



Steady.

Bericht 2022

Inklusive aktualisierter Umwelterklärung

THE FAIRPORT STEHT FÜR BESTÄNDIGKEIT

Dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein – dieser Mission hat sich der Stuttgart Airport vor rund zehn Jahren verschrieben. Seinen hohen Anspruch verfolgte er seither als fairport STR. Auf dem Cover dieses Berichts ist erstmalig unsere Marke mit dem neuen „the fairport“-Claim zu sehen. Das Nachhaltigkeitsleitbild ist mit dem Stuttgart-Airport-Logo zusammengewachsen. Das ist für uns nicht nur Symbolik, sondern ein konsequenter Schritt. Denn: Längst ist der Landesflughafen für seine Vorreiterrolle bekannt. Darüber hinaus ist sie fest in der Unternehmensstrategie verankert. Neue gemeinsame Werte und Ziele, die auf den Seiten 08 und 09 zu finden sind, stärken den fairport.

Mit diesem integrierten Bericht 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 2022 sowie die ihrer Tochterunternehmen Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG).

5-JAHRES-ÜBERSICHT

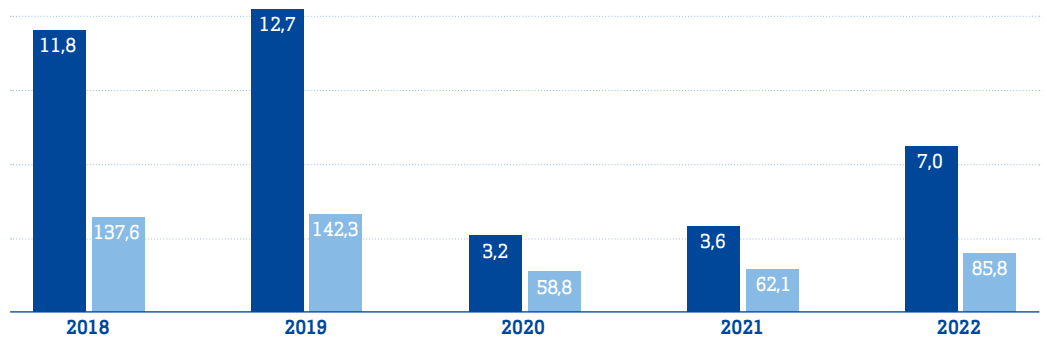
Luftverkehr

Fluggäste

(An + Ab + Transit)
in Mio.

Flugbewegungen

in Tausend



Ergebnisse

Umsätze Konzern

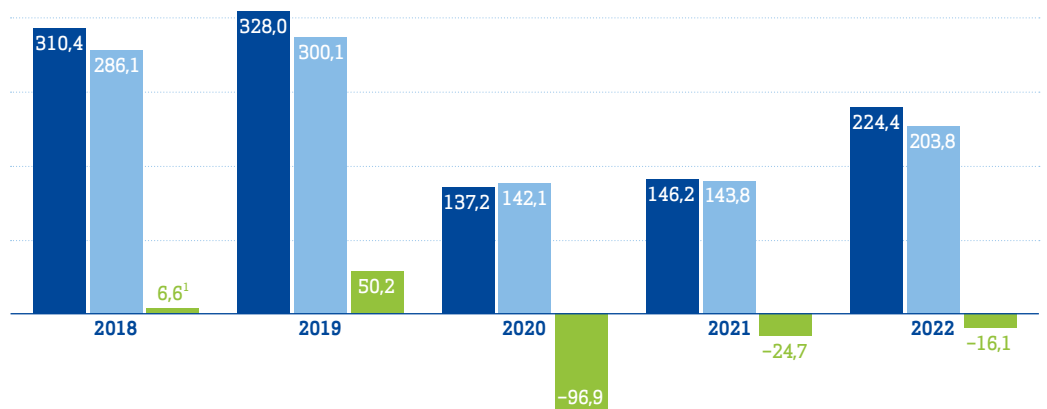
in Mio. €

Umsätze FSG

in Mio. €

Geschäftsergebnisse FSG

in Mio. €



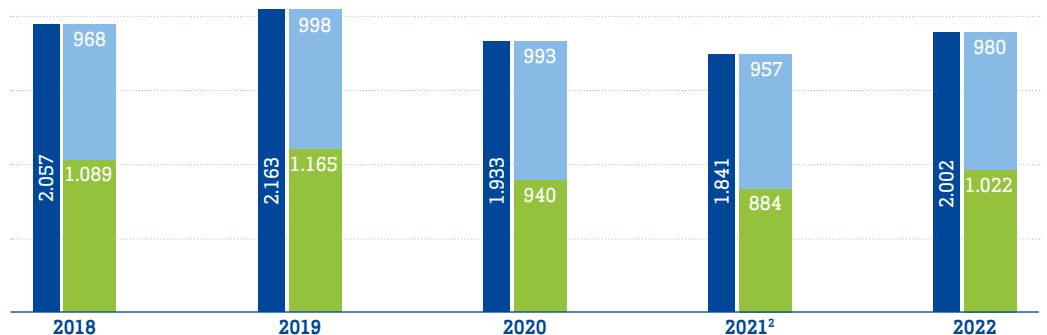
Personal

Konzern

FSG

(ohne Personen in Ausbildung und Praktikum)

Tochter-/Beteiligungsunternehmen



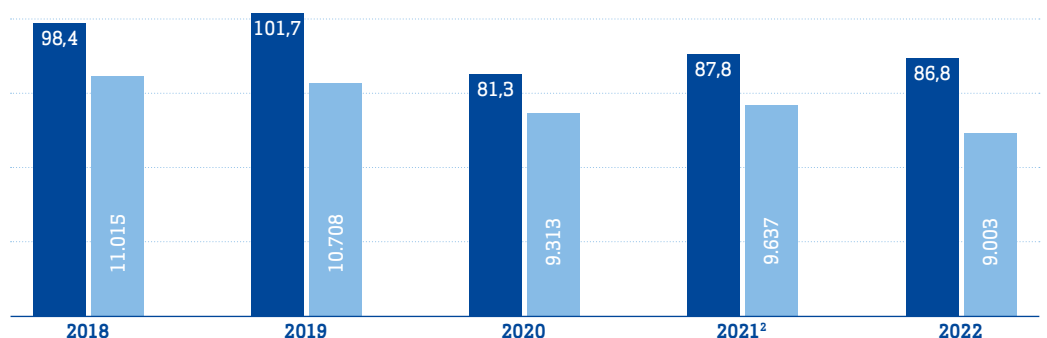
CO₂-Emissionen

Gesamt-Energiebezug FSG, FSEG, SAG

in GWh

Scope 1 (direkt beeinflussbare CO₂-Emissionen)

in t



¹ Sonderbelastung der Geschäftsergebnisse durch die Zahlungen für Stuttgart 21.

² Korrigierte Vorjahreswerte. [GRI 2-4]

FLUGHAFEN-KENNZAHLEN

Luftverkehr	2022	2021	Veränderung in %
Passagieraufkommen gesamt¹	6.997.032	3.582.096	95,3
Inland	940.105	505.468	86,0
International	6.043.616	3.071.291	96,8
Transit	13.311	5.337	149,4
Flugbewegungen gesamt¹	85.822	62.135	38,1
Gewerblicher Verkehr	71.408	47.935	49,0
Nicht gewerblicher Verkehr	14.414	14.200	1,5
Cargo-Umschlag (t)	33.593	49.072	-31,5
Luftfracht (t)	25.544	40.523	-37,0
Luftpost (t)	8.049	8.548	-5,8

¹ Ziviler Verkehr.




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

Ergebnisse	2022	2021
Umsatzerlöse Konzern (Mio. €)	224,4	146,2
Umsatzerlöse FSG (Mio. €)	203,8	143,8
Personalaufwand FSG (Mio. €)	62,7	57,5
EBITDA FSG (Mio. €)	24,8	18,2
Geschäftsergebnis Konzern (Mio. €)	-17,1	-22,4
Geschäftsergebnis FSG (Mio. €)	-16,1	-24,7
Eigenkapitalquote FSG (%)	65,0	65,9






INHALT

02 Vorwort der Geschäftsführung



Wer wir sind.

06 Der Flughafen Stuttgart 
10 Im Dialog mit den Stakeholdern 
13 Organe der Gesellschaft
14 Corporate Governance und Compliance 
16 Zusammengefasster Lage- und Konzernlagebericht



Was wir tun.

30 Handlungsfelder des fairport 
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-Index
108 Über diesen Bericht 
110 Impressum



Mit Blick in Richtung Zukunft: Ulrich Hepe (rechts), Sprecher der Geschäftsführung und verantwortlich für das Aviation-Business, und sein neuer Kollege an der Spitze der Flughafen Stuttgart GmbH, Carsten Poralla. Er managt seit 01. Februar 2023 das Geschäftsfeld Non-Aviation.

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

gemeinsam können wir mehr bewegen. Das gilt für unser Team STR am Landesairport und unsere weitreichenden STRzero-Pläne genauso wie für die gesamte Luftverkehrsbranche und deren Transformation. Ein Umfeld für eine gute, produktive Zusammenarbeit ist dafür entscheidend. Deswegen – und auch, um uns als Konzern resilient aufzustellen, – haben wir uns als Flughafengesellschaft im Jahr 2022 intensiv mit den Fragen auseinandergesetzt, für welche Werte wir in Zukunft stehen wollen und welche Ziele uns Antrieb geben sollen.

Der integrierte Bericht 2022 der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) beantwortet Ihnen, wer wir sind (→ S. 04), was wir tun (→ S. 28), wo wir stehen (→ S. 68) und wo wir hinwollen (→ S. 96). Dass wir uns voll und ganz einer nachhaltigen Entwicklung verschrieben haben, bringt unser neuer Markenzusatz zum Ausdruck, der unsere Brand Stuttgart Airport ergänzt: the fairport. Unser langjähriger Leitgedanke hat damit weiterhin Bestand und wird noch sichtbarer. Unser Anspruch bleibt es, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen Europas zu sein. Darüber hinaus bekennen wir uns ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen. Dass wir in vieler Hinsicht am STR bereits führend sind, zeigen unsere Zahlen, Daten und die Entwicklungen des vergangenen Jahres, die wir auf den folgenden 109 Seiten für Sie veröffentlichen.

Für das größte Klimaschutzprojekt in der Geschichte des Flughafen Stuttgart traf unser Aufsichtsrat jüngst eine zukunftssträchtige Entscheidung. Unsere Gesellschafter, das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart, haben mit einer Zukunftsvereinbarung den Weg für unsere Klimastrategie STRzero (→ S. 52) frei gemacht. Wir können jetzt in die konkrete Planung der energetischen Terminalsanierung einsteigen.

Damit es uns gelingt, die Emissionen des Betriebs bis spätestens 2040 auf null zu senken, benötigen wir die Tatkraft all unserer Mitarbeitenden. Mehr noch: Wir wollen viele neue Kolleginnen und Kollegen gewinnen, die es ebenfalls reizt, die Zukunft des fairport gemeinsam mit uns zu gestalten und einen echten Klimabeitrag zu leisten. Diese Menschen zu finden, ist eine unserer wichtigsten Aufgaben in diesem Jahr.

Durch den russischen Angriff auf die Ukraine hatte 2022 auch seine dunklen Seiten. Der Krieg verursacht entsetzliches menschliches Leid und zieht neue Stresstests wie die Energiekrise, Inflation und Lieferkettenengpässe nach sich – mit Folgen für uns alle, den Flughafen eingeschlossen. Die Auswirkungen werden wir wohl spüren, bis endlich wieder Frieden herrscht. Trotz allem konnte sich die FSG im letzten Jahr etwas von der vorangegangenen Pandemiezeit erholen und ist weiterhin finanziell solide aufgestellt. Diese wichtige Voraussetzung für die Erreichung unserer Unternehmensziele ist damit erfüllt.

Mit unserem jährlichen Bericht wollen wir Ihnen einen umfassenden Einblick in die Entwicklung des Stuttgart Airport ermöglichen. An Ihrem ehrlichen Feedback sind wir sehr interessiert.

Ulrich Heppe
Sprecher der Geschäftsführung FSG

Carsten Poralla
Geschäftsführer FSG

Wer wir
sind.





Steady. Einfach immer da.

Exakt am gleichen Tag – am 01. April 1996 – checkten die drei Kolleginnen Anja Schwarz, Sofia Theodoridou und Laura Rizzo-Sauter am Flughafen Stuttgart ein. Seitdem sind sie dem Airport treu geblieben. Von ihrer langjährigen Erfahrung profitieren das Team Passenger Service & Customer Care und alle Fluggäste mit Fragen.



Die Funktion des Landesairports ist es, in Baden-Württemberg für weltweite Erreichbarkeit zu sorgen. Diese Mobilität möglichst nachhaltig und klimaschonend zu gestalten, ist dabei unser Anspruch.

DER FLUGHAFEN STUTTGART

Der Flughafen Stuttgart verbindet: Baden-Württemberg mit der Welt, Urlauber mit ihren Reisezielen, Zugezogene mit ihrer Heimat, Liebende in einer Fernbeziehung mit ihren Partnern, global Vernetzte mit ihrem Freundeskreis im Ausland, Unternehmen, Forschungsinstitute und Kultureinrichtungen mit ihren Standorten weltweit. Der STR – so sein Kürzel – ist Baden-Württembergs Mobilitätsdrehscheibe. Seine Aufgabe ist es, weltweite Erreichbarkeit zu ermöglichen. Denn: Eine moderne Gesellschaft braucht einen leistungsfähigen Flughafen.

Klarer Auftrag: internationale Erreichbarkeit

Mehr als 19 Mio. Menschen leben im Einzugsgebiet des Landesairports. In einer der führenden Wirtschaftsräume Europas sorgt der STR für Direktverbindungen zu wichtigen europäischen Drehkreuzen sowie vielen weiteren Destinationen.

Ein Flughafen schafft in seiner Region ein lebenswertes Umfeld für eine internationale Bevölkerung – so auch in Stuttgart. Unter anderem deshalb machte sich der frühere Oberbürgermeister der Landeshauptstadt und ehemalige Aufsichtsratsvorsitzende des Airports, Manfred Rommel, für ihn stark. Um an ihn zu erinnern, trägt der Flughafen heute seinen Namen.

[GRI 2-1] Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) betreibt die Infrastruktur, die auf den Gemarkungen der fünf Gemeinden Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Ostfildern, Neuhausen sowie Stuttgart liegt. Seit 1957 arbeitet die FSG im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart, die 65 % und 35 % der Anteile halten. Das Unternehmen ist nur in Deutschland tätig.

Mit fairport einen Unterschied machen

Mit dem fairport hat sich der Flughafen vor über zehn Jahren ein beständiges Leitbild gesetzt. Seine Ausrichtung ist seitdem unverändert: Der Airport will dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa sein. Gut zu wirtschaften bedeutet für die FSG, die Zukunftsfähigkeit des Landesflughafens durch vorausschauende Investitionen zu sichern. Der Umweltschutz fließt in alle Entscheidungen mit ein. Nur so kann es gelingen, das Klimaziel STRzero (→ S. 52) zu erreichen und die Treibhausgasemissionen des Betriebs bis spätestens 2040 auf null zu bringen.

An ihrer Vorreiterrolle in Sachen Nachhaltigkeit arbeiten die Unternehmensspitze und ihre Mitarbeitenden zusammen. Fairness, Flexibilität, Glaubwürdigkeit, Respekt und Teamgeist sind die vereinigenden Werte, die der Flughafen in seinem fairport-Kodex (→ S. 14) festhält. Wofür der Stuttgart Airport heute stehen soll, entschieden die Konzernbeschäftigten in einem 2022 neu angestoßenen Prozess mit.

Die Nachhaltigkeitsstrategie besteht aus acht wesentlichen Handlungsfeldern (→ S. 30), für die im fairport-Programm (→ S. 98) jeweils Ziele festgelegt sind. Zu ihren Fortschritten und Herausforderungen veröffentlicht die FSG Hintergründe und Kennzahlen in einem jährlichen integrierten Bericht wie dem vorliegenden.

Der Flughafen ist dem Global Compact der Vereinten Nationen beigetreten und bekennt sich zu dessen Prinzipien sowie zur Agenda 2030 mit den Zielen für nachhaltige Entwicklung. Das Unternehmen ist außerdem Mitglied im Landesnetzwerk der Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit (WIN) und im Klimabündnis Baden-Württemberg.

Chefsache Nachhaltigkeit

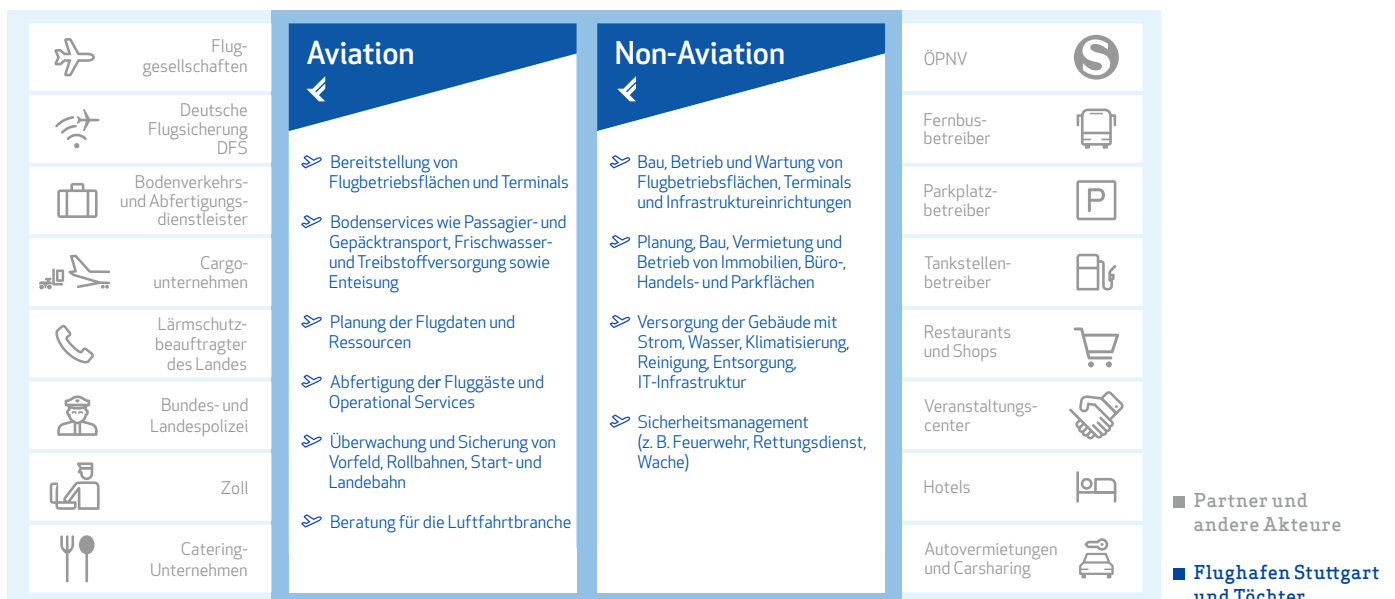
Ein neues Duo führt den STR auf seinem Weg zum fairport an: Ulrich Heppe ist Sprecher der FSG-Geschäftsführung sowie Arbeitsdirektor und verantwortet die Aviation-Sparte. Carsten Poralla, der am 01. Februar 2023 in die FSG eintrat, ist für Non-Aviation und damit für die Infrastruktur und Immobilien zuständig. Dazu zählt auch die energetische Erneuerung der Airport-Gebäude im Zuge der Klimastrategie STRzero. Der ehemalige Geschäftsführer Walter Schoefer schied Ende Januar 2023 nach mehr als 23 Jahren an der Flughafenspitze aus. Zur Geschäftsleitung gehören außerdem fünf Prokuristen. Das fairport-Team, ein funktionsübergreifendes internes Gremium, unterstützt den Vorstand dabei, die Nachhaltigkeitsstrategie weiterzuentwickeln und die Ziele zu erreichen.

Der Aufsichtsrat (→ S. 13) der FSG ist paritätisch besetzt: Er setzt sich aus acht Vertreterinnen und Vertretern der Gesellschafter sowie weiteren acht von Seiten der Arbeitnehmenden zusammen.

[GRI 2-1] Einen Teil der Flughafenservices bietet die FSG über Tochter- und Beteiligungsgesellschaften an. Diese sind:

- Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG, 100 %)
- Handels- und Service GmbH (HSG, 100 %)
- Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG, 100 %)
- Cost Aviation GmbH (CA, 75 %)
- S. Stuttgart Ground Services GmbH (SGS, 74,9 %)
- Baden-Airpark GmbH (65,8 %)
- Flughafen Parken GmbH (20 %)
- Aviation Handling Services GmbH (AHS, 10 %)

Geschäftsmodell des Flughafen Stuttgart



Unternehmensziele



Wertschöpfung

Wir wirtschaften erfolgreich und nachhaltig.



Service

Wir begeistern Kundinnen und Kunden.



Verkehr

Wir verbinden Menschen, Baden-Württemberg und die Welt.



Umwelt

Wir gestalten verantwortungsvoll den Flughafen der Zukunft.



Airport City

Wir entwickeln neue Geschäftsfelder.



Mitarbeitende

Wir sind ein attraktiver Arbeitgeber.

Unternehmenswerte



Teamgeist

Wir erreichen unsere Ziele gemeinsam und wertschätzen die Leistungen des Einzelnen.



Respekt

Wir schätzen Vielfalt und gehen achtsam miteinander um.



Glaubwürdigkeit

Wir leben unser Wort, beziehen Position und sind authentisch.



Flexibilität

Wir sind bereit für Veränderungen.



Fairness

Wir verhalten uns unvoreingenommen und halten uns an geltende Regeln und Vereinbarungen.

IM DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Damit der Flughafen Stuttgart wichtige Themen seines Umfelds im Blick behält, geht er regelmäßig in den Austausch mit seinen Interessengruppen. Dazu zählen neben Reisenden auch Nachbarinnen und Nachbarn, Besuchende, Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik und den Medien sowie Mitarbeitende. Sie alle interessieren sich für den Airport und blicken teils kritisch auf dessen Aktivitäten. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) sucht regelmäßig den direkten Dialog mit seinen Stakeholdern und hat den Anspruch, sich stetig zu verbessern. Feedback ist deshalb erwünscht und fließt in das Tagesgeschäft und in Unternehmensentscheidungen ein.

Miteinander im Gespräch

2022 ging das Format „STR im Dialog“ in die zweite Runde, nachdem es im Vorjahr pandemiebedingt aussetzen musste. Für die Reihe kommen einzelne Stakeholdergruppen zu einem Gespräch an den Airport. Im April waren das verschiedene Klimaschutzinitiativen, mit welchen ein Austausch über die Zukunft des Landesflughafens und seine Rolle im Transformationsprozess des Luftverkehrs stattfand. Der STR hatte dafür den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., die Organisation Fridays for Future, die Schutzgemeinschaft Filder e.V. sowie Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Stuttgart eingeladen. Im Mittelpunkt des Dialogs stand die Klimastrategie STRzero. Die FSG wählt die Themen für das Gesprächsformat abwechselnd aus der Wesentlichkeitsanalyse (→ S. 30) und aus den eingehenden Feedback-Schreiben aus.

Feedback als Motor für Verbesserungen

Der Flughafen Stuttgart legt großen Wert darauf, Lob, Beschwerden und Hinweisen seiner Stakeholder nachzugehen. Die zentrale Stelle Stakeholder Relations pflegt den Kontakt zu allen, die sich mit einem Feedback an den Airport wenden. Das Team schaut sich alle Anfragen genau an, löst Probleme und beantwortet Fragen. Wichtig ist dafür eine enge Zusammenarbeit mit den Unternehmen, die am Flughafen arbeiten: Das sind vor allem die Bundespolizei, der Parkplatzbetreiber Apcoa und Abfertigungsunternehmen. Die Rückmeldungen der Passagiere helfen der FSG, die Bedürfnisse und Meinungen im direkten Umfeld besser zu verstehen und Entscheidungen im Sinne ihrer Stakeholder zu treffen.

Im Jahr 2022 stieg die Zahl der Feedback-Schreiben um 150 % auf 1.670 (2021: 667) an. Die Zunahme lässt sich nicht nur mit der Erholung des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie, sondern auch mit der erstmaligen Berücksichtigung von Google-Rezensionen erklären. Insgesamt erreichten die FSG über diese Kontaktart 395 Rückmeldungen. Aber auch ohne Google legten die Feedback-Schreiben via Mail, Kontaktformular, Telefon, Social Media und Brief um 91 % auf insgesamt 1.275 Beschwerden zu. Der größte Teil der Schreiben (468) beschäftigte sich mit Terminal-Themen (2021: 185). 351 Rückmeldungen thematisierten die Situation an den Sicherheits- und Passkontrollen sowie Handgepäckregelungen (2021: 256). Rund 260 Feedbacks gingen zum Thema Parken und Vorfahrt vor den Terminals ein (2021: 11).



