 Verhältnis des nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standard-eintrittsgehalts zum lokalen gesetzlichen Mindestlohn		6	40, 86
AO1 Anzahl der Passagiere			U, 17, 18, 21, 34, SJB
AO2 Anzahl der Flugbewegungen			U, 18, 21, SJB
AO3 Luftfrachtvolumen			U, 18
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	Kommentar	GC	
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			30-39
GRI 203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen			36-38
GRI 203-2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen			32
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016	Kommentar	GC	
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		10	12-14, 31, 98
GRI 205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung		10	12-14
GRI 205-3 Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen	Keine Vorfälle bekannt.	10	13

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	49, 98, 100
GRI 301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen		7, 8	92
GRI 302: Energie 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8, 9	30, 48/49, 52-56, 100/101
GRI 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation		7, 8	89, 90
GRI 302-3 Energieintensität		8	89, 90
GRI 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs		8, 9	53-56
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	31, 48/49, 64, 66, 100
GRI 303-1 Wasser als gemeinsam genutzte Ressource		7, 8	66
GRI 303-2 Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung		7, 8	66
GRI 303-3 Wasserentnahme		7, 8	66, 92
GRI 303-4 Wasserrückführung		7, 8	66, 92
AO4 Qualität des Niederschlagswassers			66
GRI 304: Biodiversität 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	31, 48/49, 67
GRI 304-1 Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden		8	64, 93
GRI 304-2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität		8	64
AO9 Vorfälle Vogelschlag pro 10.000 Flugbewegungen			67, 93
GRI 305: Emissionen 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		7, 8, 9	30, 48/49, 52-61, 100/101
GRI 305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)		7, 8	90
GRI 305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)		7, 8	90
GRI 305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)		7, 8	90
GRI 305-4 Intensität der THG-Emissionen		8	90
GRI 305-5 Senkung der THG-Emissionen		8, 9	52, 54
GRI 305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)		7, 8	90/91
GRI 305-7 Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen		7, 8	91
AO5 Luftqualität	Wird nicht ermittelt.	8	67
GRI 306: Abfall 2020	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	31, 48/49, 64-66, 100
GRI 306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen		8	92/93
GRI 306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	Kabinenabfälle entsorgen die Airlines.	8	64-66, 92/93
GRI 306-3 Angefallener Abfall		8	64-66, 92/93
AO6 Eingesetzte Enteisungsmittel			64, 66, 100
GRI 307: Umwelt-Compliance 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		8	31, 48
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, 100
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 fest-geschriebenen Grundsätze einhalten.	8	49
AO: Intermodaler Verkehr	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			26/27, 30, 36-38, 99
AO: Lärm			
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			31, 48/49, 51, 62/63, 101
A07 Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind			91

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	31, 40-45, 98-100
GRI 401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation		6	41, 87
GRI 401-2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeit-beschäftigten Angestellten angeboten werden			40/41
GRI 401-3 Elternzeit		6	88
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		3	31, 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	13, 44, 99
GRI 403-3 Arbeitsmedizinische Dienste			44
GRI 403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter			44
GRI 403-8 Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Arbeits-sicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind.	Abdeckung 100 %, Anteil Abdeckung über zertifi-zierte 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	31, 42, 100
GRI 404-1 Durchschnittliche Stundenzahl der Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten		6	88
GRI 404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe			40, 100
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	13, 42
GRI 405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Minderheiten sind aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfasst.	6	42, 86-88
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	13, 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	8-10, 31, 46/47, 98, 100
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.		8
GRI 417-3 Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation			13
GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)		2, 3	12/13, 31, 98
GRI 419-1 Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich			13
AO: Notfallvorbereitung und Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs – Managementansatz	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			35
AO: Servicequalität	Kommentar	GC	Seite
GRI 103: Managementansatz 2016 (inkl. GRI 103-1, GRI 103-2, GRI 103-3)			13, 34/35
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)			35

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
Nachbarschaft & Gesellschaft	Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen
	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 aktualisierte Umwelterklärung und Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung andererseits. Wir zeigen damit die Wechselwirkungen zwischen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Faktoren sowie ihren Einfluss auf unseren langfristigen Unternehmenserfolg auf. Unser Ziel ist dabei stets, unsere Stakeholder umfassend und transparent zu informieren.

Der Jahresabschluss des Flughafen Stuttgart für das Geschäftsjahr 2021 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 2021 sowohl der FSG als auch ihrer Tochtergesellschaften.

Im Inhaltsverzeichnis sind alle Kapitel kenntlich gemacht, die als aktualisierte Umwelterklärung 2021 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-Umfrage auf ihre Wesentlichkeit hin (→ S. 30). Der GRI-Inhalts-

index mit der Übersicht über alle behandelten Standardangaben ist auf den Seiten 102 bis 107 zu finden.

Der integrierte Bericht ist zugleich Grundlage für unseren Fortschrittsbericht für den Global Compact der Vereinten Nationen, dessen Prinzipien die FSG ausdrücklich unterstützt. Die Fortschrittsmitteilungen an den Global Compact sind im GRI-Inhaltsindex (→ S. 102) kenntlich gemacht. 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 Redaktionsschluss beziehungsweise zum Zeitpunkt der Abnahme des Jahresabschlusses verfügbaren Informationen erstellt. Bei aller Sorgfalt kann es dabei letztlich durch vielfältige, nicht vorhersehbare Einflussgrößen zu Abweichungen kommen.

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

Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf den Berichtszeitraum des Geschäftsjahres 2021 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 2021 geprüft. Die unabhängigen Abschlussprüfer erteilten der FSG einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, der auf den Seiten 82 bis 85 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 95.

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 102 zu finden.

Redaktionelle Hinweise

Redaktionsschluss war der 27. Mai 2022. 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
📷 stuttgartairport
🌐 Stuttgart Airport

Kontakt
Theresa Diehl, Rebekka Knauß
Corporate Communications & Public Affairs
✉ fairport@stuttgart-airport.com

Text und Redaktion
Corporate Communications & Public Affairs
Lydia Krüger, kruegertext

Gestaltung
Corporate Communications & Public Affairs
unger+ kreative strategien

Fotos
Maks Richter
Simon Schäfer (→ S. 09)
Gerhard Launer (→ S. 26, S. 39)
Bianca Renz (→ S. 63)
Peter Nowak (→ S. 65)

Druck
SV Druck + Medien GmbH & Co. KG



Papier
120 g/m² Maxi Offset, ungestrichenes Recycling-Naturpapier

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



Flughafen Stuttgart GmbH
Postfach 23 04 61
70624 Stuttgart

 stuttgart-airport.com
 [FlughafenStuttgart](https://www.facebook.com/FlughafenStuttgart)
 [STR_Airport](https://twitter.com/STR_Airport)
 [stuttgartairport](https://www.instagram.com/stuttgartairport)
 [Stuttgart Airport](https://www.linkedin.com/company/Stuttgart-Airport)