Als Flughafen entwickeln wir uns ständig weiter und sind dabei auf Impulse aus unserem Umfeld angewiesen. Die Perspektive der jungen Generation darf da nicht fehlen: Nur so können wir den STR für die Zukunft nicht nur nachhaltig, sondern auch generationengerecht aufstellen.

Alle Interessen auf dem Radar

[GRI 3-1] Der fairport-Radar, eine Online-Umfrage zum Nachhaltigkeitskurs des STR auf dessen Website, ist eine weitere Möglichkeit für Stakeholder, ihre Ansichten einzubringen. 313 Teilnehmende (2021: 341) bewerteten im Berichtsjahr verschiedene Aspekte aus der Nachhaltigkeitsstrategie des Airports. Die Ergebnisse zeigen dem Flughafen, wie die Stakeholder die acht fairport-Handlungsfelder (→ S. 30) wahrnehmen, und sind Teil seiner Wesentlichkeitsanalyse.

2022 blieb die Priorisierung im Vergleich zum Vorjahr gleich. Am wichtigsten war den Teilnehmenden der Punkt „Mitarbeitende und Arbeitsumfeld“, gefolgt von „Wirtschaft und Region“ und „Corporate Governance & Compliance“. Daran schlossen die Aspekte „Umwelt & Ressourcen“, „Klimaschutz & Energie“, „Nachbarschaft & Gesellschaft“ sowie „Fluglärm & Schallschutz“ an. Das Handlungsfeld „Standortentwicklung & Verkehrsanbindung“ war den Befragten wie bereits im Vorjahr am wenigsten wichtig.

22.500

NEUE FANS auf TikTok

Der Flughafen bleibt auch über die sozialen Medien mit seinen Stakeholdern im Gespräch. Am meisten Wachstum gab es im vergangenen Jahr auf LinkedIn: 56 % Follower mehr als im Vorjahr konnte der STR dort erreichen (4.200). Aber auch auf Instagram nahm die Fangemeinde um 20 % auf insgesamt 27.700 zu. Weniger stark stieg die Zahl der Follower bei Twitter (2,3 %) und Facebook (2,4 %). Als neuen Kanal hat der Flughafen im Juli 2022 TikTok aufgenommen. Dieser zog bis Jahresende 22.500 neue Fans an. Die FSG möchte mit der Plattform eine jüngere Zielgruppe erreichen und wichtige Inhalte wie Ausbildungs- und Servicethemen setzen.

Gemeinsame Arbeit am fairport

Der fairport-Beirat ist ein wissenschaftliches Gremium, das den STR seit 2014 in regelmäßigen Abständen bei der Weiterentwicklung seiner Nachhaltigkeitsstrategie berät. Die Ergebnisse der Sitzung fließen direkt in die Arbeit der Fachabteilungen mit ein. Dass der Bedarf für Gespräche da ist, bewies im Vorjahr die Anpassung des Klimaziels (→ S. 52). Der Beirat besteht aktuell aus sechs Expertinnen und Experten: dem Logistikexperten 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.

2022 traf sich der Beirat im Juni für ein Update zur Klimastrategie STRzero. Das Geschäftsführer-Duo Walter Schoefer und Ulrich Hepe diskutierte mit dem Gremium über die Finanzierung der energetischen Gebäudesanierung, Sustainable Aviation Fuel (SAF) und das sich verändernde Reiseverhalten von Passagieren. Auch das Thema soziale Nachhaltigkeit war Teil des Gesprächs. Hier standen der Fachkräftemangel und Möglichkeiten, diesem zu begegnen, im Mittelpunkt. Das Treffen war bereits das zehnte seit der Entstehung des fairport-Beirats.

Im Austausch mit der Politik

Die Flughafengesellschaft wirkt in verschiedenen Branchen- und Fachverbänden mit, um sich an Debatten zum Luftverkehr, zu Infrastruktur und Klimaschutz zu beteiligen und die eigenen Interessen zu vertreten. Als Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dem Kommunalen Arbeitgeberverband Baden-Württemberg (KAV) sowie der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) kann sich der STR direkt einbringen. Der regelmäßige Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Politik ist wichtig, um sicherzustellen, dass ihnen aktuelle Informationen vorliegen und um Infrastrukturprojekte zu unterstützen. Am Flughafen stand 2022 die Planung und Finanzierung der Sanierung alter Terminalgebäude im Vordergrund, die im Zuge der Klimastrategie STRzero notwendig wird. Im Februar 2023 wurde mit dem Manager Public Affairs eine neue Stelle geschaffen – für die Arbeit an politischen Themen und als Schnittstelle zur Politik.

Damit sich relevante Stakeholder aus der Politik zu Entwicklungen im Luftverkehr am Standort informieren können, erscheint seit 2021 mehrmals jährlich der STR Politikbrief, der mit Daten, Fakten sowie Standpunkten informiert und Hintergründe liefert. Im Berichtsjahr standen dabei STRzero und Transformationsthemen im Mittelpunkt.

Transparent kommuniziert

Im integrierten Bericht 2022 macht der Flughafen Stuttgart alle finanziellen Entwicklungen sowie ökologische und soziale Nachhaltigkeitsleistungen in Übereinstimmung mit den GRI Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative (GRI) international vergleichbar und öffentlich zugänglich für alle (→ S. 102). Projekte, Fortschritte und Erfolge werden dafür jährlich zusammengefasst dargestellt. Die FSG richtet ihre Berichterstattung an den Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals, SDG) aus und trägt ihren Teil dazu bei, diese zu erreichen. Die Flughafenbetreiberin fokussiert sich dabei auf die Handlungsfelder, die sie direkt beeinflussen kann. Das sind: saubere Energie (Ziel 7), nachhaltiges Wachstum und gute Arbeitsverhältnisse (Ziel 8), leistungsfähige Infrastruktur (Ziel 9) sowie Klimaschutz (Ziel 13).

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Gesellschafter

Land Baden-Württemberg 65 %
Landeshauptstadt Stuttgart 35 %

Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat gehörten im Geschäftsjahr 2022 folgende Mitglieder an:

Winfried Hermann

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

Martin Stadelmaier

Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, 1. stellvertretender Vorsitzender, Vorsitzender Personalkommission und stellvertretender Vorsitzender Vermittlungsausschuss ab 05.04.2022

Holger Düdden

Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, 1. stellvertretender Vorsitzender bis 05.04.2022, Mitglied Vermittlungsausschuss und Personalkommission ab 05.04.2022

Dr. Frank Nopper

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

Hanna Binder

Ver.di, Arbeitnehmervertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH ab 04.02.2022

Panagiotis Christopoulos

Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH bis 04.02.2022, Vorsitzender Beteiligungs- und Finanzausschuss bis 04.02.2022

Thomas Dörflinger, MdL

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

Frank Hoffmann

Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH ab 04.02.2022, Mitglied Beteiligungs- und Finanzausschuss ab 05.04.2022

Dennis Huber

Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, Vorsitzender Beteiligungs- und Finanzausschuss ab 05.04.2022

Jörg Krauss

Ministerialdirektor im Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg

Anna Müller

Arbeitnehmervertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH, Mitglied Personalkommission und Vergabeausschuss ab 05.04.2022

Gabriele Nuber-Schöllhammer

Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, stellvertretende Vorsitzende Vergabeausschuss

Maria Samara

Arbeitnehmervertreterin der SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Vorsitzende Vergabeausschuss ab 05.04.2022

Andreas Schwarz, MdL

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

Eckard Schwill

komba gewerkschaft nrw, Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH

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, Arbeitnehmervertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH bis 04.02.2022

Geschäftsführung

Ulrich Heppe

Jurist, Sprecher der Geschäftsführung ab 01.03.2022

Walter Schoefer

Jurist, Sprecher der Geschäftsführung bis 31.01.2023

Carsten Poralla

Dipl.-Ing., Geschäftsführer ab 01.02.2023

Dennis Huber

Jurist, Prokurist

Arne Kirchhoff

Prokurist

Ralf Laßau

Dipl.-Ing., Prokurist

Andreas Schweizer

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

Dirk Spengler

Dipl.-Betriebsw., Prokurist

CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Dem fairport-Leitgedanken ist die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) seit seiner Entstehung 2013 treu geblieben. Und das auch in gesellschaftlich und wirtschaftlich schwierigen Zeiten. Die gemeinsame Identität macht den Airport robust gegen Krisen. Der fairport steht für wertorientiertes und pflichtbewusstes Handeln. Das A und O ist dafür eine verantwortungsvolle Unternehmensführung – einer der Grundsätze der Corporate Governance.

Ein Team mit starken Werten

Festgeschriebene konzernweite Werte zeigen, wofür die FSG und ihre Töchter stehen wollen. Sie prägen das Verhalten gegenüber Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden sowie weiteren Stakeholdern und sind wesentlich, um ein attraktiver Arbeitgeber zu bleiben. Das vergangene Jahr nutzte der Flughafen, um seine fairport-Kultur weiter zu stärken – ein Resultat seiner letzten Mitarbeitendenbefragung. In einer Workshop-Reihe, die 2022 von der Geschäftsführung angestoßen wurde, überarbeitete der Airport seinen Wertekompass und legte sechs strategische Unternehmensziele (→ S. 08) fest. Der Schlüssel ist dabei eine hohe Beteiligung: In den Prozess wurden so viele Kolleginnen und Kollegen wie möglich einbezogen, um dem Ergebnis eine starke Bedeutung und Verbindlichkeit zu geben. Fünf zentrale Werte (→ S. 09) sind nun die Basis für die Führungsgrundsätze, die sich das Unternehmen aktuell erarbeitet. Alle Führungskräfte sollen sich dafür auf eine Reihe von Verhaltensregeln verständigen.

Seit zehn Jahren sind im fairport-Kodex gemeinsame ethische Richtlinien und Verhaltensweisen aufgeführt, zu denen sich Geschäftsführung und Mitarbeitende der FSG und ihrer mehrheitsbeteiligten Gesellschaften in Stuttgart verpflichtet haben. Auch ihre Umweltpolitik und die ihrer Töchter Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) ist in den Kodex integriert. Für öffentliche Unternehmen wie den Landesairport gilt außerdem der Public Corporate Governance Kodex Baden-Württembergs. Der STR bekennt sich zu dessen Standards für die Steuerung, Leitung und Aufsicht von Firmen und hat diese bei sich verankert. Seine Entsprechenserklärung ist auf der Flughafen-Website veröffentlicht.

Compliance hat System

Das Compliance-Management-System (CMS) des Landesairports fördert ein regelkonformes Verhalten aller, die im Flughafenkonzern mitarbeiten oder ihn zum Beispiel als Aufsichtsrätin oder als Aufsichtsrat überwachen. Das CMS besteht aus verschiedenen Bausteinen. Dazu zählen eine gelebte Compliance-Kultur, klare Regeln, ein zentrales Richtlinienmanagement, Compliance-Prozesse, das spezifische Risikomanagement sowie Kontrollgremien in der Aufbauorganisation wie der Aufsichtsrat und das Compliance-Board.

Für besonders vielschichtige Aufgabenfelder wie das Umweltmanagement, die Airport-Standards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) sowie Datenschutz und Informationssicherheit gibt es bei der FSG eigene Managementsysteme, die das CMS ergänzen und damit ebenfalls zur Vermeidung von Regelverstößen beitragen. Für jeden dieser Themenkomplexe sind Strukturen, Prozesse und technische Standards festgelegt, damit die jeweiligen Compliance-Anforderungen gut bewältigt werden können. Interne Fachleute und Koordinationsstellen überwachen die Einhaltung.

Die Geschäftsführung der FSG trägt die Gesamtverantwortung für die Erfüllung aller rechtlichen und selbstauferlegten Verpflichtungen. Kontrolliert werden die beiden Geschäftsführer vom FSG-Aufsichtsrat. Mit je acht gleichberechtigten Vertreterinnen und Vertretern der Gesellschafter sowie der Arbeitnehmerseite des Konzerns gilt für dieses Gremium die paritätische Mitbestimmung. Den Vorsitz hat Winfried Hermann, der baden-württembergische Verkehrsminister, inne. Er bekleidet darüber hinaus keine weiteren Positionen im Konzern. Fünf Aufsichtsratssitzungen fanden 2022 statt. Es gab, soweit bekannt, keine Verstöße gegen Gesetze oder Richtlinien. Entsprechend wurden weder Geldbußen noch andere Sanktionen verhängt.

Weitsicht gefragt

Betriebe wie der Flughafen Stuttgart müssen sich ständig an ihre sich wandelnde Umwelt anpassen. Von Unerwartetem will die FSG aber

nicht überrascht werden. Das Unternehmen setzt sich daher gezielt mit seinen finanziellen und nichtfinanziellen Zukunftsrisiken – etwa durch vermehrte Regulierungen, Energieknappheit, Cyberattacken oder Extremwetterereignisse, die infolge des Klimawandels zunehmen – auseinander, um sich auf entsprechende Vorkommnisse bestmöglich vorzubereiten. Dafür ist ein ganzheitlicher Blick notwendig. Um gut aufgestellt zu sein, baut die FSG aktuell ihre Ressourcen aus.

Mit Fehlern gut umgehen

Auch wenn es noch so viele Vorkehrungen zur Vermeidung gibt – Fehler passieren. Sie zu entdecken und zu beheben, darauf kommt es an. Dem Flughafen Stuttgart ist eine konstruktive Verbesserungskultur wichtig, denn durch frühzeitiges Einschreiten lassen sich oft größere Schäden verhindern. Durch ihre Hinweise können Mitarbeitende und Externe dafür sorgen, dass Missstände, Gesetzesverstöße oder andere unethische Verhaltensweisen im Konzern aufgedeckt, untersucht und unterbunden werden.

Wer innerhalb der FSG meldet, dass etwas schief läuft, ist umfassend geschützt. Ein 2022 eingerichtetes elektronisches Hinweissystem gewährleistet Diskretion. Die Identität der Informantinnen und Informanten wird – soweit gesetzlich zulässig – streng vertraulich behandelt.

Über die neue Meldestelle nimmt der Flughafen Einreichungen zu Themen wie Korruption, unfairer Wettbewerb, Umweltschutz, Infor-

mationssicherheit und Datenschutz, Safety (sicherer Flughafenbetrieb) und Security (Luftsicherheit), Betrug, Diebstahl oder sonstigen Verstößen im Zusammenhang mit dem Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz entgegen.

Daneben gibt es weitere Meldekanäle. So kann zum Beispiel das interne Compliance-Board der FSG direkt kontaktiert werden. Auch eine persönliche, externe Anlaufstelle ist verfügbar: Der Flughafen hat hierfür einen Vertrauensanwalt engagiert.

Rechtliche Leitplanken stets im Blick

Für einen sicheren Luftverkehr gibt es weltweit einheitliche Regelungen – und davon sehr viele. Am STR müssen die Mitarbeitenden über diese und weitere Normen auf dem Laufenden sein, damit alle Handlungen den sich stetig ändernden Vorgaben entsprechen. Sie informieren sich regelmäßig über Seminare, E-Learnings und eine zentrale Compliance-Datenbank. Dieses Online-Verzeichnis wird permanent auf dem aktuellen Stand gehalten und umfasst sehr viele für die Arbeit am Airport relevanten Rechtspflichten. Dazu gehören deutsches und europäisches Luftrecht, Anlagensicherheits- und Infrastrukturrecht, Wettbewerbsrecht, Umweltrecht (→ S. 48), aber auch Sektorenvergaberecht, Bau- und Planungsrecht, Arbeitsschutzrecht, Datenschutzrecht, Anforderungen an die Betreiberverantwortung sowie die Safety und Security. Darüber hinaus gelten Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen und Umweltrisiken in der Lieferkette.



Bei der FSG arbeiten viele unterschiedliche Menschen in den vielfältigsten Jobs. Zusammen haben sie sich auf gemeinsame Werte verständigt.

ZUSAMMENGEFASSTER LAGE- UND KONZERNLAGE- BERICHT

der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2022

Grundlagen des Konzerns

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

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtbranche:

Corona, Krieg und Krise

Nach zwei Pandemie Jahren war der Optimismus groß, dass im Jahr 2022 große Schritte in Richtung Normalität gemacht würden. Der Überfall Russlands auf die Ukraine am 24. Februar 2022 machte diese Hoffnung schlagartig zunichte. Der völkerrechtswidrige Angriff auf das Land hat die Weltgemeinschaft überrascht und schockiert. Die Auswirkungen auf die soziale und ökonomische Stabilität nicht nur in Europa sind enorm, die langfristigen Folgen in vielen Bereichen kaum absehbar. Krisenmanager in ganz Europa sahen sich mit explodierenden Energiepreisen, Sanktionen und Millionen Kriegsflüchtlingen konfrontiert. Auch zum Ende des Jahres 2022 ist offen, wie und wann die Auseinandersetzung beendet werden kann. Der ungelöste Konflikt birgt politisch und wirtschaftlich weiterhin große Unsicherheiten für die Zukunft.

Dennoch konnte der weltweite Luftverkehr einen Großteil der pandemiebedingten Einbrüche im Lauf des Jahres wieder aufholen. In Deutschland verlief die Erholung deutlich schwächer als im übrigen Europa. Für das Gesamtjahr 2022 wies der Flughafenverband ADV rund 165 Mio. Passagiere aus, was 66 % des Verkehrsniveaus von 2019 entspricht.

Im Sommer stieg der Nachholbedarf an Flugreisen stärker an als erwartet. Der schnelle Hochlauf überforderte viele Flughäfen und Airlines, die in der Pandemie Personal abgebaut oder wegen Kurzarbeit an andere Branchen verloren hatten. Es kam zu zahlreichen Kapazitätsengpässen beim Passagier- und Gepäckhandling, aber auch im Luftraum. Einzelne Hubflughäfen wie Amsterdam oder Heathrow begrenzten teils monatelang die Zahl der Flüge, um die Lage in den Griff zu bekommen. Der Chaos-Sommer beschäftigte erst die Medien und schließlich auch die Politik. So wurde in Deutschland eine Neuordnung der Sicherheitskontrollen für die Passagiere diskutiert, die Beschleunigung der Sicherheitsüberprüfung für Mitarbeitende an Airports gefordert oder auch die bislang übliche Vorkasse bei Flügen kritisiert.

Angesichts der ökonomischen und politischen Krisen schien der Klimaschutz im öffentlichen Bewusstsein zeitweise nachrangig – die persönlichen Auswirkungen der Energiekrise beschäftigten viele Menschen aktuell mehr als die langfristigen Prognosen der Klimaschützenden. Gleichzeitig gab es im Laufe des Jahres zunehmend radikale Proteste von Klimaaktivistinnen und Klimaaktivisten, die Straßen und Flughäfen blockierten. Wirtschaft und Gesellschaft schnellstmöglich treibhausgasneutral zu machen, ist unverändert eine der größten Herausforderungen weltweit. Die Transformation des Luftverkehrs in Richtung Klimaneutralität zu beschleunigen, die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie zu beheben und gleichzeitig die aktuellen Krisen zu steuern, wird weit über das Jahr 2023 hinaus maßgebliche Aufgabe auch für alle Akteure der Luftfahrtbranche sein.



Insgesamt 39 Airlines bedienten 2022 die Nachfrage am STR mit Direktverbindungen in 32 Länder und zu 113 Destinationen. Die Konnektivität hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr verbessert.

Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft und des Konzerns

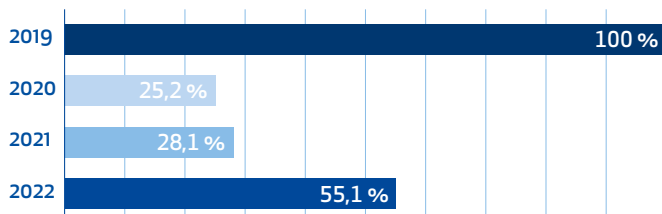
Luftverkehr

Fluggäste: spürbarer Nachholbedarf bei Reisen

Insgesamt 7,0 Mio. Passagiere reisten 2022 über den Flughafen Stuttgart. Das entspricht in etwa 55 % des Vorkrisenniveaus. Im Vergleich zum verkehrsschwachen Vorjahr verzeichnet der Landesairport eine Aufwärtsentwicklung um 95,3 %.

Vor allem in der ersten Jahreshälfte war der Flugplan pandemiebedingt weiterhin volatil. Die Verbreitung der Omikron-Variante bremste auch in Stuttgart die Erholung des Luftverkehrs im ersten Quartal aus. Im Laufe des Jahres zogen Länder weltweit ihre Reiseeinschränkungen zurück. Während des Sommerflugplans kam es dann zu ausgeprägten Lastspitzen mit entsprechenden Passagierströmen. Die Betriebsabläufe am STR waren weitgehend stabil. Stärkster Monat war wie üblich der August mit knapp 1 Mio. Fluggästen.

Entwicklung der Passagierzahlen im Vorkrisenvergleich



Insgesamt 39 Airlines bedienten 2022 die Nachfrage am STR. Die Marktführerin auf dem Stuttgarter Vorfeld blieb weiterhin die Lufthansa-Tochter Eurowings. Mit ihr flogen 40,5 % der Reisenden. Damit vergrößerte Eurowings den Anteil um 2,8 Prozentpunkte. SunExpress – im Vorjahr noch fünftgrößte Airline am Standort – belegte Platz zwei unter den Fluggesellschaften mit einem Passagierzuwachs um 81,6 %. Im Airline-Ranking folgen darauf Turkish Airlines, TUIfly und Lufthansa. Die Lufthansa-Gruppe hielt insgesamt einen Anteil von 48,2 % am Passagieraufkommen des STR.

Die Pandemie führte zu einem ausgedünnten Flugangebot. Im Jahr 2022 verbesserte sich die Konnektivität des Standorts im Vergleich zum Vorjahr wieder etwas. 113 Direktverbindungen standen im Flugplan. Das Streckennetz umfasste insgesamt 32 Länder. Tunesien, Georgien und Montenegro kamen neu hinzu. Wichtig blieb die Anbindung Stuttgarts an europäische Hubs wie Amsterdam, Frankfurt, Istanbul, London, Paris oder Wien, über die Passagiere in die ganze Welt gelangen.

Visiting Friends and Relatives (VFR) sowie touristische Verkehre bestimmten die Nachfrage in Stuttgart. Istanbul war – wie bereits im Vorjahr – mit seinen beiden internationalen Airports 2022 das am häufigsten angeflogene Ziel am Flughafen Stuttgart. Die Anzahl der Reisenden von und nach Istanbul nahm im Vergleich zum Vorjahr um 64,4 % zu. Darauf folgten im Destinations-Ranking Antalya und Palma de Mallorca. Berlin und Hamburg landeten auf Platz vier und fünf.

Grenzüberschreitende Reisen legten 2022 erneut stärker zu als Inlandsflüge. Für Verbindungen innerhalb Europas war 2022 etwa eine Verdopplung zu beobachten. Es gab eine Zunahme um 94,8 % auf 5.876.191 Passagiere. Auch der Verkehr in das übrige Ausland nahm nach der teilweisen Wiederherstellung des außereuropäischen Streckennetzes und einem sehr schwachen Jahr 2021 wieder um 241,4 % zu. Innerdeutsche Verbindungen, etwa nach Berlin oder Hamburg, wurden 2022 von 926.993 Menschen genutzt. Das sind zwar 87,4 % mehr als im Jahr zuvor, dennoch stabilisiert sich der durch Pandemie und Klimakrise beschleunigte Trend hin zu verhältnismäßig weniger Inlandsverkehr.

Flugbewegungen: wieder mehr Starts und Landungen

Im Jahr 2022 verzeichnete der Flughafen Stuttgart 85.830 Starts und Landungen. Das sind 38,1 % mehr als im Vorjahr. Die Sitzauslastung war mit 75,3 % die höchste seit Pandemiebeginn. Im Durchschnitt beförderte jede Maschine 113 Passagiere, sieben mehr als noch im Vorjahr.

Luftfracht und Luftpost: Normalisierung nach pandemiebedingtem Boom

Insgesamt 25.542 t Luftfracht wurden 2022 in Stuttgart umgeschlagen. Im Vergleich zum sehr starken Luftfrachtgeschäft des Jahres 2021 nahm das Cargo-Aufkommen um 37,0 % ab und lag damit wieder auf Vorkrisenniveau. Die Luftpost verzeichnete ein Minus von 5,84 %.



Ein relevanter Standortfaktor für Unternehmen im exportstärksten Bundesland Deutschlands: die Option, Fracht schnell und direkt von Stuttgart in die Welt schicken zu können.

Weitere Entwicklungen im Geschäftsverlauf

Umgehende Reaktion auf Energiemenge

Der Flughafen Stuttgart bereitete sich 2022 auf mangelnde Energielieferungen sowie stark ansteigende Gas- und Strompreise infolge des russischen Angriffskrieges in der Ukraine vor. Erstmals unternahm das Unternehmen auch Schritte mit spürbarer Komforteinschränkung für Passagiere und Mitarbeitende. Zur Umsetzung der Energieeinsparverordnung berief die FSG im September eine Task Force ein, die kurzfristig umsetzbare Maßnahmen auf dem Flughafengelände ergriff wie zum Beispiel die Abschaltung einzelner Anlagen zur Warmwasseraufbereitung und die zeitweise Außerbetriebnahme eines Parkhauses. Die großen Einsparpotenziale ihrer technischen Anlagen identifizierte und nutzte die FSG in der Vergangenheit bereits über ihr etabliertes Umweltmanagement.

STRzero-Finanzierung auf den Weg gebracht

Bis zum Jahr 2040 soll der Flughafen Stuttgart die im baden-württembergischen Klimaschutzgesetz geforderte Netto-Treibhausgasneutralität erreichen. Zur Umsetzung aller erforderlichen Schritte sind Investitionen von mehr als 2 Mrd. € erforderlich. Die FSG legte dem Aufsichtsrat 2022 sowohl die Personalplanung als auch das Finanzierungskonzept für das Vorhaben vor. Unter Berücksichtigung der darin unterstellten Prämissen kann die FSG circa 70 % des benötigten Finanzierungsbedarfs aus dem eigenen Cashflow sowie Fremdkapital aufbringen. Zur Umsetzung des Projektes STRzero benötigt die FSG nach aktuellen Berechnungen für die verbleibenden 30 % zusätzliche Mittel in Form von Eigenkapital durch die Gesellschafter beziehungsweise aus nicht rückzahlbaren staatlichen Zuschüssen und Fördertöpfen.

Die Klimastrategie STRzero sieht vor, die Emissionen aus dem Airport-Betrieb schnellstmöglich auf ein absolutes Minimum zu reduzieren sowie die Entwicklung hin zum klimaschonenden Fliegen nach Kräften zu beschleunigen. Einer der wichtigsten Hebel ist es, den Energiestandard der Flughafen-Immobilien konsequent auf ein neues Level zu heben. Es steht eine aufwendige, jahrelange energetische Sanierung der Terminals und weiterer Betriebsgebäude an. Für den Umbau zum Null-Emissionen-Betrieb bis 2040 sieht die FSG vier Investitionsschwerpunkte vor: Energieeffizienz & Gebäudesektor, Erzeugung & Speicherung erneuerbarer Energien, Smart Grid & Sektorkopplung sowie Mobilität & Verkehr.



In den Sommermonaten 2022 erlebte der Flughafen Stuttgart ein Comeback des Reisens. Entsprechend konnte sich auch das Geschäft der Shops und der Gastronomie am STR erholen.

Hydrogen Aviation Center entsteht am STR

Mit dem Hydrogen Aviation Center soll am Flughafen Stuttgart ab 2023 ein Ort entstehen, an dem Wissenschaft und Flugzeughersteller den technologischen Fortschritt bei Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieben für den Luftverkehr gemeinsam weiter voranbringen. Die Pläne für den Bau konkretisierten sich 2022. Infrastrukturelle Voraussetzungen wurden geschaffen. Der Aufbau des Exzellenzzentrums folgt auf die Ansiedlung des Start-ups H2FLY GmbH, eines deutschen Technologieführers auf diesem Gebiet. Das Land Baden-Württemberg fördert das Vorhaben mit 5,5 Mio. €. Am Flughafenstandort sollen so Innovationskraft, weitere Arbeitsplätze und Wertschöpfung entstehen. Der Landesflughafen bereitet sich damit auf die Zukunft des Luftverkehrs vor.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Für die FSG bleiben Geschäftserfolg und Nachhaltigkeit untrennbar miteinander verbunden. Neben den wichtigen finanziellen Leistungsindikatoren Umsatz und EBITDA spielen daher auch nichtfinanzielle Steuerungsgrößen der Nachhaltigkeitsstrategie fairport STR eine wesentliche Rolle. Der Flughafen Stuttgart verfolgt dabei den Anspruch, dauerhaft einer der leistungstärksten 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. Die Nachwirkungen der Corona-Pandemie, zusätzliche Kostenbelastungen durch die Folgen des Krieges in der Ukraine sowie Lieferkettenschwierigkeiten

schränken die FSG hinsichtlich ihrer Ertragspotenziale weiterhin stark ein. Das Eintreten multipler Krisen in einer engen beziehungsweise parallelen zeitlichen Abfolge stellen das Krisenmanagement der FSG weiterhin vor große Herausforderungen. Die mit Beginn der Corona-Pandemie eingeführte Projektstruktur #STRong zur effizienten Ressourcensteuerung bildet dabei weiterhin das Rückgrat des Krisenmanagements, ergänzt um zusätzliche Maßnahmen wie beispielsweise die Einführung eines Ergebnisoptimierungs-Teams (EOT) zur Identifikation zusätzlicher Erlöspotenziale. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse und teilweise neuen Arbeitsmethoden gehen zunehmend in das operative Tagesgeschäft über, sodass sich die FSG sukzessive vom Krisenmodus wieder auf den Weg hin zur betrieblichen Normalität bewegt. Nicht zuletzt durch die getroffenen Maßnahmen konnte die FSG ihr Planergebnis in Höhe von –39,9 Mio. € für das Geschäftsjahr 2022 auf –16,1 Mio. € verbessern.

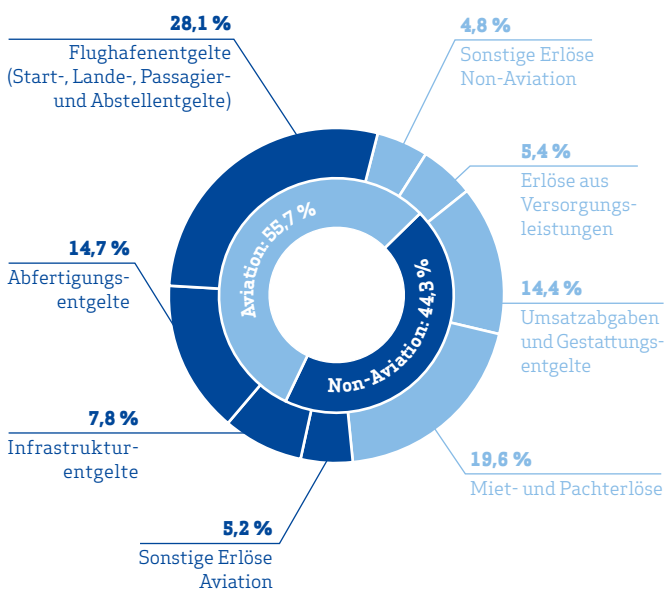
Aufbauend auf einem stabilen operativen Betrieb auch während der Krise richtet die FSG ihren Fokus nunmehr wieder verstärkt auf die Zukunftsfähigkeit des Landesflughafens. Das Projekt STRzero schafft dabei die finanziellen, organisatorischen und konzeptionellen Voraussetzungen dafür, dass der Flughafenstandort Stuttgart als moderner Airport und Verkehrsdrehscheibe zukünftigen Herausforderungen gerecht wird und dabei ab dem Jahr 2040 netto-treibhausgasneutral ist.

Ertragslage FSG-Konzern

Der Umsatz des FSG-Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2022 auf 224,4 Mio. € (Vorjahr: 146,2 Mio. €). Das Konzernergebnis betrug –17,1 Mio. € (Vorjahr: –22,4 Mio. €).

Ertragslage Flughafen Stuttgart GmbH

Die FSG erwirtschaftet den größeren Teil ihrer Erlöse passagierabhängig. Dazu zählen unter anderem Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG, Abfertigungsentgelte, Parkierungserlöse, Pachten und Umsatzabgaben aus Gastronomie und Retail. Die gegenüber dem Vorkrisenzeitraum weiterhin niedrige Passagierzahl von knapp 7,0 Mio. führt im Jahr 2022 zu einem Umsatz der FSG von 203,8 Mio. € (Vorjahr: 143,8 Mio. €). Die tatsächliche Zahl der Passagiere fiel um 2,9 % höher aus als bei den ursprünglichen Planungen prognostiziert, sodass unter anderem dadurch auch die Ist-Umsätze mit 17,5 Mio. € um 17,5 % über den geplanten lagen. Die Umsätze verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Segmente:



Geschäftsbereich Aviation: Passagierzahlen und Umsatz erholen sich langsam

Der Umsatz des Geschäftsbereichs Aviation ist mit 113,6 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um circa 63,9 % gestiegen, liegt aber weiterhin deutlich unter Vorkrisenniveau. Die Flughafenentgelte (Start-, Lande-, Passagier- und Abstellentgelte) trugen als nach wie vor größter Posten bei den Aviation-Erlösen mit 57,2 Mio. € zum Umsatz bei. Die größtenteils passagierabhängigen Erlöse liegen um 4,4 % über den geplanten Umsätzen von 108,8 Mio. €.

Geschäftsbereich Non-Aviation: Erlöse aus Verpachtung legen wieder zu

Die Non-Aviation-Umsatzerlöse (Immobilien, Facility Management, Informations- und Kommunikationstechnologie) lagen mit 90,3 Mio. € um 21,1 % über dem Vorjahresniveau (71,2 Mio. €). Die von Passagieren abhängigen Umsätze aus Parkierung oder die Umsatzpacht der Gastronomen und Ladengeschäfte stiegen vor dem Hintergrund der Verkehrserholung. Mieterlöse aus der Airport City (u. a. SkyLoop, SkyOffice und SkyPort) blieben auch im Jahr 2022 stabil. Insgesamt lagen die im Non-Aviation-Bereich erzielten Umsätze mit 14,1 % deutlich über dem Planwert von 77,5 Mio. €.



Bei der Instandhaltung gab es 2022 einen Nachholeffekt, da einige Projekte in den Corona-Jahren pausieren mussten. Folglich stiegen die betrieblichen Aufwendungen.

Materialaufwand steigt mit Abfertigungsvolumen und Bezugspreisen

Der Materialaufwand lag mit 69,7 Mio. € um 18,5 Mio. € (36,2 %) über dem Vorjahreswert. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf die gestiegenen Personalleasingzahlungen an die Abfertigungstochter SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH aufgrund der Zunahme des Abfertigungsvolumens. Zusätzliche Kostenbelastungen resultieren insbesondere aus höheren Bezugspreisen für Instandhaltungsmaterial.

Personalaufwand: Beendigung von Kurzarbeit und Arbeitszeitreduzierung

Die mit dem Beginn der Corona-Krise eingeführte Kurzarbeit ist zum 01. April 2022 ausgelaufen. Seither kommt in der FSG der Notlagen-Tarifvertrag zur Anwendung, wobei die zum 01. April 2022 eingeführte Arbeitszeitreduzierung mit entsprechender Lohnbeziehungsweise Gehaltskürzung um eine Stunde pro Woche zum 01. September 2022 endete. Insgesamt konnte die FSG im Jahr 2022 1,1 Mio. € durch Kurzarbeit sowie circa 2,8 Mio. € durch den Notlagen-Tarifvertrag einsparen. Der Personalaufwand 2022 nahm vor dem Hintergrund der ausgelaufenen Kurzarbeit sowie Arbeitszeitreduzierung um 5,2 Mio. € (9,1 %) auf 62,7 Mio. € zu.

Der mit Beginn der Krise eingeführte Einstellungsstopp wurde im Geschäftsjahr 2022 für notwendige Nachbesetzungen aufgehoben.

Abschreibungen leicht gestiegen

Das Abschreibungsvolumen 2022 lag mit 33,3 Mio. € leicht über dem Vorjahr (32,6 Mio. €). Trotz der Krise ist es für die FSG von essenzieller Bedeutung, weiterhin in den alternden Anlagenbestand zu investieren, um die Gebäude und Anlagen betriebsbereit zu halten.

Sonstige betriebliche Aufwendungen nehmen zu

Im Geschäftsjahr 2022 stieg das Gesamtvolumen der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 3,5 Mio. € gegenüber dem Vorjahr auf 53,6 Mio. €. Die im Zusammenhang mit krisenbedingten Ergebnisbelastungen notwendige und strenge Ausgabendisziplin wurde weiter umgesetzt. Bedingt durch das Passagierwachstum und die damit einhergehende Erhöhung der Kapazitäten stieg der Betriebsaufwand. Aber auch die hohe Inflation und Nachholeffekte sind am Anstieg der Kosten bei den betrieblichen Aufwendungen verantwortlich.

Finanzergebnis negativ

Die beiden wesentlichen Ziele, Beschäftigungssicherung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Sicherung der Liquidität, stehen für die FSG weiterhin im Fokus. Der bei den Bankenpartnern im Jahr 2020 ausgeweitete Kreditrahmen ist dabei weiterhin zur Sicherung der Liquidität ausreichend. Unter anderem die weiterhin solide Eigenkapitalausstattung ermöglicht es der FSG, sich nach wie vor auf dem Kapitalmarkt zu marktüblichen Konditionen zu refinanzieren. Die sich verändernde Zinslandschaft infolge der Leitzinserhöhung der Europäischen Zentralbank (EZB) schlägt sich in entsprechend erhöhten Zinskosten für Fremdkapital bei der FSG nieder.

Ursache für das negative Finanzergebnis in Höhe von -4,6 Mio. € ist eine weiterhin erhöhte Inanspruchnahme von Krediten bei steigenden Zinsen. Im Jahr 2022 fielen die Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungsverträgen von Tochtergesellschaften mit 2,9 Mio. € wieder positiv aus (Vorjahr: -1,3 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2022 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 in Höhe von insgesamt 5,7 Mio. € vorgenommen.

Jahresergebnis

Die Auswirkungen der multiplen Krisenszenarien sowie die notwendigen Wertberichtigungen in der Bilanz belasten das Jahresergebnis der FSG.

Insgesamt liegt das Jahresergebnis mit -16,1 Mio. € somit um 8,6 Mio. € über dem Vorjahr (-24,7 Mio. €) und 23,8 Mio. € über dem geplanten Jahresergebnis. Das EBITDA lag für das Geschäftsjahr bei 24,8 Mio. € und damit über Vorjahr (18,2 Mio. €) und Plan.

Im Vorjahresvergleich ist hierbei zu beachten, dass die FSG im Jahr 2021 einen sonstigen betrieblichen Ertrag in Höhe von rund 31 Mio. € durch die teilweise Erstattung ihrer Vorhaltekosten während der Corona-Lockdowns durch den Bund und ihre Gesellschafter verbuchen konnte.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die notwendigen Investitionen in das Anlagevermögen des Geschäftsjahres konnten aus dem eigenen Cashflow sowie dem bestehenden Kreditrahmen finanziert werden. Zum 31. Dezember 2022 betrug das Eigenkapital 353,1 Mio. € (Vorjahr: 369,2 Mio. €). Die Eigenkapitalquote liegt mit 65,0 % (Vorjahr: 65,9 %) weiterhin deutlich über dem Branchendurchschnitt und ist einer der Gründe dafür, dass sich die FSG auch künftig am Kapitalmarkt refinanzieren kann.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind leicht gesunken und mit 108,8 Mio. € nahezu auf Vorjahresniveau mit 109,1 Mio. €. Insgesamt zeigt die Entwicklung des Fremdkapitalbestandes die Wirksamkeit des Krisenmanagements der FSG. Während die Verbindlichkeiten vor allem in der ersten Phase der Corona-Pandemie stark zunahmen, konnte die Verschuldung der FSG und des Konzerns seither in den beiden vergangenen Geschäftsjahren mit der Ausnahme saisonal bedingter Schwankungen konstant gehalten werden. Die vorhandenen Kreditlinien von 250 Mio. € bei Banken sind zur Sicherung der Liquidität ausreichend.

Investitionen in die Zukunft

Bei der Umsetzung der notwendigen Investitionen in die Zukunft steht weiterhin im Mittelpunkt, die Liquidität zu schonen. Die Flughafengesellschaft benötigt insbesondere für den Bestandserhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur Kapital. Im vergangenen Geschäftsjahr brachte die Flughafengesellschaft 15,3 Mio. € (Vorjahr: 12,9 Mio. €) für immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagevermögen auf.

Tochtergesellschaften

Baden-Airpark GmbH (65,8 %)

Mehrheitsgesellschafterin 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.

Die deutsche gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2022 wurde durch die Nachwirkungen der pandemischen Lage beeinflusst. Der im Februar beginnende Ukrainekonflikt erzeugte allerdings neue wirtschaftliche Herausforderungen, die im Laufe des Jahres stiegen.

Am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) wurden im Jahr 2022 1.315.525 Passagiere (Vorjahr: 618.687 Passagiere) abgefertigt.

Davon 1.306.475 sogenannte gewerbliche Passagiere im Linien-, Pauschalflug-, Tramp- und Anforderungsverkehr. Damit liegt die Zahl der gesamt abgefertigten Passagiere 64 % über der Prognose.

Das Geschäftsergebnis im Aviation-Bereich war stark beeinflusst von den oben genannten gesamtwirtschaftlichen Faktoren. Der FKB erholte sich schneller von den Krisen der Vorjahre als der Branchendurchschnitt. Insgesamt erwirtschaftete das Profit Center Verkehr 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 10.473 T€ (Vorjahr: 6.889 T€) und übertraf damit den Planwert um 40,9 %.

Das Profit Center Immobilien erholte sich analog dem Profit Center Verkehr. 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 8.500 T€ (Vorjahr: 5.935 T€) und lag somit um 24,4 % über dem Plan.

Das Geschäftsjahr 2022 schloss mit einem Jahresergebnis von -5.233 T€ (Vorjahr: 5.510 T€) und fiel damit um 42,7 % besser aus als geplant. Im Wesentlichen resultierte das bessere Ergebnis aus höheren Erlösen infolge der besseren Verkehrszahlen im Vergleich zum Wirtschaftsplan.

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 2022 mit ihren Beratungen am Drittmarkt einen Umsatz von 172 T€ (Vorjahr: 145 T€) und ein Jahresergebnis von 35 T€ (Vorjahr: 24 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 2022 betrug das Ergebnis vor Ergebnisabführung 337 T€ (Vorjahr: -219 T€).

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

Die Konzerngesellschaft der FSG betreibt einen Teil der Einzelhandelsgeschäfte am Flughafen Stuttgart und seit Mai 2022 auch Teile des gastronomischen Angebots in Terminal 1. Der Jahresumsatz betrug 2022 17.000 T€ (Vorjahr: 5.857 T€). Das Ergebnis vor Ergebnisabführung lag mit 1.169 T€ wieder im positiven Bereich und damit deutlich über dem Vorjahresniveau (-1.574 T€).

SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (100 %)

Das Bodenabfertigungsunternehmen SAG ist eine hundertprozentige Tochter der FSG. Als Subunternehmer führt die SAG in einem sogenannten Cost-Plus-Modell sämtliche Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst für die Flughafengesellschaft durch. Das Geschäftsfeld umfasst die komplette Gepäcksortierung, den Passagier- und Gepäcktransport zwischen Flugzeug und Terminal sowie die Abfertigung und die Operations, zu denen auch die Ramp-Agent-Tätigkeiten gehören. Zu ihren Dienstleistungen zählen außerdem der Boarding Support, die Nachtluftpostabfertigung, das sogenannte Pushback-Verfahren, bei dem die Flugzeuge von der Abfertigungsposition auf den Rollweg zurückgeschoben werden, der Kofferkuli-Service und im Winterhalbjahr die Flugzeugenteisungen. Der Umsatz betrug im Geschäftsjahr 2022 31.621 T€ (Vorjahr: 21.070 T€). Mit der SAG wurde in 2022 ein Ergebnisabführungsvertrag abgeschlossen. Das Jahresergebnis vor Ergebnisabführungsvertrag lag mit 918 T€ über dem Vorjahr (451 T€).



Bereit für den Sommer-Peak: Die Abfertigungstochter SAG warb rechtzeitig neues Personal an. Ihr Team bestand 2022 aus 432 Mitarbeitenden.

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. Angesichts der Zunahme des Abfertigungsvolumens stieg der Umsatz auf 11.484 T€ (Vorjahr: 7.156 T€). Das Jahresergebnis ist mit 645 T€ über dem Vorjahr (-368 T€).

AHS Aviation Handling Services GmbH (10 %)

Die FSG hält neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 10 %-Beteiligung an der deutschlandweit tätigen Abfertigungsgesellschaft AHS. Vor dem Hintergrund des insgesamt weiterhin niedrigen Abfertigungsvolumens an allen AHS-Standorten erzielte die AHS einen Jahresfehlbetrag von -2.905 T€ (Vorjahr: -30 T€). Im Vorjahresergebnis sind Erträge aus Anteilsverkäufen in Höhe von 3.221 T€ enthalten. Bereinigt um diesen Effekt hat sich das Ergebnis um 346 T€ verbessert.

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 2.087 T€ und ein Ergebnis von 545 T€.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Prognose Geschäftsjahr 2023

Prognosen zur kurzfristigen Geschäftsentwicklung stellen weiterhin eine große Herausforderung dar. Auch wenn das Pandemiegeschehen derzeit abnimmt und so das Reisen ab Stuttgart kaum noch durch direkte Beschränkungen verhindert wird, verstetigt sich der Erholungsprozess im Passagieraufkommen erst langsam. Die indirekten Auswirkungen der Pandemie, wie beispielsweise die Unterbrechung von Lieferketten, belasten die Weltwirtschaft weiterhin. Darüber hinaus bleibt unklar, welche Auswirkungen hierbei die in China vollzogene Abkehr von der Null-Covid-Politik und der damit sprunghafte Anstieg der Inzidenzen in der Bevölkerung auf die Wirtschaft haben.

Die Auswirkungen des im Februar 2022 von Russland begonnenen Krieges gegen die Ukraine auf die Weltwirtschaft sind weiterhin massiv. Die dadurch notwendig gewordenen Wirtschaftssanktionen und die in der Folge eingestellten Öl- und Gaslieferungen aus

Russland in die EU belasten die deutsche Wirtschaft besonders stark. Explosionsartig angestiegene Energiepreise treiben die ohnehin bereits gestiegene Inflation in Deutschland und Europa an. Gestiegene Kosten erhöhen den Druck zum Sparen auf private Haushalte und Unternehmen gleichermaßen.

Die beschriebenen Effekte haben möglicherweise eine dämpfende Wirkung auf die Nachfrage nach Flugreisen und damit die Anzahl an Passagieren, die über den Landesairport reisen und maßgeblich für das Ergebnis der FSG sind. Nach knapp 7,0 Mio. Passagieren im Jahr 2022 rechnet die FSG für das laufende Geschäftsjahr 2023 mit einem weiteren Wachstum auf 8,3 Mio. Passagiere. Auch wenn dies einer Steigerung von knapp 20 % gegenüber 2022 entspricht, wären damit weiterhin nur ca. 65 % der Passagierzahl aus dem Vorkrisenzeitraum 2019 erreicht.

Auf Grundlage der unterstellten Passagierzahl geht die FSG für das Jahr 2023 von einem Umsatz von 225,5 Mio. € aus. Das knapp positiv geplante EBITDA (0,4 Mio. €) sowie das geplante Jahresergebnis in Höhe von -46,5 Mio. € liegen dabei unterhalb der Werte von 2022. Grund für die Ergebnisverschlechterung sind insbesondere Kostensteigerungen bei Material, Energie, Personal und Zinsen sowie erhöhte Instandhaltungsmaßnahmen.

Ständig wechselnde Rahmenbedingungen und Unsicherheit prägen die Planungen weiterhin. Um auf aktuelle Entwicklungen angemessen reagieren zu können, erstellt die FSG weiterhin rollierende Forecast-Szenarien, auf deren Grundlage entsprechende Gegenmaßnahmen getroffen werden. Die im Rahmen des #STRong-Programmes eingeführten Strukturen unterstützen die Organisation dabei weiterhin. Die Liquidität der FSG, welche über die bestehenden Kreditlinien abgesichert ist, hat dabei weiterhin oberste Priorität und ist nicht gefährdet.

Das Jahr 2023 wird dabei von teilweise drastischen Kostensteigerungen geprägt sein. Alleine im Energiebereich sorgen Preissteigerungen für eine zusätzliche Ergebnisbelastung der FSG von rund 7,2 Mio. €. Ein weiteres Risiko sind steigende Kosten für Fremdkapitalzinsen. Konnte sich die FSG vor dem Hintergrund der Null-Zins-Politik der EZB jahrelang zu sehr günstigen Konditionen am Kapitalmarkt refinanzieren, belasten sie nun zusätzliche Zinsaufwendungen, die sich am Leitzins der EZB orientieren. Im Jahr 2022 hat die EZB den Leitzins bereits auf 2,5 % erhöht. Angesichts der weiterhin hohen Inflation ist mit weiteren Zinsschritten zu rechnen, die sich entsprechend auf die Fremdkapitalzinsen niederschlagen.

Im Bereich des Personals hat die FSG ihren im Rahmen der Corona-Krise eingeführten Einstellungsstopp aufgehoben. Hauptsächlich dringend erforderliche Nachbesetzungen sowie steigende Anforderungen vor allem im technischen Bereich und zusätzliche Anforderungen, zum Beispiel im Rahmen der IT-Sicherheit oder der EU-Taxonomie, erfordern einen Personalaufbau. Zur Dämpfung der Kostensteigerungen bleibt der Notlagen-Tarifvertrag während der Krise auch im Jahr 2023 in Kraft. Da die FSG personelle Ressourcen benötigte, hob sie die Arbeitszeitreduzierung jedoch bereits zum 01. September 2022 auf.

Neben dem weiterhin entscheidenden Fokus auf einen effizienten Ressourceneinsatz und Kostendisziplin achtet die FSG auch weiterhin darauf, ihre bestehenden Erlöspotenziale zu heben. Wichtiger Bestandteil ist dabei der Antrag bei der Genehmigungsbehörde auf eine neue Entgeltordnung für die Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG. Zusätzlich zur Erhöhung der bestehenden Entgelte enthält dieser auch eine Anpassung des Incentive-Programms. Dieses setzt Anreize für Airlines, ihr Angebot ab Stuttgart im Sinne einer bedarfsgerechten Verkehrsentwicklung zu verbessern. Vorbehaltlich der Genehmigung entfaltet die neue Entgeltordnung ihre Wirksamkeit zum 01. Juli 2023. Das Ergebnis-Optimierungsteam des Flughafens identifiziert und realisiert darüber hinausgehende Erlöspotenziale.

Im Konzern hat die Flughafengesellschaft damit begonnen, über ihre Tochtergesellschaft HSG ein eigenes gastronomisches Angebot in Terminal 1 mit der Bar Manfred's anzubieten. Aufgrund der erhöhten Nachfrage der Reisenden wird die HSG das Angebot mit weiteren Gastro-Outlets erweitern und so zusätzliche Einnahmen generieren. Die Attraktivität des Flughafen Stuttgart wird weiterhin gegeben sein, sodass künftig wieder positive Ergebnisse erzielt werden können. Insbesondere in den Bereichen Tourismus und VFR sind zu Spitzenzeiten bereits wieder Auslastungen wie vor der Krise zu beobachten. Der Geschäftsreiseverkehr verbleibt aktuell auf einem weiterhin niedrigen Stand. Wenngleich durch etablierte Videokonferenzen keine Rückkehr auf das Vorkrisenniveau zu erwarten ist, ist auch hier mittel- und langfristig von einer sich weiter erholenden Nachfrage auszugehen. Bedingt durch die aktuellen Rahmenbedingungen geht die FSG für das Geschäftsjahr 2023 jedoch von einem deutlich negativen Jahresergebnis in mittlerer zweistelliger Millionenhöhe aus. Die Verluste werden über Fremdkapital von den Bankenpartnern der FSG refinanziert.

Auch im Konzern wird die FSG die Auswirkungen der Krise weiterhin deutlich spüren, sodass auch hier im Jahr 2023 mit einem deutlich negativen Ergebnis zu rechnen ist. Das geplante Ergebnis wird auch im Konzern, vor allem bedingt durch Kostensteigerungen, im Planjahr 2023 unter dem Vorjahreswert liegen.

Langfristprognose: Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Bewältigung der aktuellen Krisen und Klimawandel prägen den Markt

Für die Langfristprognose der FSG wird die weitere wirtschaftliche Entwicklung maßgeblich sein. Als wesentliche Einflussfaktoren sind hier weiterhin die Corona-Pandemie und die damit zusammenhängende Störung der weltweiten Lieferketten sowie der Krieg in der Ukraine zu nennen. Verschiedene Akteure der Luftverkehrsbranche gehen weiterhin davon aus, dass bis Mitte der 2020er Jahre insgesamt wieder das Vorkrisenniveau erreicht wird, wobei einzelne Verkehrsegmente während der Hochsaison dieses Niveau bereits früher erreichen. Die Entwicklung am Landesairport muss dabei differenziert betrachtet werden. Die FSG geht von einer stabilen Entwicklung aus und rechnet aktuell damit, dass das Passagieraufkommen innerhalb der nächsten fünf Jahre wieder vergleichbar hoch sein wird wie in der Zeit vor Corona. Der Entwicklungskorridor unterliegt dabei großen Unsicherheiten, beispielsweise vor dem Hintergrund kurzfristig sinkender Kaufkraft aufgrund der hohen Inflation.

Die Passagierzahlen der drei wesentlichen Gruppen Geschäftsreiseverkehr, Tourismus und VFR-Verkehr verhalten sich dabei voraussichtlich unterschiedlich: Die Etablierung von Videokonferenzen verändert den Businessverkehr nachhaltig. Hinzu kommt eine veränderte Angebotsstruktur von Airlines auf den für dieses Segment wichtigen innerdeutschen Strecken. Wenngleich eine langfristige Zunahme relativ zum Wirtschaftswachstum prognostiziert wird, kann aus diesen Gründen nicht davon ausgegangen werden, dass das Vorkrisenniveau an Geschäftsreisenden wieder erreicht wird. In den Bereichen Tourismus und VFR ist hingegen davon auszugehen, dass sich die bereits einsetzende Erholung fortsetzen wird. Die Nachfrage hat hier während des Sommers 2022 teilweise bereits wieder ein ähnliches Level wie vor der Krise erreicht und auch für das Jahr 2023 ist damit zu rechnen, dass dieser Trend anhält.

Die Klimaverträglichkeit des Fliegens steht weiterhin im Fokus der gesellschaftlichen und politischen Diskussion. Auch wenn die aktuell reduzierten Frequenzen auf innerdeutschen Strecken, insbesondere nach Berlin, ihre Ursache vor allem in geringerem Wettbewerb sowie dem Fokus der Airlines auf hoher Auslastung sowie Ticketpreisen haben, so rechnet die FSG mit Verhaltensänderungen der Reisenden aufgrund des gestiegenen Klimabewusstseins. Der prinzipielle Trend zeigt aber: Die Menschen werden weiter mobil sein, sie werden reisen und fliegen wollen. Umso wichtiger ist es, die Entwicklung hin zu klimaschonenden Technologien im Luftverkehr weiter mit Hochdruck zu verfolgen. Der Landesairport fördert solche Innovationen aktiv mit



Insgesamt erholt sich der Luftverkehr in Deutschland im europäischen Vergleich langsamer. Das Vorkrisenniveau an Reisenden wird am Flughafen Stuttgart voraussichtlich erst gegen Ende der 2020er Jahre erreicht.

seiner Klimastrategie STRzero. Baden-Württemberg ist auf dem Weg, als innovativer Standort für klimaschonenden Luftverkehr eine Vorreiterrolle einzunehmen, wobei der STR als Enabler und Vernetzer der relevanten Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik aktiv wird. Eine enge Zusammenarbeit mit Technologietreibern hinsichtlich sich ändernder Bodenprozesse und Infrastrukturanpassungen begreift die FSG als Chance.

Neben der Passagiernachfrage sind die aktuell steigenden Kosten wesentlich für die wirtschaftliche Entwicklung der FSG. Insbesondere für das in der Klimastrategie STRzero vorgesehene langjährige Terminalsanierungsprojekt sind Baukosten ein relevanter Faktor. Die Preise von Baumaterialien fallen durch den Krieg in der Ukraine 2022 bereits höher aus, die Verfügbarkeit von Rohstoffen ist teils eingeschränkt.

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

Risikofrüherkennungssystem

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

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

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

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 weiterhingerecht 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.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB

Die FSG unterliegt als mitbestimmtes Unternehmen dem Gesetz über die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen. In Anwendung der §§ 36 und 52 Abs. 2 GmbHG hat die Geschäftsführung für den Zeitraum 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025 für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung eine Zielgröße von 25 % festgelegt. Im Geschäftsjahr 2022 wurde die Zielgröße erreicht.

Der Aufsichtsrat hat für den Frauenanteil in der Geschäftsführung im Zeitraum 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025 eine Zielgröße von 50 % festgelegt. Im Geschäftsjahr 2022 war keine Frau an der Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH beteiligt. Die Neubestellung von Mitgliedern der Geschäftsführung erfolgt wie auch in allen anderen Bereichen der Gesellschaft im Rahmen objektiver Entscheidungskriterien anhand von Eignung, Befähigung und fachlicher Leistung. Dabei wird auf eine angemessene Berücksichtigung von Frauen geachtet.

Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat im Zeitraum 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025 hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße von 25 % festgelegt. Diese Zielgröße wurde 2022 erreicht.

Stuttgart, den 14. März 2023
Flughafen Stuttgart GmbH
Geschäftsführung



Ulrich Heppe



Carsten Poralla



Was wir tun.





Steady. 2040 fest im Blick.

Batterien laden, wenn die Sonne scheint – das ist nur einer von vielen Bausteinen der Klimastrategie STRzero. Was es für den Solarflughafen, ein stabiles Stromnetz und maximale Energieeffizienz braucht, weiß Elias Siehler. Er hat den CO₂-Reduktionsplan bis 2040 maßgeblich ausgearbeitet. Der Klimaschutz ist eines unserer wesentlichsten Handlungsfelder als fairport.

HANDLUNGSFELDER

des fairport [GRI 3-2]

STANDORTENTWICKLUNG & VERKEHRSANBINDUNG

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

S. 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

Wesentliches im Blick

[GRI 3-1 und GRI 3-2] Der Flughafen Stuttgart ist ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor und großer Arbeitgeber der Region. Gleichzeitig hat sein Betrieb Auswirkungen auf Menschen in der Nachbarschaft und die Umwelt. Wo sie Einfluss nehmen kann, entwickelt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) nachhaltige Lösungen und setzt diese um. Gemeinsam mit der Universität Hohenheim hat sie acht Handlungsfelder identifiziert, die die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und damit den Kern der fairport-Strategie bilden.

Die wichtigsten Interessengruppen des Landesairports sind Fluggäste, Mitarbeitende, Anwohnende, Anteilseigner, geschäftliche Kontakte, die Politik sowie die allgemeine Öffentlichkeit. 2022 trugen 313

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 ●

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 Anlieger der Anwohnerschaft ein.

S. 62

CORPORATE GOVERNANCE & COMPLIANCE

Verbindliche Regeln und Werte stellen jederzeit integrires und faires Verhalten aller FSG-Beschäftigten sicher.

S. 14

WIRTSCHAFT & REGION

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

S. 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

WIRTSCHAFT UND REGION

Der Flughafen Stuttgart trägt in der Landeshauptstadt, der Region und in Baden-Württemberg wesentlich zur Wertschöpfung bei. Für international tätige Unternehmen sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen vor Ort sind die Flugverbindungen ein wichtiger Standortfaktor, denn der STR verbindet ansässige Firmen mit Märkten auf der ganzen Welt. Durch den Status als Exportland hat die weltweite Vernetzung eine besondere Bedeutung. Denn der Außenhandel, von dem hierzulande jeder dritte Arbeitsplatz direkt oder indirekt abhängt, kann auch dank des Flughafens stattfinden. Der Landesflughafen macht die Region auch für internationales und qualifiziertes Personal attraktiv. Für Baden-Württemberg wird es in Zukunft essenziell sein, dieses zu gewinnen. Laut dem Fachkräftemonitoring der Industrie- und Handelskammer werden zwischen 2022 und 2035 durchschnittlich pro Jahr über 397.000 Spezialistinnen und Spezialisten fehlen.

Volatile Lage im Luftverkehr

Aufgrund des Weltgeschehens bleibt es weiterhin eine Herausforderung, Prognosen zur kurzfristigen Geschäftsentwicklung zu stellen. Denn auch wenn pandemiebedingte Einschränkungen im Berichtsjahr weitestgehend aufgehoben wurden, läuft der Erholungsprozess des Luftverkehrs am STR nur langsam an. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) rechnet damit, dass die Nachfrage das Vorkrisenniveau bis Mitte der 2020er Jahre erreicht. Die Gründe für eine Reise haben sich zwischenzeitlich verändert: Während private Flüge wieder zunehmen, werden in Zukunft weniger Dienstreisen erwartet, da virtuelle Meetings diese weiterhin teils ersetzen. Für kürzere Strecken werden durch das steigende Klimabewusstsein mehr Passagiere auf die Bahn ausweichen als bisher. Flüge wird es weiter geben – denn in einer vernetzten Welt wollen Menschen mobil bleiben. Am STR hebt rund ein Viertel ab, um Verwandte und Bekannte im Ausland zu besuchen. Reisen ist und bleibt gelebte Völkerverständigung und trägt zu Offenheit und Toleranz gegenüber Neuem bei. Die Aufgabe des Luftverkehrs ist es deshalb, die Transformation zu klimaschonenden Technologien voranzubringen. Der Airport beteiligt sich mit seiner Klimastrategie STRzero (→ S. 52) aktiv an dieser Entwicklung, denn er hat sich als Ziel gesetzt, den Flughafen der Zukunft verantwortungsvoll zu gestalten.

113

DIREKTZIELE konnten Passagiere
2022 ab STR bereisen

Endlich wieder unterwegs

Reisen waren während der Pandemie lange nur eingeschränkt möglich. Davon war besonders der Luftverkehr betroffen. Im ersten Halbjahr 2022 waren die Folgen weiter spürbar, danach stieg die Zahl der Passagiere etwas an. Insgesamt flogen im Berichtsjahr rund 7,0 Mio. Menschen über den Landesairport. Das waren deutlich mehr als im Vorjahr, aber immer noch knapp 45 % weniger als 2019. Bis der Flughafen wieder auf dem Niveau des Vorkrisenjahres operiert, wird es noch etwas dauern. Anhand von Prognosen schätzt die FSG, dass dies innerhalb der nächsten fünf Jahre der Fall sein wird.

Das Stuttgarter Streckennetz vergrößerte sich leicht – von 109 angeflogenen Zielen im Jahr 2021 auf 113 im Berichtsjahr. Diese lagen in 32 verschiedenen Ländern (2021: 30). Unverändert gut blieb die Anbindung des Airports an wichtige europäische Hubs mit weltweiten Umsteigemöglichkeiten in Amsterdam, Frankfurt, Istanbul, London, Paris und Wien. Die FSG steht in ständigem Austausch mit den Fluggesellschaften, damit wichtige Strecken zeitnah wieder oder neu aufgenommen werden können.

Krisenfeste Infrastruktur

Nach zwei Jahren Corona-Pandemie war der Wunsch nach Normalität im Luftverkehr 2022 groß. Doch dazu kam es nicht, denn mit seiner Ukraine-Invasion brachte Russland Krieg zurück nach Europa und damit großes Leid über die Menschen in der Ukraine. Im April war der STR Teil einer Luftbrücke für ukrainische Geflüchtete, die nach Baden-Württemberg ausgeflogen wurden.

Ein weiteres einschneidendes Ereignis waren Anfang 2023 die Erdbeben in der Türkei und in Syrien, bei denen tausende Menschen starben,



Ob am Info-Schalter oder im Callcenter: Die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden steht für uns als Airport-Betreiberin an erster Stelle. Reisende dürfen sich aber nicht nur mit Fragen, sondern auch mit konstruktiver Kritik jederzeit an den Flughafen wenden.

verletzt wurden oder ihr Zuhause verloren. Damit den Notleidenden schnell geholfen werden konnte, stellte die FSG dem türkischen Generalkonsulat einen Hangar zur Verfügung. Dort wurden dringend benötigte Güter umgeschlagen, die im Katastrophengebiet fehlten, wie beispielsweise Stromaggregate, Feldbetten und Babynahrung.

Entspannt durch den Sommer

2022 war die Luftverkehrsbranche mit Negativschlagzeilen konfrontiert, die von einem „Chaos-Sommer“ an deutschen Flughäfen berichteten. Der STR kam vergleichsweise gut durch die verkehrsreichste Zeit im Jahr. Da die FSG ihre Mitarbeitenden in den Corona-Jahren mithilfe von Kurzarbeit weitgehend an Bord halten konnte, war der Airport stark aufgestellt, als der Reiseverkehr kurzfristig wieder zunahm. Davon profitiert er bis heute. Im Berichtsjahr lag die Pünktlichkeit laut eigenen Auswertungen bei 73,5 % (2021: 85 %). Ein Großteil der Verspätungen wurde durch Flüge verursacht, die bereits unpünktlich in Stuttgart landeten. Seit vielen Jahren und auch in Hinblick auf den anstehenden Sommer analysiert der STR die Verspätungen genau und arbeitet mit Airlines, Flugsicherung, Bundespolizei und anderen Airports daran, sie möglichst zu vermeiden. Um Auslastungsspitzen zukünftig noch besser auffangen zu können, stellen die Flughafengesellschaft und ihrer Töchter weiter Personal ein. Parallel startete die FSG 2022 verstärkt die Suche nach Fachkräften für die geplanten Projekte der Klimastrategie STRzero. Durch das Vorziehen seines Klimaziels auf 2040 besteht am Flughafen Stuttgart ein großer Mehrbedarf an Expertinnen und Experten (→ S. 41).






Für die Sommermonate in 2023 rechnet die FSG mit lebhaftem Verkehr. Das stellt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter trotz guter Personallage vor eine operative Herausforderung. In der Prozesskette leisten alle einen wertvollen Beitrag dafür, dass diese gemeistert wird. Zu Wartezeiten in den Terminals oder Flugannullierungen durch die Airlines kann es grundsätzlich kommen – die Flughafengesellschaft hat darauf keinen direkten Einfluss. Ein weiteres entscheidendes Kriterium wird die personelle Ausstattung der Sicherheitskontrollen sein. Insgesamt blickt der Airport zuversichtlich, aber mit Respekt auf die Reisewelle.






STR als regionaler Player

In immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagevermögen investierte die FSG 2022 15,3 Mio. €. Ihre Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2022 65,0 % und liegt damit weiterhin über dem Branchendurchschnitt. Grundsteuer für das letzte Jahr fiel in Höhe von 0,6 Mio. € an. Davon profitierten die Städte Leinfelden-Echterdingen (56 %), Filderstadt (35 %), Stuttgart (7 %) und Ostfildern (1 %) sowie die Gemeinde Neuhausen (1 %).

Erfolgreich und nachhaltig zu wirtschaften – das hat der Flughafen zu einem seiner strategischen Ziele gemacht. Wo immer möglich, greift er daher auf regionale Waren und Güter sowie Dienstleistungen von lokalen Unternehmen zurück. Von den Mitarbeitenden am STR wohnt mehr als die Hälfte in der unmittelbaren Nachbarschaft. Dort blieb auch der Großteil der 49,6 Mio. €, die die FSG für Löhne und Gehälter auszahlte.

Wichtigste Destinationen 2022

Zielland	Fluggäste ¹	Veränderung zu 2021 in %
Türkei 	1.748.143	74,9
Spanien 	1.294.425	96,1
Deutschland 	931.239	87,7
Griechenland 	682.691	55,7
Italien 	417.868	156,6

Zielort	Fluggäste ¹	Veränderung zu 2021 in %
Istanbul 	671.934	64,4
Antalya 	548.850	103,9
Palma de Mallorca 	545.549	72,4
Berlin 	272.107	60,8
Hamburg 	264.652	66,9

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

Insgesamt arbeiten mehrere Tausend Menschen am Stuttgart Airport. Direkt beim Mutterkonzern sind rund 1.776 von ihnen beschäftigt. Eine Faustformel besagt, dass pro eine Million Flugreisende etwa 1.000 Arbeitsplätze direkt vor Ort und doppelt so viele in der Region entstehen. Beschäftigte haben ihre Arbeitsplätze beispielsweise in Hotels, Taxibetrieben oder Catering-Firmen. Etwa 10.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind in rund 300 verschiedenen Unternehmen und Behörden am Flughafen tätig. Damit gilt der STR als eine der größten Arbeitsstätten in Baden-Württemberg.

Mit Blick in die Zukunft

Die FSG entwickelt den Flughafen ständig weiter, da sie Zukunftstechnologien als große Chance sieht und Ideen gerne mitgestalten möchte. In seiner Rolle als Enabler für Innovation testet der STR diese in verschiedenen Leuchtturmprojekten.

Im Frühjahr 2023 fiel der Startschuss für das Hydrogen Aviation Center, das am Stuttgart Airport in Zusammenarbeit mit der H2FLY GmbH gebaut wird. Das Unternehmen hat sich auf die Entwicklung von Wasserstoff-Brennstoffzellen-Systemen für Flugzeuge spezialisiert. Die erste Dornier Do 328, die auf diese Art und Weise betrieben wird, soll bereits 2025 einsatzbereit sein und 40 Sitzplätze bieten. Die FSG fördert die Forschung von H2FLY seit Jahren aktiv (→ S. 60). Mit dem Exzellenzzentrum soll ein zentraler Ort entstehen, an dem Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler an innovativen Konzepten zur emissionsfreien, wasserstoff-elektrischen Luftfahrt forschen. Auch für Praxistests ist Raum. Baden-Württemberg übernimmt damit eine Vorreiterrolle bei der Transformation hin zu einer emissionsfreien Luftfahrt. Das Vorhaben wird mit Fördermitteln des Verkehrsministeriums realisiert.

Im September erreichte das Förderprojekt SmartFleet einen weiteren Meilenstein. Am STR erprobte Flughafenkehrblasgeräte des Spezialfahrzeugherstellers Aebi Schmidt sind in der Lage, Runway, Rollwege und das Vorfeld fahrerlos von Schnee und Eis zu befreien. Genau festgelegte Strecken können sie am Stuttgart Airport bereits autonom zurücklegen. Die GPS-gesteuerten Fahrzeuge können Mitarbeitende insbesondere bei schlechter Sicht wegen Dunkelheit und Nebel entlasten. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert und hat ein Gesamtvolumen von rund 3,9 Mio. €. Zu dem Konsortium gehört neben der FSG und Aebi Schmidt Deutschland auch die baden-württembergische Firma VOLK Fahrzeugbau GmbH, die einen selbstfahrenden Elektro-Gepäckschlepper entwickelt. Während ihrer dreijährigen Kooperation erforschten die Partner auch die Effekte der Technologie auf das Arbeitsumfeld.

Auch die Unternehmen Bosch und Mercedes-Benz sind auf dem Weg zum Fahren der Zukunft einen wichtigen Schritt weitergekommen: Für ihr Parksystem im von Apcoa betriebenen Parkhaus P6 hat das Kraftfahrt-Bundesamt die Genehmigung erteilt. Es ist damit die weltweit erste behördlich für den Serienbetrieb zugelassene, vollautomatisierte und fahrerlose Parkfunktion nach SAE Level 4, der vierten und vorletzten Stufe zum autonomen Fahren.

Ziel: begeisterte Kundinnen und Kunden

Kein Stress mehr vor der Handgepäckkontrolle: Scanner, durch die das Bereitstellen von Flüssigkeiten und elektronischen Geräten entfällt, sind der neuste Stand der Technik. Bis diese flächendeckend zur Verfügung stehen werden, wird es noch etwas dauern. Am STR gibt es seit März 2023 ein entsprechendes Gerät zu Testzwecken. Ob und wann der Flughafen Stuttgart mit den Scannern ausgestattet wird, entscheidet die Bundespolizei, in deren Händen der Security Check liegt.

Seit Januar 2022 gelten für die Zufahrt auf die Abflugebene direkt vor den Terminals neue Regeln: Wer dort mit dem Auto vorfährt, um Passagiere abzusetzen, darf sich insgesamt acht Minuten Zeit lassen – bisher waren nur drei Minuten erlaubt. Danach werden hohe Gebühren fällig. Die Vorfahrt wird durch automatische Schrankengeregelt. Wer weniger als acht Minuten hält, kann direkt ausfahren und muss nicht zum Automaten. Die neue Regelung soll den Verkehr auf der Abflugebene wieder sicherer, disziplinierter und flüssiger machen. Das bisher geltende eingeschränkte Halteverbot wurde oft nicht beachtet, weshalb es häufig zu Überlastungen mit Rückstaus und zu unübersichtlichen und teils gefährlichen Situationen auf der Terminalvorfahrt kam. Für einen längeren Aufenthalt oder um Passagiere abzuholen, können die Parkplätze am STR genutzt werden.

Menschen mit Behinderung sollen in Stuttgart möglichst entspannt reisen können. Die Tochtergesellschaft Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) kümmert sich mit dem Boarding Support um alle, die sich Hilfe beim Ein- oder Auschecken wünschen. Neben mobilitäts eingeschränkten Personen gilt das kostenfreie Angebot auch für Blinde, Gehörlose und Fluggäste mit geistigen Behinderungen.

Für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer gibt es eine weitere Hilfestellung: Mit speziellen Fahrzeugen, sogenannten PRM-Hubliftern, können sie ihren Sitzplatz im Flugzeug erreichen. In den Terminals wird auf Barrierefreiheit geachtet. Die Restaurants, Shops und alle weiteren Einrichtungen am STR sind ohne Stufen zugänglich. Um von einer Etage zur nächsten zu gelangen, stehen Aufzüge bereit. Und auch digital arbeitet der Flughafen Stuttgart daran, barrierefreier zu werden, so beispielsweise auf der Website. Dies ist auch im fairport-Programm (→ S. 98) festgehalten. Als serviceorientiertes Unternehmen gibt der Flughafen online auch Hilfestellungen, beispielsweise zur Reisezeit.

Luftverkehr muss sicher sein

Deutsche und EU-weite Gesetze definieren für alle Bereiche eines Flughafens klare Regeln. Am Stuttgart Airport liegt die Sicherheit bei zwei Instanzen: Während die FSG Personal und Waren kontrolliert, kümmert sich die Bundespolizei darum, dass Passagiere und Gepäck beim Verlassen des öffentlichen Bereichs überprüft werden. Um ein hohes Luftsicherheitsniveau zu garantieren, finden regelmäßige Kontrollen und Prüfungen durch zuständige Behörden und Organisationen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene statt.



Durch die voranschreitende Digitalisierung müssen sich Unternehmen mit den Folgen ihrer Handlungen im Internet beschäftigen. Dazu gehört für den Flughafen Stuttgart, sich Gedanken zu seiner Corporate Digital Responsibility zu machen.

Die Vereinigung Cockpit e.V. hat bei ihrem jährlichen Flughafencheck den STR erneut überdurchschnittlich gut bewertet. Die Note 1,72 brachte ihm einen Platz in der Spitzengruppe. Stuttgart ist damit aus Sicht des Pilotenverbands einer der sichersten Airports Deutschlands. Die Kriterien von Cockpit gehen teilweise noch über die gesetzlichen Pflichten hinaus. Bewertet wird die relevante technische Ausstattung von An- und Abflugverfahren über die Runways bis hin zu Parkpositionen und Rollwegen. Die Verantwortung für die Sicherheit auf den Flugbetriebsflächen liegt in den Händen der FSG. In diese investiert sie kontinuierlich, um ihren hohen Standard beizubehalten. Notwendig ist beispielsweise die regelmäßige Erneuerung der Betondecke der Start- und Landebahn.

Nicht nur auf dem Vorfeld ist Sicherheit wichtig, sondern auf dem ganzen Campus. Hier folgt die FSG den Vorgaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) und der European Aviation Safety Agency (EASA). Das Safety Management System, das deren Einhaltung garantiert, ist in das integrierte Managementsystem eingebunden und auch Teil des Flugplatzhandbuchs. Sicherheitstechnisch angepasste Abläufe werden durch Verfahrensanweisungen und die eindeutige Zuordnung von Aufgaben sichergestellt. Die Zuständigkeiten dafür liegen beim Bereichsleiter Aviation und beim Beauftragten für das Sicherheitsmanagement. Darüber hinaus gibt es das Safety Review Board, in dem interne Beraterinnen und Berater sowie die Aufsichtsbehörde des Flughafens sitzen. Sie treffen sich turnusmäßig und anlassbezogen.

Zum 01. April 2023 hat der Airport den Brandschutz für den gesamten Campus des Flughafens und der Messe Stuttgart übernommen. Dazu wurden die beiden Werkfeuerwehren der Landesmesse Stuttgart GmbH (LMS) und der FSG unter einheitlicher Leitung des Flughafens zusammengeführt, 36 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wechseln von der Messe zur Flughafengesellschaft. Die FSG wird Hauptbetreiberin der gemeinsamen Werkfeuerwehr. Bis 2023 soll eine neue Feuerwache westlich der Terminals entstehen. Von den insgesamt 126 Feuerwehrlenten sind alle gleichzeitig Rettungssanitäter und -sanitäterinnen und können so auch zur Hilfe gerufen werden, wenn Passagiere oder Mitarbeitende dringend medizinische Hilfe benötigen. Das Team ist rund um die Uhr einsatzbereit.

Wenn es am Flughafen ein sicherheitsrelevantes Ereignis gibt, dokumentiert die FSG dies. 2022 gab es drei Feuerwehreinsätze wegen Zwischenfällen mit Gefahrgütern (2021: 5) sowie 62 Beseitigungen von Öl und/oder Treibstoff (2021: 75). Insgesamt kam es zu zehn Störungen (2021: 5) auf der Start- und Landebahn. Meldepflichtige Flugbetriebsstörungen, interne und sonstige Alarmer wurden 14-mal ausgerufen. Alle Vorfälle im Berichtsjahr wurden sorgfältig geprüft, um Sicherheitsvorkehrungen zu überarbeiten und künftige Schadensfälle zu vermeiden.

STANDORTENTWICKLUNG UND VERKEHRSANBINDUNG

Der Stuttgart Airport hat sich auf den Weg gemacht, eine optimal vernetzte und nachhaltige Mobilitätsdrehscheibe zu werden. Reisende können aus einem großen Angebot von Transportmitteln wählen. Bereits jetzt ist der Standort das Zentrum eines dichten Verkehrsnetzwerks: Gleise im öffentlichen Nahverkehr, Busstrecken, Rad- und Fußwege genauso wie Autobahn und Straßen – sie alle ermöglichen eine individuelle An- und Abreise. Parkplätze, E-Ladestationen, Carsharing- und Mietwagenservices sowie Bikesharing unterstützen die Infrastruktur am Airport. Die vielseitige Anbindung ist dabei ein Alleinstellungsmerkmal der Stuttgart Airport City. Ihre Schwerpunkte setzt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) auf intermodale Vernetzung, Kundenorientierung und Klimaverträglichkeit.

Starker Mobilitätsmix

In Baden-Württemberg gibt es nicht das eine Fortbewegungsmittel, sondern vielmehr eine große Auswahl. Neben Flugzeugen sind das beispielsweise Züge, Busse und Pkws. Reisende können für sich entscheiden, wann und wofür sie welches Transportmittel nutzen wollen. Ob Wochenendtrip, Besuch bei der Familie, Dienst- oder Fernreise: Die vielfältige Anbindung ist für Passagiere, Unternehmen in der Region und die Stadt Stuttgart eine Bereicherung, denn sie stärkt den Wirtschaftsraum. Es gibt bereits viele Möglichkeiten, mehrere Verkehrs-

mittel zu kombinieren, zum Beispiel mit den Rail-&-Fly-Angeboten, die gemeinsam von einzelnen Fluggesellschaften und der Deutschen Bahn angeboten werden. Für Reisezeiten von bis zu drei Stunden ist die Zugfahrt eine sinnvolle Alternative zum Flugzeug. Aus diesem Grund setzt sich der Landesflughafen dafür ein, dass Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagert werden.

STR als Enabler

Mobilität liegt dem Airport am Herzen, vor allem wenn sie nachhaltig gedacht wird. Schließlich sollen die flughafeneigenen Emissionen bis 2040 bei null liegen (→ S. 52). Die Stabstelle Mobilitätsmanagement strebt seit 2019 verstärkt die Vernetzung von Transportmitteln an und hat dafür die Verkehre am STR im Blick. Das Ziel des Teams: Reisende und Beschäftigte zu einer klimabewussten Wahl motivieren. Die meisten Emissionen am Boden entstehen am Airport, wenn Reisende ankommen oder abreisen, gebracht oder abgeholt werden oder Mitarbeitende zwischen Wohnort und Arbeitsplatz pendeln und wenn Lieferungen eintreffen. Etwa ein Drittel des CO₂-Fußabdrucks entsteht so durch den landseitigen Verkehr am Flughafen Stuttgart. Die FSG möchte diese Emissionen verringern, zum Beispiel indem sie vor Ort weitere Elektro-Ladestationen aufbaut und die E-Bike- und Carsharing-Nutzung attraktiver macht.



Mit einem multimodalen Ansatz nimmt sich die FSG der Mobilitätswende am Airport an:

→ **Auf der Schiene:** Etwa 23 % der Reisenden nutzen bereits den ÖPNV, um zum Flughafen zu kommen. Durch den neuen Fernbahnhof soll diese Zahl weiter auf 45 % ansteigen. Passagiere haben aktuell die Möglichkeit, das Gleisnetz in Richtung STR zu nutzen: Mit den S-Bahn-Linien S2 und S3 sowie der Stadtbahnlinie U6 sind es vom Hauptbahnhof aus etwa 30 Minuten Fahrtzeit an den Airport. Je nach Tageszeit gibt es bis zu sechs Verbindungen in der Stunde. Noch mehr Bahnverbindungen wird es nach der Fertigstellung des Flughafenbahnhofs und des Gleisanschlusses an die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm geben. Die FSG unterstützte das Infrastrukturprojekt als Finanzierungspartnerin in den letzten Jahren mit insgesamt 359 Mio. €. Die Gleise für Regional- und Fernbahnzüge, S- und U-Bahnen werden in Zukunft strahlenförmig von den Terminalgebäuden ausgehen. Interessierte können den Baufortschritt auf einer dreistündigen Tour besichtigen.

→ **Mit dem Bus zu vielen Zielen:** Passagiere am STR können für die An- und Weiterreise das terminalnahe Stuttgart Airport Busterminal (SAB) nutzen. Auf regionaler Ebene stehen die Expressbuslinien RELEX sowie Regionalbusse bereit. Auch nationale und internationale Ziele sind über das SAB zu erreichen.

→ **In Zukunft elektrisch:** Der Flughafen setzt auf E-Fahrzeuge und stellt seinen Fuhrpark seit zehn Jahren Schritt für Schritt um. Ein Zwischenziel konnte bereits erreicht werden: Seit 2018 ist der gesamte Fluggast- und Gepäcktransport batteriebetrieben und abgasfrei. Bis 2030 soll die Flugzeugabfertigung am STR vollständig klimaneutral werden (→ S. 58). Auch für den öffentlichen Bereich rechnet die Flughafengesellschaft mit mehr E-Fahrzeugen. Um gut vorbereitet zu sein, baut sie ihre Infrastruktur weiter aus. Insgesamt gibt es am Flughafen 84 (2021: 61) öffentliche Ladepunkte für Besuchende und zusätzlich einige nur für Unternehmen und Behörden. Durch eine Förderung des Projekts Charge@BW konnten im Berichtsjahr im Parkhaus P4 weitere installiert werden. Insgesamt bieten am STR 6 Ladepunkte die Möglichkeit zur Schnellladung. Bis 2024 will die FSG 100 weitere Parkplätze elektrifizieren. Auch die Tanks von Brennstoffzellenautos und -bussen können an der Tankstelle vor Ort mit Wasserstoff aufgefüllt werden.

100

NEUE LADEPUNKTE bis 2024



Zweiräder sicher und wetterfest verwahren, Batterien kostenlos laden und platte Reifen wieder aufpumpen: Dafür gibt es für Radlerinnen und Radler am STR die neu eröffnete Bike-and-Park-Anlage mit verschiedenen Fahrradgaragen und einer DIY-Reparaturstation.

→ **Gemeinsame Nutzung:** Ebenfalls elektrisch ist die Flotte der Carsharing-Unternehmen *deer* und *Share Now* am STR. 1,16 Carsharing-Fahrzeuge hat Stuttgart Stand 2022 pro 1.000 Einwohner und liegt laut einer Studie des Bundesverbands Carsharing aus 2022 damit auf Platz 12 aller deutschen Städte. Sich zu mehreren ein Auto zu teilen, wird in Baden-Württemberg immer beliebter: Klimaneutral und fast geräuschlos können Flughafenpassagiere damit an- und abreisen. 34 Parkplätze mit Ökostrom-Ladestationen stehen direkt am Airport zur Verfügung. *Deer* richtet sich mit seinen Pkw vor allem an Menschen, die an ihrem Wohnort keine direkte ÖPNV-Anbindung an den Flughafen haben. Seit März 2023 ist mit *Miles Mobility* ein weiterer Carsharing-Anbieter am STR.

→ **Digital up to date:** Damit nachhaltige Mobilität in Zukunft noch einfacher wird, wurden am STR neue Monitore installiert. Sie zeigen umweltschonende Möglichkeiten für die An- und Abreise auf. Neben Echtzeitdaten des öffentlichen Nahverkehrs und der Fernbusse finden sich dort auch Anzeigen zu aktuell verfügbaren Carsharing-Fahrzeugen sowie Fahrradverleih-Angeboten.

→ **Bike and park:** Fahrradfahren ist nicht nur gut fürs Klima, sondern auch für die eigene Fitness. Auf dem Flughafengelände stehen insgesamt zwölf ausgewiesene Flächen mit Stellplätzen für Velos von

Mitarbeitenden und Passagieren bereit sowie drei weitere auf dem Messegelände. Daneben gibt es zwei Bikesharing-Stationen des Fahrradverleihsystems *RegioRadStuttgart*. Das Angebot ist besonders attraktiv für alle, die spontan eine Strecke mit dem Zweirad zurücklegen wollen – aus eigenem Antrieb oder elektrisch. Speziell für Mitarbeitende stehen zukünftig Dienst-E-Bikes zur Verfügung. Beschäftigte haben privat auch die Möglichkeit, ein sogenanntes *JobRad* zu leasen.

Im Frühjahr 2023 ging eine neue Mobilitätsstation mit diebstahlgesicherten Radsammelgaragen sowie Einzelboxen in Betrieb. Die Stellplätze können digital reserviert werden und bieten zusätzlich Schließfächer und integrierte Steckdosen. Auch eine Servicestation für kleinere DIY-Reparaturen wurde zeitgleich am SAB-Terminal eröffnet.

→ **Taxi für die Luft:** In Zukunft soll es möglich sein, mit dem Flugtaxi von Stuttgart nach München oder Nürnberg zu fliegen. Das will das Münchener Luftfahrtunternehmen *Lilium* ermöglichen mit bis zu sechs Reisenden im vollelektrischen Flugzeug – einem senkrecht startenden und landenden Luftfahrzeug (eVTOL). Noch steht die Beförderungserlaubnis für die visionären Jets von *Lilium* und anderen entwickelnden Firmen in Deutschland aus. Der Landesflughafen bereitet sich auf diese neue Form der Fortbewegung vor.

STR im Wandel

Die Planungen zur Sanierung der Terminalgebäude konkretisieren sich: Nach intensiven Vorgesprächen im Berichtsjahr zeichnet sich die Finanzierung des Projekts, das Teil der Klimastrategie STRzero ist, langsam ab. Damit der STR bis 2040 netto-treibhausgasneutral wird, macht die Flughafengesellschaft die teils in die Jahre gekommenen Terminals fit für die Zukunft. 2023 startet der Airport die Ausschreibung der Planungsleistungen.

Auch an anderer Stelle tut sich etwas: Nach der Aufhebung der corona-bedingten Einschränkungen kehren die Passagiere wieder in die Terminals zurück. Auch die Angebote aus Gastronomie und Handel sind wieder angestiegen. So konnten 2022 das Manfred's, eine Bar mit Snacks im Sicherheitsbereich, sowie die Car Art Gallery, eine Ausstellungsfläche für Fotografien von René Staud, den Betrieb aufnehmen. Im laufenden Jahr kamen mit den Gastronomieeinheiten Amò und Barry's und den Geschäften Hochland Kaffee und MyFamily weitere Angebote hinzu. Die Auswahl bleibt jedoch weiterhin unter dem Niveau von 2019. In den vergangenen Pandemie-Jahren konnten einige Gastronomen und Shop-Betreiber am Flughafen trotz Unterstützung seitens des STR ihr Angebot nicht aufrechterhalten. Die FSG arbeitet

intensiv daran, dieses in den Terminals wieder auszubauen. Insgesamt steht am Airport eine Fläche von rund 9.000 m² für Gastronomie, Einzelhandel und Serviceeinheiten zur Verfügung. Die Tochtergesellschaft HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH nutzt 30 % der Flächen für ihre Shops. Im Berichtsjahr stieg die HSG erstmalig auch ins Gastronomie-Business ein: Dieses möchte sie künftig weiter ausbauen.

Im Vergleich zum Vorjahr sind die Non-Aviation-Umsätze der FSG in den Sparten Parken und Duty Free/Travel Value um 89,9 % bzw. 111,2 % gestiegen. Mehreinnahmen von 63,1 % gab es auch in der Gastronomie und von 234,9 % im Handel. Der Umsatz aus den Vermietungen lag im Geschäftsjahr 2022 bei 69,4 Mio. € und damit 29,2 % über dem Vorjahresniveau. Die Mieterlöse aus den Bürogebäuden der Airport City beliefen sich auf 10,8 Mio. € (2021: 9,6 Mio. €). Die Leerstandsquote aller flughafeneigenen Gebäude betrug 2022 6,3 % und nahm damit leicht zu.



Passagiere sollen am Airport bald wieder aus einem großen Angebot an Gastronomie und Shops auswählen können. Vor allem im laufenden Jahr gab es einige Neueröffnungen in den Terminals, weitere sollen in den nächsten Monaten folgen.

BESCHÄFTIGTE UND ARBEITSUMFELD

Manche Vorhaben gelingen nur, wenn alle am Airport an einem Strang ziehen: sei es, den nächsten Sommerferienbeginn möglichst reibungslos über die Bühne zu bringen oder das Null-Emissionen-Ziel pünktlich bis 2040 zu schaffen. Eine starke Unternehmenskultur mit gemeinsamen Zielen und Werten ist dafür ein wichtiger Erfolgsfaktor. In diese investierte das Team STR daher im Berichtsjahr viel Zeit und Engagement. Nicht zuletzt muss die Belegschaft aber auch groß genug sein, um ihre Aufgaben stemmen zu können. Darum stellt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) nach einer Pause in der Corona-Zeit nun wieder im großen Stil Personal ein. Gleichzeitig kümmert sie sich als Ausbildungsbetrieb um Nachwuchskräfte. Der Airport lässt sich außerdem einiges einfallen, um seine Expertinnen und Experten langfristig zu halten und ihnen ein gutes Umfeld zu bieten.

Gemeinsam Krisen überwinden

Die Flughafengesellschaft zählt in schwierigen Situationen auf Zusammenhalt und gutes Miteinander innerhalb des Unternehmens. Sicherheit bietet der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD-F), der zum 31. Dezember 2022 das Arbeitsverhältnis für 95,5 % der insgesamt 1.034 Angestellten und Auszubildenden regelte. 98,0 % der 980 Personen starken Stammebelegschaft hielt unbefristete Verträge. Den FSG-Beschäftigten stehen vermögenswirksame Leistungen und eine zweite Rente durch die betriebliche Altersvorsorge bei der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder zu. Das gesamte Personal unterliegt dem deutschen Arbeitsrecht sowie den national geltenden Arbeitsstandards. Feuerwehr und Rettungsdienste haben einen ergänzenden Haustarifvertrag. Die obere Führungsebene wird außertariflich entlohnt.

Um in der Corona-Krise trotz erheblicher Umsatzeinbrüche für sichere Arbeitsplätze zu sorgen, einigten sich die deutschen Flughäfen und die Gewerkschaften auf einen Notlagentarifvertrag mit einer Laufzeit

von 01. September 2020 bis 31. Dezember 2023. Die darin angelegte Arbeitszeitverkürzung beendete die Flughafengesellschaft zum 01. September 2022. In Kraft war noch eine Verschiebung der tarifrechtlichen Entgeltsteigerungen, ein erhöhter Beitragsanteil der Arbeitnehmenden zur betrieblichen Altersversorgung und der Ausfall des Leistungsentgelts in den Jahren 2021 bis 2023. Die FSG kündigte den Notlagentarifvertrag vorzeitig zum 01. Mai 2023. Rund 6,4 Mio. € sparte das Instrument zur Beschäftigungssicherung in der Krise ein.

Der Ukraine-Krieg trieb die Preise für Energie und Konsumgüter im Berichtsjahr in die Höhe. Mit Sofortmaßnahmen unterstützte die FSG ihre Mitarbeitenden in dieser Zeit. Im März 2022 erhielten alle eine Corona-Sonderzahlung von bis zu 300 € netto. Diejenigen, die in ihrer Rufbereitschaft das eigene Auto für Fahrten an den Flughafen nutzten, bekamen darüber hinaus eine erhöhte Kostenerstattung pro Kilometer. Eine weitere finanzielle Erleichterung brachte den FSG-Beschäftigten eine Inflationsausgleichsprämie, für die sich die FSG Ende 2022 entschied. In den ersten drei Monaten des Jahres 2023 zahlte sie zusätzlich eine steuer- und sozialabgabenfreie Inflationsausgleichsprämie von bis zu 100 € aus.

Auch die Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst sind abgeschlossen. Sie beinhalten eine Einmalzahlung im Juni 2023, monatliche Zahlungen von Juli 2023 bis Februar 2024 sowie eine Gehaltserhöhung.

Nach einem pandemiebedingten Einstellungsstopp vergrößerte sich die Stammebelegschaft der FSG im Berichtsjahr um 2,4 %. Die FSG hatte 75 Austritte zu verzeichnen. Die durchschnittliche Fluktuationsquote stieg leicht auf 7,4 % (2021: 7,0 %).

Der Flughafen hat die Arbeitszeiten im Bodenverkehrsdienst bei der Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) in entsprechenden Betriebsvereinbarungen flexibilisiert, um eine hohe Arbeitsplatzsicher-

heit beizubehalten, den Personalbedarf aber kurzfristig den saisonalen Schwankungen des Flugverkehrs anpassen zu können. Das Tochterunternehmen der FSG nutzt variable Schichten und Jahresarbeitszeitkonten. Außerdem helfen in der Hauptreisezeit Zeitarbeitskräfte aus. Ihr Gehalt liegt deutlich über dem Mindestlohn.

1.800

NEUEINSTELLUNGEN sind für 2023 geplant

Jobs mit Sinn und Zukunft

Im laufenden Jahr 2023 stellt die FSG insgesamt 180 neue Kolleginnen und Kollegen ein. Dass die Organisation wächst, hat vorrangig einen Grund: Mit STRzero hat der Landesairport die eigene Klimawende eingeläutet und braucht dafür viele helfende Hände. Um bis 2040 netto-treibhausgasneutral zu werden, stehen in den nächsten 17 Jahren zahlreiche Projekte an. So plant der Flughafen Stuttgart unter anderem, neue Solaranlagen zu installieren, ein intelligentes Stromnetz aufzubauen und seine Bestandsgebäude klimafit zu machen. Letzteres ist das aufwendigste der Vorhaben. Anfang 2024 soll das neue Team für die energetische Sanierung der Terminals aufgestellt sein und die konkreten Planungen des Langzeitprojekts starten.

Ein positiver Nebeneffekt von STRzero: Wer auf Sinnsuche im eigenen Beruf ist, kann bei der FSG fündig werden und künftig an der Umsetzung mitwirken. Damit will sich das Unternehmen auf dem Arbeitsmarkt behaupten, denn sowohl im operativen Bereich als auch in der Projektplanung oder Verwaltung steht der Airport in Konkurrenz zu anderen Arbeitgebern in der Region.

Ein Drittel der geplanten Neueinstellungen ist für Positionen, die durch Eintritt in den Ruhestand frei werden. 47 % der FSG-Belegschaft waren 2022 älter als 50 Jahre und werden in absehbarer Zeit in Rente gehen. Bei betrieblichem Bedarf ermöglicht die FSG ihren Mitarbeitenden auch über das gesetzliche Rentenalter hinaus eine Weiterbeschäftigung. Neben dem Recruiting liegt ein Augenmerk in den kommenden Jahren auf einem guten Wissensmanagement und -transfer, damit das Know-how der starken Babyboomer-Jahrgänge für ihre Nachfolgerinnen und Nachfolger bewahrt bleibt.

Mission: exzellenter Arbeitgeber

Was den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei ihrem Airport-Job wichtig ist, fragt die Flughafengesellschaft regelmäßig ab. Dadurch hat sie ein gutes Bild davon, was von ihr als Arbeitsgeberin gewünscht wird.

Die FSG ermöglicht ihren Mitarbeitenden, örtlich flexibel, also zum Beispiel im Homeoffice, ihre Aufgaben zu verrichten. Mit einer Umfrage



Top-Zukunftsaussichten hatten die rund 50 Auszubildenden 2022 bei der FSG. Nach ihrem Abschluss ist ihnen mindestens ein weiteres Jahr am STR sicher.

analysierte die Personalabteilung im Februar 2022 erneut, wie die in der Pandemie eingeführte mobile Arbeit empfunden wurde. Die meisten Beschäftigten gaben an, dass sich die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und damit ihr Wohlbefinden verbessert habe. Auch aufgrund der wegfallenden Anfahrtszeiten wollten viele die Option weiterhin nutzen. Mit dem Betriebsrat schloss die FSG Anfang 2022 eine neue Betriebsvereinbarung zum mobilen Arbeiten ab, in die die Rückmeldungen aus der Belegschaft einfließen. Bei allen dafür geeigneten Tätigkeiten können die Mitarbeitenden nach Absprache mit ihrer jeweiligen Führungskraft seit dem 01. April 2022 flexibel bis zu 80 % ihres Pensums anderswo als am STR erledigen.

Bei der im Sommer 2022 durchgeführten allgemeinen Mitarbeitendenbefragung (MAB) zur Unternehmenskultur beteiligten sich 63 % der Eingeladenen. In den vorherigen Online-Umfragen 2015 und 2017 war die Teilnahmequote ähnlich hoch. Den größten Handlungsbedarf identifizierte die FSG beim Führungsverhalten, bei der Feedback- und Verbesserungskultur sowie bei der Vergütung. Seit der Auswertung im September vertieft der Flughafen einzelne Themenschwerpunkte. Ein eigens gegründetes MAB-Team aus Vertreterinnen und Vertretern der Personalabteilung, des Betriebsrats sowie aus der Internen Kommunikation leitete aus den Rückmeldungen Vorschläge ab, mit denen die am stärksten hervorgehobenen Punkte angegangen werden können. Es ist der Anfang eines Veränderungsprozesses, durch den sich der STR im Wettbewerb um Fachkräfte zukunftsfähig aufstellen will.

Werte fürs Wir-Gefühl

Das Unternehmen startete im Berichtsjahr eine von der Geschäftsführung auf den Weg gebrachte Workshop-Reihe, um den Wertekompass des fairport zu überarbeiten. In den Prozess floss das Feedback aus der MAB ein, und so viele Mitarbeitende wie möglich wurden einbezogen, um die maximale Bandbreite der Perspektiven abzudecken. Das Ergebnis: fünf zentrale Werte und sechs strategische Unternehmensziele, auf die sich der gesamte Konzern 2023 einigte (→ S. 08).

Die aktualisierten Werte zeigen, wofür der Flughafen stehen möchte. Diese sind: Fairness, Flexibilität, Glaubwürdigkeit, Respekt und Teamgeist. Nach den neu definierten Zielen werden die FSG und ihre Töchter ihr unternehmerisches Handeln weiter ausrichten. Im Zentrum stehen eine nachhaltige Entwicklung in den Feldern Airport City, Mitarbeitende, Service, Umwelt, Verkehr und Wertschöpfung. Daraus lassen sich für die einzelnen Abteilungen konkrete, messbare Ziele ableiten. Darauf setzten weitere Workshops für einheitliche Führungsgrundsätze auf, die der Flughafen in diesem Jahr verabschieden will. Sie sollen zu verbindlichen Leitlinien für alle Führungskräfte werden. Jahresgespräche bieten Gelegenheit für gegenseitiges Feedback zwischen Mitarbeitenden und ihren Vorgesetzten. Sie sprechen zum Beispiel über die berufliche

Entwicklung, vereinbaren neue Ziele und überprüfen, inwiefern diese zuletzt erreicht wurden.

Mehr Diversity, mehr Perspektiven

Unabhängig von Geschlecht, Alter, Behinderung, Weltanschauung, sexueller Identität, ethnischer, nationaler oder sozialer Herkunft garantiert die FSG allen die gleichen Chancen. Das gilt für den Bewerbungsprozess genauso wie im Arbeitsalltag. Vielfalt ist wertvoll – gerade für einen Infrastruktur- und Verkehrsbetrieb wie den Flughafen Stuttgart. Wenn Menschen mit vielen unterschiedlichen Hintergründen gemeinsam Räume gestalten, werden am Ende mehr Bedürfnisse berücksichtigt. Insgesamt 21 unterschiedliche Nationalitäten arbeiten bei der FSG zusammen. Der Anteil der Angestellten mit einer Schwerbehinderung lag 2022 bei 7,4 % und damit über der gesetzlichen Vorgabe von 5,0 %.

Im Sinne einer gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern legt der Aufsichtsrat Zielgrößen und Fristen für den Frauenanteil in Aufsichtsrat, Geschäftsführung sowie den oberen beiden Führungsebenen fest (→ S. 27). Aber nicht nur in höheren Positionen sind Frauen am Flughafen Stuttgart unterrepräsentiert. Sie machen 28,4 % der Gesamtbelegschaft aus.

Die FSG toleriert keine Diskriminierung. Eine geschlechtsunabhängige Entlohnung ist für sie eine Frage der Fairness und damit selbstverständlich. Im Berichtsjahr wurden keine Verstöße gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) gemeldet. Im Falle einer Benachteiligung stehen Betroffenen verschiedene Compliance-Meldekanäle zur Verfügung (→ S. 15). Auch der Betriebsrat sowie beispielsweise die gewählte Schwerbehindertenvertretung oder die Jugend- und Auszubildendenvertretung sind mögliche Kontaktpunkte. Wer eine Diskriminierung am Arbeitsplatz anzeigt, ist geschützt, der Fall wird aufgearbeitet und präventive Vorkehrungen werden getroffen.

Bei dir läuft's? Bei uns fliegt's!

Junge Menschen auszubilden ist der wohl nachhaltigste Weg, um dem Fachkräftemangel zu begegnen. Ihre Ausbildungsprogramme unterbrach die Flughafengesellschaft deswegen auch in finanziell angespannten Zeiten nicht und investierte weiter in die Nachwuchsförderung. Ob TikTok oder Ausbildungsmessen – der Landesairport ist mit seinem neuen Claim „Bei dir läuft's? Bei uns fliegt's!“ präsent. Mit seinen vielfältigen Berufen wirbt er um die nächste Fachkräfte-Generation.

2022 begannen bei der FSG 18 Berufseinsteigerinnen und -einsteiger in den Fachrichtungen Elektrotechnik für Betriebstechnik, Fachinformatik für Systemintegration, Kfz-Mechatronik, Mechatronik, Büromanagement und bei der Werkfeuerwehr. Gemeinsam mit ihnen checkten

zwei dual Studierende am Airport ein: In Kooperation mit der Fachhochschule Worms sowie der Dualen Hochschule Baden-Württemberg qualifizieren sie sich in den Studiengängen Aviation Management und Wirtschaftsingenieurwesen mit Schwerpunkt Facility Management. Nach dem Abschluss garantiert die Flughafenfeuerwehr eine unbefristete Übernahme. In den anderen Unternehmensbereichen besteht die Möglichkeit, mindestens zwölf weitere Monate bei der FSG zu bleiben.

Ob Auszubildende, Berufsanfänger oder Mitarbeiterin mit Führungsverantwortung, für alle bietet der Flughafen Stuttgart als Arbeitgeber passende Formate zur beruflichen Weiterbildung. So finden beispielsweise regelmäßig Seminare mit Schwerpunkten wie Kommunikation, Betriebswirtschaft oder Arbeitsrecht statt. Den größten Anteil der absolvierten Fortbildungsstunden haben jedes Jahr fachspezifische oder sicherheitsrelevante Schulungen. Einzelpersonen oder Teams können zudem auf sie zugeschnittene externe Kurse besuchen sowie Coachings, Mediationen oder Moderationen buchen.

Gut vertreten

Wenn bei der FSG wesentliche Veränderungen und Entscheidungen anstehen, informiert die Geschäftsführung den Betriebsrat (BR) rechtzeitig und unter Einhaltung der gesetzlichen Informationspflichten. Die 15-köpfige Interessenvertretung prüft außerdem, ob Tarifverträgen, gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen sowie geltenden Betriebsvereinbarungen gefolgt wird. Sie organisiert auch Versammlungen der gesamten Belegschaft. Nach einigen virtuellen BR-Talks während der Corona-Pandemie kamen die Mitarbeitenden dafür im Dezember 2022 erstmals wieder vor Ort zusammen. Die Beschäftigten haben darüber hinaus via Dialogbox im Intranet jederzeit die Möglichkeit, sich an den BR zu wenden. Ende März 2022 wählte die Belegschaft dessen Neuzusammensetzung.

Daneben gibt es am Flughafen Stuttgart eine Jugend- und Auszubildendenvertretung sowie eine Schwerbehindertenvertretung. Für beide Gruppen fanden im November 2022 jeweils Neuwahlen statt. Das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit sowie das Recht auf kollektive Tarifverhandlungen nach dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) können die Beschäftigten jederzeit und ungehindert ausüben. 16 Personen bilden den Aufsichtsrat der FSG. Die öffentlichen Anteilseigner und die Belegschaft stellen jeweils acht Vertreterinnen und Vertreter. Anfang 2022 wurde mit den Mitgliedern der Arbeitnehmenseite die Hälfte davon neu gewählt. Die Aufgabe des Aufsichtsrats ist die Überwachung der Geschäftsführungen der Flughafengesellschaft und ihrer Töchter. Das Gremium muss bei großen Investitionssummen und weitreichenden Beschlüssen zustimmen.

	2022	2021	Veränderung in %
Flughafen Stuttgart GmbH	980	957	2,4
Baden-Airpark GmbH	226	192	17,7
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH	432	346	24,9
S. Stuttgart Ground Service GmbH	266	274	-2,9
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH	98	72	36,1
Anzahl Mitarbeitende gesamt	2.002	1.841	8,8

Immer up to date

Gekommen, um zu bleiben: Durch die Corona-Pandemie entstanden neue Kommunikationsformen. Diese hat sich die FSG erhalten. Der interaktive Geschäftsführungs-Talk wechselte Anfang 2023 von einem rein virtuellen in einen hybriden Modus. Auch der Ort des Gesprächs veränderte sich. Die Geschäftsführung besucht dafür verschiedene Abteilungen. Die Mitarbeitenden haben die Möglichkeit, entweder in Präsenz oder über einen Livestream dabei zu sein. In unregelmäßigem Rhythmus beschäftigen sich die Talks mit Themen wie der MAB und Entwicklungen bei STRzero. Ein weiteres Format sind die Geburtstagsfrühstücke mit Ulrich Heppel und Carsten Poralla, die seit Juni 2022 wieder in Präsenz stattfinden. Je 15 Gäste werden dabei aus allen Beschäftigten ausgelost, die im Vormonat Geburtstag hatten.

Über die App mySTR können sich die Mitarbeitenden tagesaktuell informieren und sich über verschiedene Gruppen im Unternehmen vernetzen. Daneben wird innerhalb der FSG das Kommunikationstool Microsoft Teams weiterhin verwendet. Ein Highlight für das Personal: Im Sommer 2022 lud die Geschäftsführung zur STR Summer Night ein – als Dankeschön für die tatkräftige Arbeit, das Engagement und den starken Einsatz der Beschäftigten im ganzen Konzern. 2023 soll das Fest wieder stattfinden.

Job und Freizeit im Gleichgewicht

Vor allem jüngere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer äußern aktuellen Studien zufolge den Wunsch nach einem Job, der ausreichend Zeit für Familie und Freizeit lässt. Auch dem Flughafen Stuttgart ist wichtig, dass seine Beschäftigten Berufliches und Privates gut miteinander vereinbaren können. Ermöglicht wird das durch Angebote zum mobilen Arbeiten und viel Flexibilität für Teilzeitanstellungen. 2022 waren 182 Mitarbeitende in Teilzeit tätig. Das sind 18,6 % der Stammbeslegschaft. Dass die FSG mit ihrem Ansatz auf einem guten Weg ist, bestätigt die Auszeichnung „Familienbewusstes Unternehmen“, die ihr 2018 die Initiative familyNET der baden-württemberg

gischen Wirtschaft verlieh. Außerdem ist die Flughafengesellschaft Teil von „Erfolgsfaktor Familie“ – einem Unternehmensnetzwerk des Bundesfamilienministeriums und des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK).

100 %

RÜCKKEHRQUOTE nach der Elternzeit

Weitere Situationen, in denen die FSG ihren Mitarbeitenden unterstützend zur Seite steht:

→ **Kinder:** In Ausnahmefällen kann es vorkommen, dass Eltern sie mit zur Arbeit bringen. Für diesen Fall gibt es die sogenannte Kids-Box. Darin enthalten sind eine Wickelauflage, Spielsachen, Stifte und Bücher. Für die Sommerferien 2023 bietet die FSG erstmals seit der Corona-Pandemie wieder eine einwöchige Betreuung an. Das abwechslungsreiche Programm richtet sich an Kinder zwischen sechs und zwölf Jahren.

→ **Pflegefall in der Familie:** Sechs Pflegelotsinnen und Pflegelotsen helfen, wenn Angehörige ihren Alltag nicht mehr allein bestreiten können. Die ausgebildeten Mitarbeitenden aus verschiedenen Unternehmensbereichen sind eine erste Anlaufstelle und können Fragen zu den gesetzlichen Rahmenbedingungen beantworten oder Stellen empfehlen, bei denen es mehr Informationen gibt.

→ **Suchterkrankungen:** Für Angestellte, die Hilfe bei der Suche nach Therapie-Einrichtungen, Selbsthilfegruppen oder bei einer Wiedereingliederung brauchen, stehen drei betriebliche Suchthelferinnen und Suchthelfer bereit. Als Ansprechpersonen beraten sie auch Vorgesetzte sowie Kolleginnen und Kollegen im Umgang mit der erkrankten Person. Die Gespräche finden unter Einhaltung der Schweigepflicht statt.

Darüber hinaus stehen den Beschäftigten über die Personalabteilung, die Vertretungen der Arbeitnehmenden, den Betriebsarzt und den pme-Familienservice Angebote Verfügung, auf die sie zurückgreifen können. Die Form der Unterstützung geht von Infomaterial über Beratung bis hin zu Coaching.

Gesund und sicher arbeiten

Die FSG nimmt ihre Fürsorgepflicht als Arbeitgeberin sehr ernst. Das spiegelt sich auch in ihren Managementsystemen für Gesundheit und Arbeitsschutz wider, die für alle Mitarbeitenden im Flughafenkonzern gelten. Arbeitsmedizinisch und sicherheitstechnisch werden sie gemäß

Arbeitssicherheitsgesetz und Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ betreut. Für die Sicherheitsfragen ist das Team der Stabsstelle Arbeitsschutz zuständig. Die arbeitsmedizinische Betreuung übernehmen die Betriebsärztinnen und -ärzte des Airport Medical Center Stuttgart.

Die Flughafengesellschaft schützt ihre Beschäftigten vor arbeitsbedingten Gefahren wie beispielsweise Unfällen. Dabei stehen präventive Maßnahmen im Vordergrund. In Schulungen, Vorsorgeuntersuchungen und im Intranet erhalten Mitarbeitende Informationen dazu, wie sie Risiken am Arbeitsplatz vorbeugen können. Die Trainings finden vor Ort, online als E-Learning oder hybrid statt. Themen sind beispielsweise

- allgemeiner Arbeits- und Gesundheitsschutz,
- Bildschirmarbeitsplätze,
- Fahren auf dem Vorfeld und
- Spezifisches wie persönliche Schutzausrüstung sowie der Umgang mit Gefahrstoffen oder Winterdienstfahrzeugen.

Ein wichtiger Baustein der FSG ist die arbeitsmedizinische Vorsorge im Airport Medical Center. Sie dient der individuellen Aufklärung und Beratung der Beschäftigten über die Wechselwirkungen zwischen ihrem Job und ihrer Gesundheit. Die Vorsorge ist in der Arbeitsmedizinischen Vorsorgeverordnung geregelt und wird durch die Arbeitsmedizinischen Regeln konkretisiert. Daneben gibt es Eignungsuntersuchungen



Uns liegt die Gesundheit aller Mitarbeitenden am Herzen. Besonderer Schutz gilt denjenigen, die in körperlich anspruchsvollen Jobs wie der Gepäckabfertigung tätig sind. Ihnen bietet der Gesundheitsbeauftragte und Physiotherapeut Alexander Bross spezielle Trainings an.

wie zum Beispiel Check-ups für das Führen von Fahrzeugen aus der Airport-Flotte. Sie folgen den Grundsätzen des Verbands Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV).

Wer eine potenzielle Gefährdung erkennt, kann sich direkt an die ehrenamtlichen Sicherheitsbeauftragten der FSG wenden. Sie helfen, Maßnahmen zur Verhütung von Betriebsunfällen, Berufskrankheiten und Gesundheitsgefahren umzusetzen. Wenn es doch zu einem Unfall kommt, müssen die Erste-Hilfe-Leistungen dokumentiert und gemeldet werden. Die Vorfälle werden geprüft, um festzustellen, ob Veränderungen im Betrieb vorgenommen werden müssen, um Gefahren weiter zu reduzieren.

Um sich beispielsweise gegen Influenza zu schützen, machte der Flughafen seinem Team vor der Grippezeit 2022 wieder ein entsprechendes Impfangebot. Auch die Maßnahmen zur Arbeitssicherheit überprüfen Fachleute regelmäßig und schauen sich dafür vor Ort die Arbeitsstätten an. Unterstützt werden sie von Betriebsarzt und Betriebsärztin, BR und Schwerbehindertenvertretung. Einige Bausteine des Infektionsschutzes aus der Corona-Pandemie wie die Homeoffice-Empfehlung oder Abstandsregeln wurden Anfang 2022 am STR noch aufrechterhalten, liefen aber im Laufe des Berichtsjahres zusammen mit den Beschränkungen aus.

Wenn es am STR zu einem Notfall kommt, stehen viele Einsatzkräfte bereit. Das sind neben dem Personal von Flughafenfeuerwehr und Rettungsdienst auch Brandschutzhelferinnen und -helfer sowie in einigen Bereichen Beschäftigte, die im Fall einer Gebäuderäumung dafür sorgen, dass alle sicher nach draußen gelangen. Außerdem gibt es die betrieblichen Ersthelferinnen und Ersthelfer, die sich um Verletzte kümmern, bis der Sanitätsdienst eintrifft. Bei einer Großschadenslage sind die ICAO-Ersthelferinnen und -Ersthelfer gefragt. Als Freiwillige lernen sie in regelmäßig stattfindenden Übungen das Zusammenspiel der verschiedenen Einheiten und unterstützen im Krisenfall die Flughafenfeuerwehr.

Aktiv im Job

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) der FSG hilft, fit zu bleiben sowie die eigene Leistungsfähigkeit zu sichern, und trägt zum Wohlbefinden bei. Am STR sind dafür der Arbeitskreis Gesundheit, der Gesundheitszirkel, der Gesundheitsbeauftragte und der Arbeitsausschuss zuständig. 2022 ist mit dem Expert BGM und Physiotherapie eine weitere Stelle geschaffen worden. Die Idee dahinter: das Gesundheitsmanagement der FSG neu aufstellen und die Prävention in den Vordergrund rücken.

Acht Handlungsfelder finden sich im BGM: Zusammenarbeit mit der technischen und medizinischen Arbeitssicherheit, Gesundheitsförderung, Personalentwicklung, Präventionsmanagement, Betriebliches Eingliederungsmanagement, Suchtprävention, Beteiligung der Mitarbeitenden, Notfall- und Krisenmanagement. Um einen Ausgleich zu körperlicher Belastung oder Schreibtischtätigkeiten zu schaffen, können die Flughafenbeschäftigten aus einem breiten Sport-, Präventions- und Reha-Angebot wählen:

- StressRadar – zweitägiges Seminar, das kurzfristig dabei hilft, das eigene Stresslevel zu reduzieren
- Trainingsräume
- Yoga-Kurse
- Web-Trainer für Ausgleichsübungen am Bildschirmarbeitsplatz
- Physiotherapie
- individuelles Trainingsprogramm
- Gesundheitstage am STR

Im Berichtsjahr befand sich die Krankheitsquote innerhalb der FSG mit 8,9 % auf einem hohen Niveau, verglichen mit den Vorjahren. Ein Grund dafür war die Kurzarbeit, die für die Beschäftigten bis einschließlich März 2022 galt. Die Angestellten meldeten sich in diesem Zeitraum seltener krank, wenn die Krankheitstage auf Tage fielen, an denen sie wegen Kurzarbeit frei hatten. Da die FSG diese ab April beendete, wurden auch wieder mehr Krankmeldungen eingereicht. Die Quote stieg leicht im Vergleich zu den Vorkrisenjahren.

Deutschlandticket für 4,65 €

Umweltfreundliche Optionen für den Arbeitsweg liegen der FSG am Herzen. Ihre Mitarbeitenden konnten in der Vergangenheit zum Beispiel die kostenlose Mitfahrzentrale fairport TwoGo nutzen. Ab 2023 bietet die Flughafengesellschaft eine neue Plattform für Mitfahrgelegenheiten an. Neu ist auch das vergünstigte Deutschlandticket, das die FSG zu 90 % finanziert. Mit diesem Benefit geht der Airport auf den in der MAB geäußerten Wunsch nach einer besseren Vergütung ein. Für Strecken innerhalb des Flughafencampus oder Dienstreisen können Autos und künftig auch E-Bikes ausgeliehen werden. Seit 2021 kooperiert die FSG außerdem mit der Plattform JobRad. Darüber können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu günstigen Konditionen ein Velo für die Privatnutzung leasen. Jedes Jahr nimmt die FSG zudem an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil. Die Initiative der Krankenkasse AOK und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC e. V. fordert bundesweit Beschäftigte auf, mit dem Fahrrad zu pendeln.

NACHBARSCHAFT UND GESELLSCHAFT

Am Flughafen Stuttgart öffnet eine der wirtschaftlich stärksten Regionen Europas täglich ihre Tore für Reisende aus aller Welt. Auch die eigene Heimat ist dem Airport wichtig, weshalb er viel Wert darauf legt, ein guter Nachbar zu sein. Durch sein soziales Engagement setzt sich der STR für ein gutes Miteinander mit der Gesellschaft und der Nachbarschaft ein, die er durch regelmäßige Informationen, transparente Kommunikation und öffentliche Veranstaltungen miteinbezieht.

Erfolgsprojekt feiert zehn Jahre

2013 wurde die Idee von Studierenden der Universität Hohenheim in die Tat umgesetzt: bedürftige Menschen in Armut beschäftigen und Dosen, Plastik- und Glasflaschen in ihren jeweiligen Wertekreislauf zurückführen. Noch im selben Jahr startete dann die Initiative Spende dein Pfand am STR und damit erstmals an einem Flughafen. Weitere Airports folgten dem Beispiel. Die Pfandsammelbehälter befinden sich heute überwiegend vor den Sicherheitskontrollen in den Terminals. Eingesammelt, sortiert und umgefüllt werden diese mehrmals am Tag von ehemaligen Langzeitarbeitslosen, die der gemeinnützige Verein Trott-war e.V. sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Fünf Jobs hat das Projekt am STR geschaffen, 36 weitere an anderen deutschen Flughäfen. Die Erlöse gehen zu 100 % dorthin. Um die Verwertung kümmert sich das Recyclingunternehmen Der Grüne Punkt, der diese kostenfrei übernimmt und die Pfandgelder an Trott-war auszahlt.

rund **4**

MIO. PFANDSPENDEN seit Projektstart

2022 reisten weniger Passagiere über den STR als vor der Pandemie. Das Spendenniveau von 2019 konnte die Initiative noch nicht wieder erreichen. Insgesamt 313.820 Flaschen und Dosen warfen Besuchende in die Sammelbehälter. Das sind deutlich mehr als im Vorjahr.

Faszination Flughafen im SkyLand erleben

Jedes Jahr kommen viele Besucherinnen und Besucher an den Airport, um Flughafenluft zu schnuppern. Im April 2022 öffnete auch das flughafeneigene Besucherzentrum seine Räumlichkeiten nach einer pandemiebedingten Pause wieder für Interessierte. Airport-Fans können neben interaktiven Spielen die Flugzeugturbine einer Boeing 777 bestaunen, und ein nachgebautes Cockpit lädt kleine Pilotinnen und Piloten zu einem Testflug ein. Besonders ist auf der Galerie in Terminal 3 auch der direkte Blick auf die echten Maschinen draußen auf dem Vorfeld.

Das SkyLand ist gleichzeitig Startpunkt für bis zu 40.000 Personen, die jährlich an den beliebten Flughafenführungen durch die Terminals und über das Vorfeld teilnehmen. Zu deren Re-Start im April kam neben der klassischen flySTR-Führung und der mehr auf Nachhaltigkeitsthemen fokussierten fairportSTR-Tour neu die intermodal-STR-Führung hinzu. Dort steht die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger am Flughafen im Vordergrund. Interessierte können sich unter tour.stuttgart-airport.com für einen Rundgang anmelden.

Die FSG nutzt das Besucherzentrum regelmäßig für öffentliche Events. Als die Stadt Stuttgart im Juni des Berichtsjahres das Wissensschafftsfestival veranstaltete, beteiligte sich der Landesflughafen mit einem Vortrag zum Thema Zero Emission Aviation im SkyLand und einer speziellen Führung. Auch an der Europäischen Mobilitätswoche im September nahm der Flughafen teil. Neben Aktionsständen wurden auch zu diesem Anlass Touren mit dem Schwerpunkt Intermodalität angeboten.



In der Adventszeit konnten Besuchende und Passagiere auf Energy-Bikes selbst für Weihnachtsstimmung in den Terminals sorgen. Die Idee dahinter: Strom sparen in der Energiekrise. Für jede volle Minute, die am 1. Adventssonntag gestrampelt wurde, spendete der Airport 10 € an das Jugendcafé Domino in Leinfelden-Echterdingen.

Nachbarschaftliches Miteinander

Gute Nachbarinnen und Nachbarn informieren einander, wenn es Veränderungen gibt. So auch am STR: Das flughafeneigene Magazin Flugblatt erscheint viermal im Jahr und berichtet zu aktuellen Ereignissen. Reisende und Besuchende können es kostenlos im Terminal mitnehmen. Wer in Flughafennähe wohnt, findet die Zeitschrift im eigenen Briefkasten und jeder kann ein Abonnement abschließen. Zusätzlich gibt es unter flugblatt-magazin.de tagesaktuelle Berichte, Fotos und Infografiken.

In die Zukunft der Region investieren

60.617 € spendete die FSG im Berichtsjahr an gemeinnützige Vereine und nachhaltige Projekte. Ein Teil des Geldes floss in die Bürgerstiftung Stuttgart, in deren Rat seit 2022 auch FSG-Geschäftsführer Ulrich Hepe sitzt. Die Stiftung ist selbstständig sowie unabhängig von der Stadt Stuttgart tätig und sammelt Spenden für Stuttgarter Initiativen.

Seit Jahren unterstützt der Flughafen Stuttgart außerdem Sportvereine in der Umgebung. Für rund 8.360 € konnten 2022 unter anderem Trikots, Pokale und Trainingsanzüge für Kinder- und Jugendmannschaften gekauft werden. Wer auf welche Art von der Flughafengesellschaft gefördert werden darf, ist in einer verbindlichen Richtlinie festgelegt. Ein lokaler Bezug ist eine zentrale Voraussetzung für das Sponsoring.

Schnelle Hilfe

Auch am STR sorgte der Krieg in der Ukraine für große Betroffenheit. Die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) organisierte deswegen eine konzernweite Sammelaktion. Die dort abgegebenen Spenden wurden bei der Sindelfinger Initiative „Helfen statt Hamstern“ abgegeben. Diese brachte die Güter in die polnische, grenznah zur Ukraine gelegene Partnerstadt Chelm sowie nach Filderstadt und Freiburg – beide haben Partnerstädte in der Ukraine.

Von Stuttgart aus starteten außerdem Hilfsflüge in Richtung Ukraine. Organisiert wurde die Aktion von der Feuerwehr Fellbach, die in einer landesweiten Aktion Hilfsgüter aus ganz Baden-Württemberg beschafft hatte. Der STR erließ die Entgelte für Landung und Abfertigung.

Ein offenes Ohr für Sorgen

Ein wichtiger Ansprechpartner am Airport: die Flughafen-Seelsorge als ökumenische Einrichtung der Diözese Rottenburg-Stuttgart und der Evangelischen Landeskirche Württemberg. Auf Menschen aller Glaubensrichtungen, die vor Ort eine Kontaktperson suchen, mit der sie über persönliche Schwierigkeiten sprechen können, wartet ein Team aus 30 Ehrenamtlichen, einer Diakonin und einem Diakon. Für Reisende, Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeitende gibt es für Gebete und als Rückzugsmöglichkeit in Terminal 3 den „Raum der Stille“.

UMWELTMANAGEMENT

Echter Umweltschutz gelingt dann, wenn alle an einem Strang ziehen. Das zeigt sich an der Klimastrategie STRzero. Sie ist ein Kraftakt für den Airport. Darum arbeiten die Geschäftsführung und die Mitarbeitenden der verschiedenen Teams gemeinsam daran, Emissionen zu verringern und die ökologische Verträglichkeit des Betriebs stetig zu verbessern. Sie wollen verantwortungsvoll und generationengerecht die Zukunft des baden-württembergischen Landesflughafens gestalten. Dieses strategische Unternehmensziel hat sich die Flughafengesellschaft jüngst gesetzt.

Der Umwelt verpflichtet

Der Umwelt- und Klimaschutzgedanke fließt in sämtliche Entscheidungen der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ein. Deren ökologischer Effekt lässt sich anhand von Kennzahlen wie CO₂-Emissionen oder Wasserverbrauch genau bewerten. Bereits 2012 etablierte die FSG zu diesem Zweck ein Umweltmanagementsystem. Jährlich legt die Flughafengesellschaft ihre Zahlen sowie Ziele und Aktivitäten in diesem integrierten Bericht offen. Er gilt für die FSG und ihre Töchter Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) auch als aktualisierte Umwelterklärung. Die Unternehmen haben für den fairport drei Handlungsfelder mit Umweltschwerpunkt identifiziert, über welche die folgenden Kapitel berichten: Klimaschutz und Energie (→ S. 52), Fluglärm und Schallschutz (→ S. 62) sowie Umwelt und Ressourcen (→ S. 64).

Strenge Kriterien – nämlich die der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco Management and Audit Scheme) und des weltweit akzeptierten Standards ISO 14001 – geben vor, wie der Flughafen seine Umweltbilanz erstellen, die Daten überprüfen lassen und offenlegen soll. Seit 2013 überzeugt sich jedes Jahr ein unabhängiges Team von Gutachterinnen und Gutachtern vor Ort davon, dass der Flughafen den Anforderungen weiterhin entspricht, alle geltenden rechtlichen Verpflichtungen einhält und seine Umweltleistung aus eigenem Antrieb verbessert – und zwar über das gesetzlich geforderte Maß

hinaus. Nur ein wirksames Umweltmanagementsystem erhält nach der Prüfung das EMAS-Zertifikat.

Über die aktuellen Umweltgesetze, etwa zur Kreislaufwirtschaft, zum Gewässer- oder Immissionsschutz, hält eine Compliance-Datenbank (→ S. 15) das gesamte Unternehmen up to date. Zu deren Einhaltung verpflichtet der fairport-Kodex (→ S. 14) alle Mitarbeitenden. Im Berichtszeitraum sind keine Verstöße bekannt, weder Bußgelder noch andere Sanktionen wurden verhängt. Auch regelmäßige interne Umweltbetriebsprüfungen einzelner Abteilungen stellen sicher, dass die Teams ihre Verantwortung kennen und umweltbewusst handeln. Die Ergebnisse und Verbesserungsmaßnahmen halten interne Audit-Berichte fest.

Umweltverantwortung übernehmen

Der Flughafenkonzern macht sich dafür stark, die Umweltauswirkungen des Airport-Betriebs auf ein Minimum zu begrenzen. Seinen größten Einfluss hat er dort, wo er selbst aktiv ist. Die EMAS-zertifizierten Unternehmen FSG, SAG und FSEG haben das Flughafengeschäft aufgeteilt. Ihr ökologischer Wirkungsbereich variiert entsprechend. Die Muttergesellschaft FSG verwaltet die Infrastruktur für einen sicheren Flugbetrieb. Die SAG ist für eine effiziente Flugzeugabfertigung zuständig. Die FSEG ist die Energieversorgerin am Standort. Sie betreibt ein geschlossenes Verteilnetz, ihr Energiemanagement entspricht der international gültigen ISO-Norm 50001.

Das Unternehmen nutzt nicht nur seine direkten Möglichkeiten, sondern ergreift auch Schutzmaßnahmen gemeinsam mit Dritten wie Airlines oder Mietparteien. Die Hubschrauberstaffel der Landespolizei, Cargo-Firmen oder auch die U.S. Army Garrison Stuttgart sind beispielsweise nicht auf flughafeneigenen Flächen ansässig. Auf die Umweltbilanzen solcher am Standort tätiger Unternehmen und Behörden hat der Flughafen daher kaum Einfluss.

Energiekrise als Treiber

Erklärtes Ziel des STR ist es, seine Umweltleistung hochzuhalten und stetig weiter zu verbessern. 2022 waren es auch äußere Umstände, die diese Entwicklung weiter vorantrieben. Das Jahr stand im Zeichen der Energiekrise. Wie ganz Deutschland bereitete sich auch der Airport auf mangelnde Lieferungen und steigende Preise infolge des Angriffskriegs Russlands in der Ukraine vor. Da der Landesflughafen Effizienzpotenziale bereits über sein Umweltmanagement identifiziert und nutzt, waren weitere Einsparungen nur mit spürbaren Komforteinschränkungen für Passagiere und Mitarbeitende möglich. Indem die FSG die Energieeinsparverordnung der Bundesregierung umsetzte und unter anderem Gebäude weniger kühlte und heizte, gelang es ihr, die Brennstoffverbräuche um rund 20 % im Vergleich zum langjährigen Mittel zu senken (→ S. 55). Auch weniger Abfall fiel 2022 an, insgesamt reduzierte sich das Aufkommen um 11 %. An anderer Stelle nahmen die Werte dagegen mit der Erholung im Luftverkehr zu. Denn wo mehr Flugzeuge und Passagiere abgefertigt werden, steigt auch der Energieeinsatz. Im Vorjahresvergleich erhöhten sich 2022 die Kraftstoffverbräuche um etwa 9 %. Insgesamt bezog der Flughafen 1,5 % mehr Energie. Die CO₂-Emissionen pro Verkehrseinheit sanken von 2,37 kg auf 1,31 kg. Sie näherten sich damit dem Vor-Pandemie-Ergebnis von 0,82 kg weiter an. Einen hohen Beitrag zu dieser Verbesserung leisteten die Energiesparinitiativen über den Winter. Eine weitere Stellschraube war der vermehrte Einsatz von synthetischem anstelle von herkömmlichem Diesel und auch bei den Feuerwehrrübungen konnte eine verbesserte Klimabilanz erzielt werden (→ S. 60).

Vorausschauendes Handeln gefragt

Bei Umweltrisiken versteht der Flughafen Stuttgart keinen Spaß. Das Unternehmen will weder die Gesundheit von Ökosystemen aufs Spiel setzen noch selbst durch Umwelteinflüsse wie zum Beispiel Hochwasser bedroht sein. Seinen Vorsorge- und Sorgfaltspflichten kommt der Airport daher nach, um solche Risiken von vornherein zu vermeiden. FSG, FSEG und SAG haben sich im fairport-Programm (→ S. 98) entsprechend ambitionierte Ziele gesetzt und mit den nötigen Maßnahmen hinterlegt. Wo der Airport bereits auf einem guten Weg ist und wo er nachsteuern muss, erkennt er mithilfe der Daten seines Umweltinformationssystems.

Zwar ist der Flughafen Stuttgart kein produzierendes Gewerbe mit komplexer und bedeutsamer Lieferkette, er legt aber dennoch Wert auf Nachhaltigkeit in der Beschaffung. Denn auch beim Einkauf, beispielsweise von Arbeitskleidung oder Büroausstattung, soll der ökologische und soziale Fußabdruck möglichst klein ausfallen. So ist bei der Auswahl eines Produkts oder eines Dienstleisters auf Kriterien wie eine hohe Energieeffizienz, die Bevorzugung von elektrischen Antrieben bei Fahrzeugen, die Vermeidung von Lebensmittelverschwendung und eine regionale Erzeugung zu achten. Das gibt eine interne Leitlinie vor. Außerdem gibt der Landesairport bei der Vergabe von Aufträgen solchen Firmen Vorrang, die ebenfalls ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nachweisen können. Der fairport-Kodex (→ S. 14) ist auch von ihnen zu respektieren.



Zwiebellook statt Heizung: Die Mitarbeitenden im Logistikzentrum trotzten der Energiekrise mit warmer Arbeitskleidung. In Absprache mit den mietenden Unternehmen drehte der Flughafen Stuttgart im Winter nicht nur bei sich selbst, sondern auch anderswo auf dem Campus die Raumtemperaturen herunter, um Energie zu sparen.

Miteinander mehr bewegen

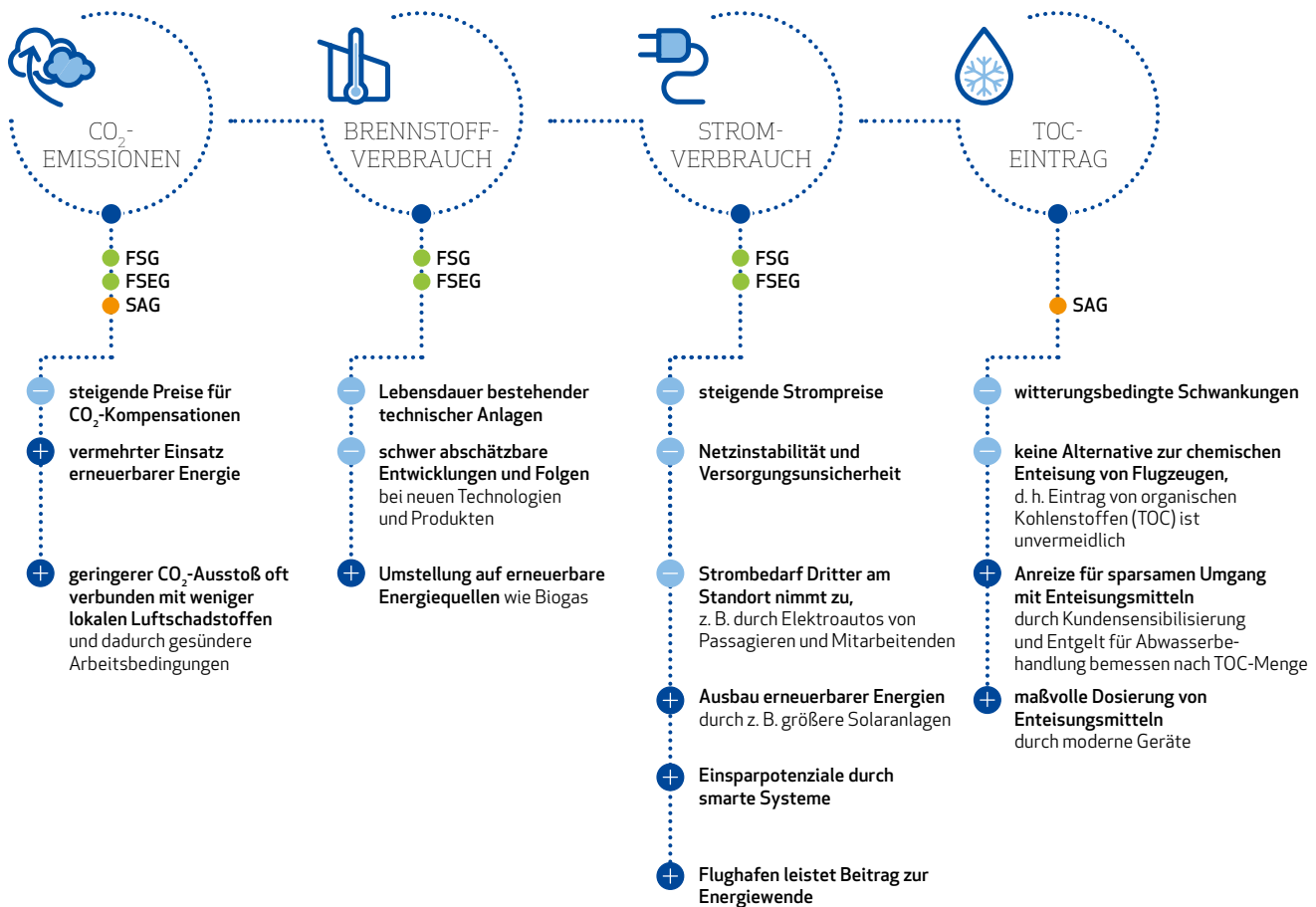
Umwelt- und Klimaschutz geht alle etwas an – so auch am Flughafen Stuttgart. Über den fairport-Kodex, der auch als Umweltpolitik dient, verpflichtet sich die gesamte Belegschaft, ihren Beitrag zu leisten. Spezielle Aufgaben und Verantwortlichkeiten sind auf verschiedene Teams und Einzelne im Unternehmen verteilt:

→ **Abteilung Umwelt und Versorgung:** Das Team ist für das Umweltmanagementsystem und – in enger Zusammenarbeit mit der FSEG – auch für das Energiemanagement zuständig. Dazu gehören die Umweltmanagementbeauftragte des Airports und mehrere Expertinnen und Experten für Fluglärm, Energie, Treibhausgase sowie Luft- und Bodenschadstoffe. Sie planen, steuern und kontrollieren

alle Energie- und Umweltaktivitäten der FSG, SAG und FSEG. Die Abteilung sorgt auch für den effizienten Betrieb technischer Anlagen.

→ **Umweltteam:** Acht Umweltkoordinatorinnen und -koordinatoren verschiedener Geschäftsbereiche und die Nachhaltigkeitskommunikation bilden zusammen mit der Umweltmanagementbeauftragten das Umweltteam. Sie sind das Bindeglied 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.

Flughafenbetrieb



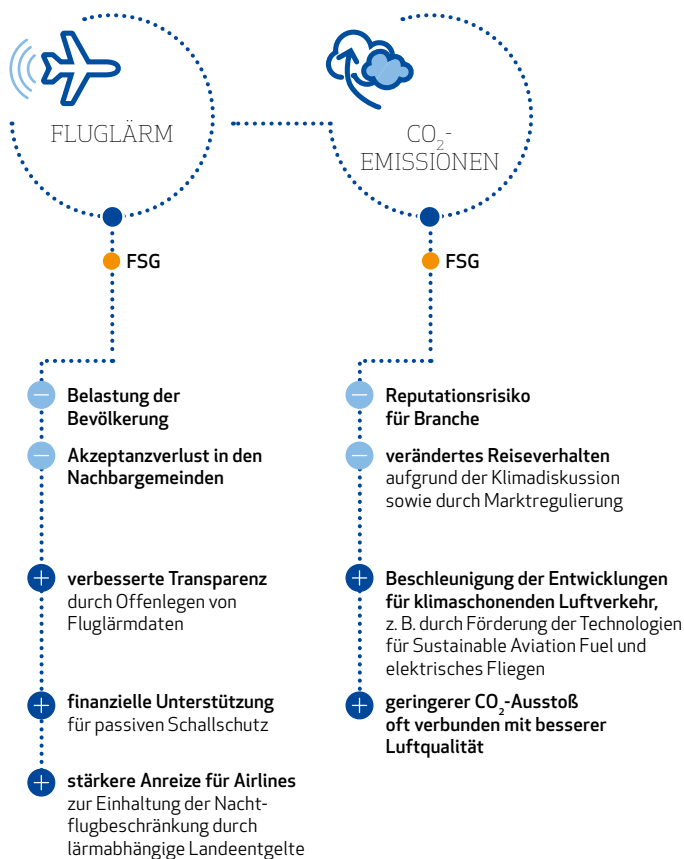
● indirekt
● direkt

→ **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. Im Gremium sind die Geschäftsführungen der FSG, FSEG und SAG. Sie handeln auch als Kontrollinstanz des Umweltmanagements.

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

Damit alle Botschafterinnen und Botschafter des fairport-Gedankens sein können, werden Mitarbeitende über das Intranet, das interne Flughafenmagazin, Aushänge, Workshops und Trainings auf dem Laufenden gehalten. Sowohl die FSG als auch ihre Töchter sensibilisieren und schulen ihre Belegschaften für verantwortungsvolles Verhalten. Das Umwelthandbuch gibt die nötigen Arbeitsanweisungen und wird regelmäßig aktualisiert. Weil sich gemeinsam noch mehr erreichen lässt, möchte der Airport auch die eigene Kundschaft, Geschäftspartnerinnen und -partner sowie Mietparteien für umweltschonendes Handeln gewinnen. Wo er kann, bietet der STR ihnen seine Expertise und Hilfe an.

Luftverkehr



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.

KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Wer etwas bewegen will, muss selbst tätig werden. Das gilt auch für den Klimaschutz. Der Landesairport geht entschlossen und mit gutem Beispiel voran. So mischt der STR bei neuen Technologien für klimaschonendes Fliegen mit, obwohl er selbst immer am Boden bleibt. Mit seiner Klimastrategie STRzero will der Flughafen Stuttgart den Fortschritt in der Luft nach Kräften beschleunigen. Gleichzeitig bringt er seine eigenen Emissionen auf null – das gehört für den fairport zum Pflichtprogramm.

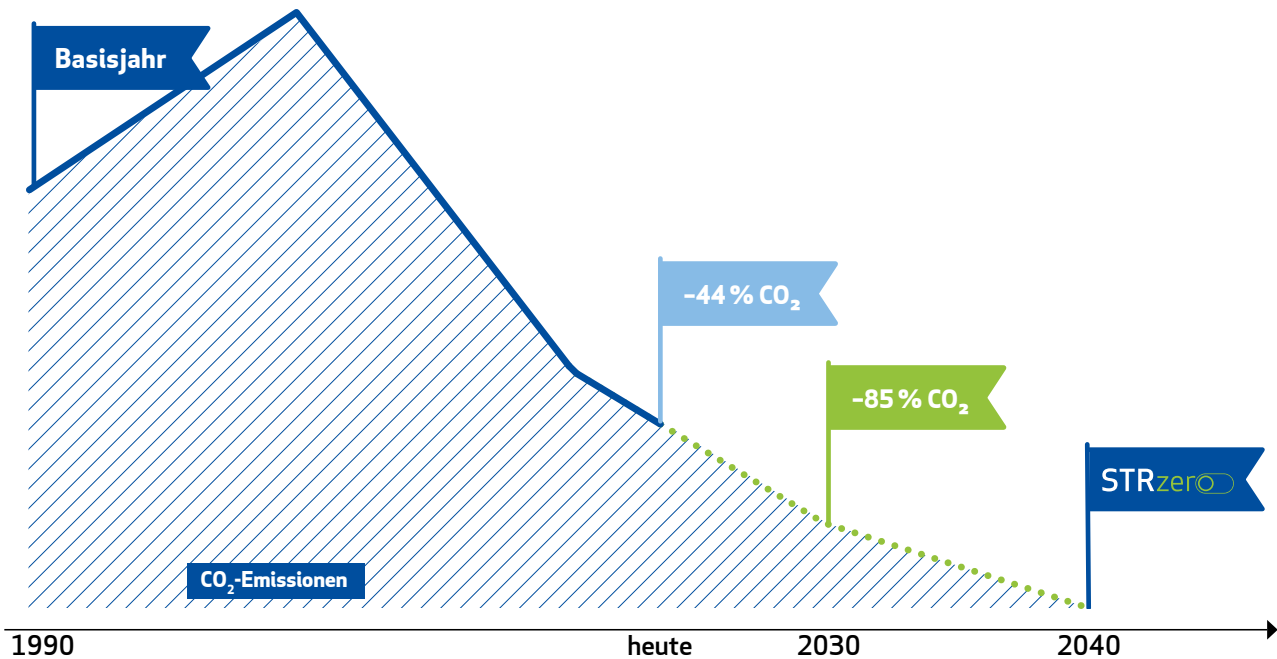
Mehr Tempo beim Klimaschutz

Bis spätestens 2040 die Null erreichen – das hat sich die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) vorgenommen und einen mit konkreten Schritten hinterlegten Abbaupfad für die Treibhausgasemissionen ihres Betriebs festgelegt. Dieser verläuft seit 2021 noch steiler als zuvor, weil die FSG in diesem Jahr ihr Klimaziel um zehn Jahre vorzog. Es entspricht damit den Vorgaben des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg. Klar ist: Im Kampf gegen die Erderwärmung steigt der Handlungsdruck. Die anstehende CO₂-Reduktion wird für den Airport allerdings sehr

aufwendig, denn alle „low hanging fruits“ wie den Bezug von Ökostrom oder die Umstellung auf energiesparende LEDs hat er längst umgesetzt. Ihre Emissionen hat die FSG seit dem Basisjahr 1990 bereits um 44 % gesenkt.

Mit STRzero strebt die Flughafengesellschaft bis 2040 die Netto-Treibhausgasneutralität ihres Betriebs, auch Net Zero genannt, an. Das bedeutet für sie, dass sie die von ihr direkt beeinflussbaren CO₂-Emissionen (Scope 1 und Scope 2 nach Greenhouse Gas Protocol) auf ein absolutes Minimum bringt. Bis 2030 soll die Reduktion verglichen mit 1990 schon 85 % betragen. Die Besonderheit: Kompensationszertifikate sind nicht vorgesehen, stattdessen eine Vielzahl von Maßnahmen am Standort selbst. Schließlich soll der Beitrag des Stuttgarter Flughafens für das Klima langfristig etwas verändern. Der Airport betrachtet dabei alle bekannten Treibhausgase, die durch seinen Betrieb entstehen, und gibt diese im Folgenden als CO₂-Äquivalent an. Auch die beiden Tochtergesellschaften Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) sind eingerechnet. Mit ihnen arbeitet die FSG für ihr Vorhaben intensiv zusammen.

Abbaupfad der direkten Treibhausgas-Emissionen des Flughafen Stuttgart



Der Flughafenkonzern weiß sehr genau, was in den nächsten 17 Jahren passieren muss, damit er dauerhaft 9.003 t CO₂ weniger pro Jahr verursacht als heute. Grundlage der Strategie STRzero ist der wissenschaftlich fundierte Masterplan Energie und Klima. Er entstand in mehrjähriger Arbeit, begleitet durch das Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme (ISE). In 5-Jahres-Schritten ist darin festgehalten, wann welche Klima-Investitionen sinnvollerweise getätigt werden müssen, damit der Airport die Netto-Treibhausgasneutralität erreicht. Zu dem Zeitpunkt, zu dem beispielsweise eine Dachsanierung bei einem Gebäude fällig ist, wird das Tragwerk statisch für eine Solaranlage vorbereitet und diese installiert. Die gesamte Planung für STRzero ist auf diese Weise eingetaktet.

Bleibt 2040 ein geringer Rest an Emissionen übrig – und davon geht der heutige Masterplan aus –, soll CO₂-Neutralisation die Lösung sein. Gemeint ist der direkte Entzug von CO₂ der gleichen Menge aus der Atmosphäre, zum Beispiel durch Carbon-Capture-and-Storage-Verfahren.

Viele Prozesse am Landesairport sind heute schon lokal emissionsfrei. Dazu gehören der Verkehr der Passagierbusse und Gepäckschlepper, der Post- und Frachttransport auf dem Vorfeld des Luftfrachtzentrums und die Stromversorgung von Jets auf vielen Parkpositionen. In E-Fahrzeuge und ihre Ladeinfrastruktur, in Effizienzprojekte wie den Umbau zu einer stromsparenden Runway-Befeuerung sowie in Solaranlagen hat die FSG in der Vergangenheit viele Millionen Euro investiert. Weitere mehr als 2 Mrd. € müssen laut aktueller Finanzplanung für STRzero folgen. Erhebliche Mittel erfordert insbesondere die anstehende energetische Sanierung der Terminals und weiterer Betriebsgebäude.

Das Klimaschutzkonzept umfasst vier Investitionsschwerpunkte:

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

Effizienz-Upgrade für die Terminals

Ohne eine konsequente Ertüchtigung der Fluggastgebäude kann der Airport sein Klimaziel nicht erreichen. In ihnen schlummert das größte verbliebene Effizienzpotenzial am STR. Bislang fließt die mit Abstand meiste Energie in die teils über 30 Jahre alten Terminals. Das Sanierungs- und Modernisierungskonzept der FSG sieht für sie Lösungen wie eine neue Wärmedämmung, adaptives Sonnenschutzglas, smartes Temperaturmanagement und Bepflanzung für ein besseres Raumklima vor. Außerdem sollen sie in Zukunft einen Teil ihres Stromverbrauchs selbst decken – mit Fotovoltaik auf Dächern und an Fassaden. Die Fluggasthallen sollen zu nachhaltigen Vorbildern der Branche entwickelt werden. Daran arbeiten die Mitarbeitenden im Projekt STRzero Terminal, einem der bedeutendsten Zukunftsvorhaben des Landesairports.

Noch sind viele Details offen, denn die Planungen für die Terminalsanierung stehen noch ganz am Anfang. Die FSG wird die Öffentlichkeit über das Projekt auf dem Laufenden halten.

Die FSG lässt sich bei der Entwicklung der Airport City von den Prinzipien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen DGNB e. V. leiten. Ein eigens entwickelter Leitfaden soll künftig als Wegweiser dienen. Darin ist auch die Auswahl von Baustoffen definiert. Dabei achtet der Flughafen gezielt auf deren Umweltbilanz und den Lebenszyklus von Gebäuden.

Partnerschaften für engagierten Klimaschutz

Im Verbund lässt sich mehr erreichen. Als eines der ersten Mitglieder des Klimabündnisses Baden-Württemberg vereinbarten im Jahr 2020 die Flughafengesellschaft und das Land gegenseitige Unterstützung auf dem Weg zu Net Zero. Dem Umweltministerium berichtet die FSG bis 2030 regelmäßig über ihre Fortschritte.

Das Netto-Null-Ziel verfolgt der STR im Einklang mit Flughäfen in ganz Europa. Bei der Airport Carbon Accreditation (ACA), einem Zertifizierungsstandard für das CO₂-Management von Flughäfen, geht es darum, die Klimabilanz kontinuierlich zu verbessern. Die Emissionen müssen



Wie können Energieverbrauch und -erzeugung optimal aufeinander abgestimmt werden? Welche Stellschrauben hat der Flughafen Stuttgart, um Emissionen zu vermeiden? Um diese Fragen zu beantworten, nutzt das Team für Umwelt- und Energiemanagement einen digitalen Zwilling des Energiesystems am STR.

mindestens geringer sein als der Durchschnitt der vergangenen drei Jahre. Das gelang der FSG 2022 mit einer Verringerung um 6,6 % gegenüber dem Vorjahr, was auch unabhängig überprüft wurde. Das ACA-Programm besteht aus sechs Stufen: Mapping, Reduktion, Optimierung, Neutralität, Transformation und Transition. Noch ist die FSG auf der dritten Stufe, aktuell steuert sie das Transformation-Level an. Unter anderem relevant für die Bewertung ist, zu welchem Grad sich die Flughafenbetreiberin bei Dritten wie Airlines, Mieteinheiten und Passagieren für klimaschonendes Verhalten einsetzt.

Schnelle Reaktion auf Energiekrise

Energie ist für den Betrieb des STR eine enorm wichtige Ressource. Damit hat der Konzern ohnehin ein großes Interesse daran, die Effizienz am Standort zu steigern und die Energiewende in Deutschland mitzugestalten. Seine Möglichkeiten der Prozessoptimierung schöpft er aus.

Wegen der dramatisch gestiegenen Gas- und Strompreise infolge des russischen Angriffskrieges in der Ukraine unternahm der Flughafen im Berichtsjahr erstmals auch Schritte mit spürbarer Komforteinschränkung für Passagiere und Mitarbeitende. Seit September 2022 war eine interne Task Force zur Umsetzung der Energieeinsparverordnung der Bundesregierung im Einsatz. Ihre Mission war es, wirksame Maßnahmen auf dem Flughafengelände zu ergreifen. Mit Erfolg: Die Brennstoffverbräuche des Blockheizkraftwerks sanken um rund 20 % im Vergleich zum langjährigen Mittel. Dazu verhalfen zum Beispiel eine niedrigere Raumtemperatur im Winter, Lüftung nur im Taktbetrieb sowie volles Ausschöpfen der Wärmerückgewinnung, kaltes Wasser zum Händewaschen durch Abschalten einzelner Anlagen zur Warmwasserbereitung, und selbst ein Parkhaus schloss die FSG temporär. Sichtbar für die Passagiere war der Verzicht des STR auf seine traditionelle Weihnachtsbeleuchtung, auch Leuchtwerbung blieb zeitweise aus.

Der Gesamtenergiebezug des Flughafen Stuttgart lag im Berichtsjahr bei 86,6 GWh und sank damit um 1,4 %. Für circa die Hälfte sind Erdgas, Heizöl und Pellets verantwortlich. Infolge der obengenannten Sparmaßnahmen sank auch der Brennstoffbezug im Berichtsjahr. Beim Gesamtkraftstoffverbrauch führte der Anstieg des Verkehrsaufkommens zu einem Plus von 9,4 %. Der Trend geht aber in eine andere Richtung: Seit Beginn seiner Umstellung auf Elektro-Fahrzeuge im Jahr 2013 hat sich der Diesel- und Benzinbedarf bereits mehr als halbiert. Die Entwicklung bei der Prozessenergie war insgesamt gleichbleibend zum Vorjahr. Dazu gehört Propangas, welches bei Übungen der Flughafenfeuerwehr anstelle von Kerosin zum Einsatz kommt. Der Verbrauch sank 2022 dank einer moderneren Simulationsanlage (→ S. 65), mit der Brände gezielter ausgelöst werden können.

Effizienz gewinnt

Dem Flughafen kam in der Energiekrise zugute, dass er schon seit Langem auf Sparsamkeit achtet. So ist beispielsweise die Runway des STR als eine der ersten weltweit komplett mit LEDs beleuchtet. Außerdem werden die Feuer bei Nichtaktivität gedimmt, soweit das die Sicherheit erlaubt. Auch auf den Rollwegen stellt die FSG die Feuer nach und nach um. Mit einem Effizienzgewinn von circa 26 MWh pro Jahr beleuchten LEDs seit Anfang 2022 das Terminal 3. Die einzelnen Lichtmasten auf dem Vorfeld kommen durch die Umrüstung mit 40 % weniger Strom aus. 42 von ihnen sollen bis 2024 ausgewechselt sein. Ihr Gesamtverbrauch wird sich dennoch erhöhen, denn wegen veränderter Standards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zur Ausleuchtungsstärke müssen weitere Scheinwerfer aufgestellt werden.

Darüber hinaus regt die Flughafengesellschaft andere Unternehmen, die Immobilien am STR mieten oder pachten, zu einem bewussteren Umgang mit Energie an. So ist in der Heizkostenabrechnung der FSEG transparent aufgeführt, wie hoch der Verbrauch für die Klimatisierung war. Das soll helfen, Effizienzpotenziale aufzudecken.

Herausforderung Wärmewende

Jede eingesparte Kilowattstunde ist die beste fürs Klima. Doch obwohl der Flughafen viel in Energieeffizienz investiert, wird sein Stromverbrauch in der Zukunft steigen. Das hängt unter anderem damit zusammen, dass es immer mehr elektrische Fahrzeuge gibt, die vor Ort laden. Umso wichtiger ist, woher der Strom stammt. Ob selbst produziert oder zugekauft – der STR setzt auf erneuerbare Quellen. Mit ihnen soll gemäß Masterplan künftig nahezu der komplette Bedarf gedeckt werden.

Das eigene Energieunternehmen, die FSEG, betreibt vor Ort Fotovoltaikanlagen und ein Blockheizkraftwerk (BHKW). 2022 erzeugte sie mit diesen 13,2 GWh. Die gewonnene Energie verwendet die FSEG entweder selbst oder stellt sie dem Konzern und ihren Firmenkunden in der Stuttgart Airport City bereit. Die Abwärme des BHKW kann sowohl zum Heizen also auch zum Kühlen genutzt werden. Mittels thermischer Verdichtung wird sie in Kälte umgewandelt, die der Flughafen in einem unterirdischen Eisspeicher für die Klimatisierung der Terminals bereithält.

Der extern bezogene Strom für FSG, FSEG und SAG kommt vollständig aus Wasserkraft. Der Anteil an Ökostrom insgesamt, das heißt weitere Kunden der FSEG miteingerechnet, betrug im Berichtsjahr 43 %. Da das BHKW 2021 wegen einer Sanierung längere Zeit außer Betrieb war, musste mehr Strom zugekauft werden. Der Ökostromanteil war 2021 mit 56 % entsprechend höher. Für sein BHKW sucht der Flughafen weiter



Panel für Panel zum Solarflughafen: Zuletzt bereitete der Landesairport die Dachfläche eines weiteren Parkhauses für den Ausbau seiner Fotovoltaikanlagen vor. Die Klimastrategie STRzero sieht viele solcher Projekte vor.

nach Lösungen, um eine klimafreundlichere Alternative für den Brennstoff Erdgas zu finden. Einen kleinen Teil seines Bedarfs deckt der Airport aktuell mit Bioerdgas. Bis 2040 sollen 90 % der Wärme aus erneuerbaren Energien stammen. 2023 werden in einem Vorprojekt mögliche Varianten der regenerativen Wärmeerzeugung untersucht. Geplant ist, dabei bereits eine Reduktion von etwa 10 % der Emissionen aus der Wärmeerzeugung zu erreichen. Das entspricht rund 800 t CO₂ pro Jahr. Mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie soll es 2024 in die Umsetzung gehen.

rund **2.300 m²**

NEUE SOLARPANELS montiert

Sonnige Aussichten

Der STR wird zum Solarflughafen. Die Klimastrategie STRzero sieht vor, auf allen geeigneten oder aufrüstbaren Dächern Fotovoltaik zu installieren. Selbst ein Teil des südlichen Flughafenzauns ist auserwählt. 2022 betrieb die FSEG fünf Anlagen auf dem Gelände, 2040 sollen es rund 30 sein. Seinen Ertrag will der Airport von derzeit 2,6 (2022) auf rund 20 GWh bis 2040 und 30 GWh bis 2050 steigern.

Der Solarausbau setzt sich stetig fort. Im Berichtsjahr starteten die Arbeiten an einer weiteren Anlage, die 2023 auf dem Parkhaus P11 in Betrieb geht. Das Gebäude wurde bereits 2019 aufrüstet, nach einer krisenbedingten Pause folgte nun die Montage. Insgesamt bedecken

die Module jetzt rund 19.800 m² – etwa 2,5 Fußballfelder. Der weitere Fortschritt im laufenden Jahr hängt davon ab, ob der Flughafen ein weiteres Projekt auf einer Grünfläche am westlichen Ende der Start- und Landebahn planmäßig umsetzen kann. Die Baugenehmigung durch die zuständige Naturschutzbehörde steht noch aus.

Generell nimmt die FSEG auch Freiflächen ins Visier. Sie prüft proaktiv, welche für Solarparks geeignet sind. Der Vorteil: Ihre Inbetriebnahme wäre flexibler. Der Airport müsste den Bau nicht auf den Abschluss von Sanierungsarbeiten an den Gebäuden abstimmen. Schnellere und standardisierte Genehmigungsverfahren sind dafür allerdings die Voraussetzung.

Die Eigenerzeugung erneuerbarer Energie treibt der Flughafen vor allem aus Klimaschutzgründen voran. Daneben verspricht er sich davon, zu einem möglichst hohen Grad energieautark zu werden. Ist der Masterplan erst einmal umgesetzt, wird die installierte Leistung den prognostizierten Strombedarf zu Spitzenzeiten um das 1,7-Fache übersteigen.

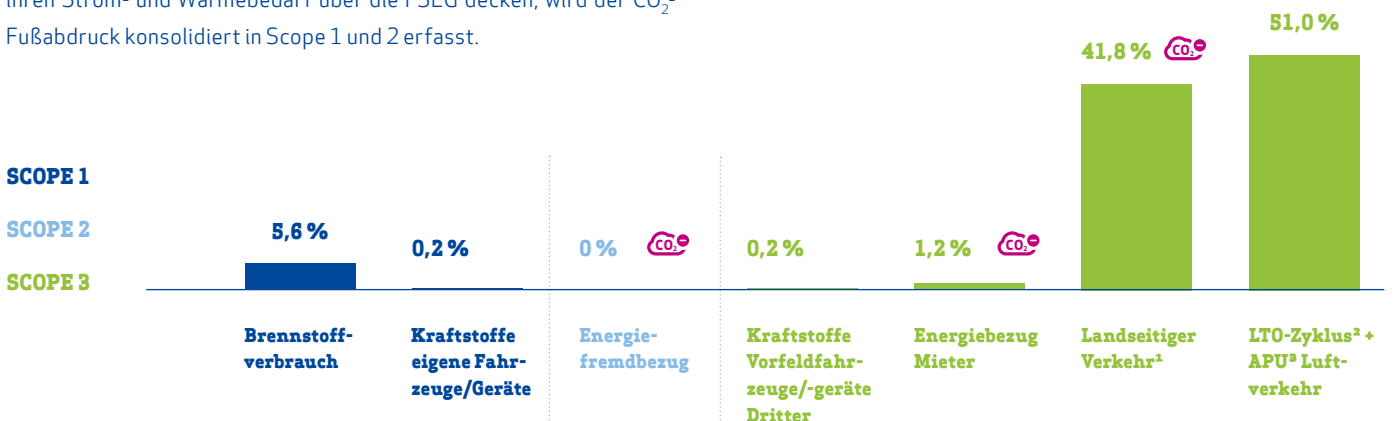
Hier kommen ein intelligentes Netz (Smart Grids) und batterieelektrische sowie thermische Speicherkapazitäten in Verbindung mit elektrischen Wärmeerzeugern ins Spiel.

Energieoptimiert durch digitalen Zwilling

Die Entwicklung eines Smart Grids flankiert am Landesairport das Vorhaben, zum Solarflughafen zu werden. Jahreszeit, Wettervorhersage, voraussichtliches Passagieraufkommen – die Energieplanung am STR ist von vielen Faktoren abhängig. Diese bezieht die Flughafenbetreiberin ein, um den Verbrauch gering zu halten und Strom per Demand-Side-Management möglichst dann nachzufragen, wenn die eigenen Solaranlagen produktiv und viel Erneuerbare auf dem Markt verfügbar sind. Stromspeicher und flexible Verbraucher wie E-Fahrzeuge oder Klimaanlage können einen Beitrag leisten. Die aktive Laststeuerung sorgt für ein stabiles Netz, auch wenn die Erträge aus Sonne, Wind und Wasser naturgemäß schwanken. Im Zuge der Energiewende kommt ihr eine immer wichtigere Rolle zu.

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).

CO₂ Teilweise CO₂-Kompensation bzw. Kauf von Herkunftsnachweisen für Ökostrom

Die Fachleute der Flughafengesellschaft erhalten bei ihrer Aufgabe Unterstützung von einer aufwendig programmierten Software: dem sogenannten digitalen Zwilling des STR-Energiesystems. Dieser hat Zugriff auf relevante Echtzeitdaten und kann sowohl den heutigen Landesairport als auch den Flughafen im Jahr 2040 virtuell abbilden. Mit Ergebnissen von Simulationen des digitalen Zwillings entwickelte die FSG ihren Masterplan, auf dem die Klimastrategie STRzero basiert.

Die Software in Kombination mit einer intelligenten Vernetzung und Steuerung der Anlagen macht es dem Flughafen möglich, einen Eigenversorgungsanteil beim Strom von circa 35 % und im Sektor Wärme von rund 22 % erreichen.

Als große und systemrelevante Infrastruktur hat der Flughafen Stuttgart ein starkes Interesse an einer stabilen und nachhaltigen Stromversorgung im Land. Er bringt seine Expertise aktiv ein, um die Energiewende gemeinsam mit Forschung, Industrie und Politik zum Erfolg zu führen. Bei DARE, einem Folgeprojekt aus einer Kollaboration mit den Netzbetreibern NetzeBW und TransnetBW, hilft die FSEG, Stromausfälle zu verhindern. Zu diesem Zweck hat die hierfür entwickelte IT-Plattform die Erlaubnis, kurzzeitig die Steuerung der Fotovoltaikanlagen und des BHKWs am STR zu übernehmen.

Mit STRzero alles im Blick

Mit seinem CO₂-Footprint (→ S. 57) macht der Flughafen Stuttgart transparent, an welchen Quellen klimarelevante Gase am Airport entstehen. Volle Verantwortung trägt er für die Emissionen, die beim betrieblichen Verkehr und durch die Energieversorgung der Gebäude sowie Verkehrsflächen entstehen. Diese kann der Flughafen mit seinen Töchtern am Standort selbst steuern und wird sie bis 2040 auf null bringen. Bei Emittenten wie dem Luftverkehr oder der An- und Abreise der Passagiere kann der Airport nur indirekt tätig werden, zum Beispiel indem er die Entwicklung neuer Flugzeugtechnologien vorantreibt. Solche Ansätze sind ebenfalls Teil der ganzheitlichen Klimastrategie STRzero.

Sowohl durch die Einsparinitiativen, die der Airport zur Bewältigung der Energiekrise startete, als auch durch eine wachsende Elektro-Flotte und die vermehrte Nutzung von synthetischem Diesel gelang es dem Flughafen Stuttgart, seine direkten Emissionen im Vergleich zum Vorjahr zu senken. 636 t CO₂ weniger waren es in Scope 1 und Scope 2. Das ist beachtlich, denn der Reiseverkehr erholte sich im gleichen Zeitraum, was typischerweise zu höheren Verbräuchen führt. In Scope 3 ergab sich dagegen eine Zunahme von 72,3 % beziehungsweise 61.795 t CO₂. Maßgeblich ist dies auf eine Änderung bei der Erstellung der Klimabilanz

der An- und Abreise zurückzuführen. Bei einer Aktualisierung der Daten wurden Werte der U-Bahn und der Fernlinienbusse neu aufgenommen. Außerdem beobachtet der Flughafen seit der Pandemie eine Veränderung beim Anreiseverhalten der Passagiere: In einer Umfrage gaben 7 % weniger an, den ÖPNV zu nutzen. Aber auch bei den Flugzeugen als Emissionsquelle gab es einen Anstieg von 54,7 % zu verzeichnen. Das Passagieraufkommen stieg im gleichen Zeitraum um 95,3 %.

Die Klimabilanz des Flughafen Stuttgart hat sich über die Jahre weiterentwickelt und wird dies auch in Zukunft weiter tun. Verbessert sich die Datenlage, passt das Unternehmen seine Zahlen entsprechend an. So ist beispielsweise heute schon sehr genau ermittelbar, in welcher Höhe die CO₂-Emissionen der an- und abfliegenden Flugzeuge dem STR anzurechnen sind. An anderer Stelle, wie zum Beispiel im Bau oder in der Nutzung von IT, müssen die Daten erst erhoben werden. Sie sind aktuell noch nicht in Scope 3 des Fußabdrucks aufgeführt.

Der CO₂-Fußabdruck macht sichtbar, wo die FSG aktuell noch Kompensationen nutzt. Um am STR verursachte Emissionen an einem anderen Ort zu vermeiden, kauft die FSG generell hochwertige Zertifikate aus verlässlichen Klimaschutzprojekten. Das Instrument kommt für den Flughafen nur dort infrage, wo es momentan noch keine Alternative gibt. Das sind:

→ **Strom (Scope 2 und 3):** Die FSG und ihre Töchter FSEG und SAG beziehen Ökostrom aus Wasserkraft. Herkunftsnachweise stellen sicher, dass die Energie aus einer erneuerbaren Quelle stammt und nicht mehrfach vermarktet wurde.

→ **Flüge (Scope 3):** Nach der Pandemie kehrten 2022 Messen und persönliche Meetings zurück ins Arbeitsleben. Dadurch waren die FSG-Mitarbeitenden wieder häufiger geschäftlich unterwegs. Mit dem Flugzeug legten sie 167.030 km (2021: 37.650 km) zurück, was 48 t CO₂ verursachte. Bei der Kompensation aller Dienstflüge vertraut der Landesairport auf die Non-Profit-Organisation *atmosfair*, die ihre Klimaschutzprojekte auf die höchsten Qualitätsstandards aufbaut.

Vorreiter bei der E-Mobilität

Finalize! So nennt sich das STRzero-Projekt, mit dem die FSG den letzten großen Schritt auf dem Weg zum emissionsfreien Vorfeldverkehr bis 2030 schaffen will. Nachdem der Flughafen Stuttgart weite Teile seiner Abfertigungsflotte sowie alle Passagierbusse und Gepäckschlepper auf batteriebetriebene Fahrzeuge umgestellt hat, steht nun die Elektrifizierung der Tankflotte und anderer verbliebener schwerer Nutzfahrzeuge an.



Luftfahrt-Revolution made in Stuttgart: Auf dem Vorfeld des STR entsteht das Hydrogen Aviation Center. Es soll zum Exzellenzzentrum für die Forschung zu wasserstoffbasiertem Fliegen werden.

Wie bereits 2013, beim Beginn der Umstellung der Passagierbusse auf E-Antriebe, betritt der Flughafen Stuttgart bei der Tankflotte gemeinsam mit seinen Partnern Skytanking und dem Institut für Stromrichter-technik und Elektrische Antriebe (ISEA) der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen Neuland. Ein vollelektrischer Tankwagen mit 52 t Gewicht stellt eine ganz besondere Herausforderung dar. Innovative und neue Lösungen stehen darum im Mittelpunkt des Forschungs- und Entwicklungsprojekts.

2022 waren schon 38 % der Abfertigungsflotte elektrisch. Von den 284 Geräten sind 107 Strome. Bis 2026 soll das Projekt, mit dem der

Landesairport insgesamt 30 schwere Nutzfahrzeuge in den E-Fuhrpark aufnimmt, abgeschlossen sein. Für andere Airports, Tankdienstleister und weitere Logistikbetriebe soll der Standort als Live-Demonstrator dienen. Die Gesamtkosten des Verbunds betragen 5,9 Mio. €. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz fördert das Projekt mit rund 2,8 Mio. €.

Zwischen 2009 und 2022 konnten FSG und SAG den CO₂-Ausstoß des Abfertigungsverkehrs bereits um 83 % verringern. Im Berichtsjahr verblieben noch 44 t CO₂ (2021: 95 t).

Für manche Airport-Spezialfahrzeuge gab es bislang noch kein elektrisches Modell, doch der Markt kommt in Bewegung. Als Pionierin bei der E-Mobilität ist die FSG immer auf der Suche nach neuen

30

NEUE E-FAHRZEUGE bis 2026

klimaschonenden Alternativen. Zuletzt kaufte sie zwei der weltweit ersten Hybrid-Flugzeug-Enteisungsgeräte, die in der Wintersaison 2022/2023 ihre ersten Einsätze am STR absolvierten.

Nicht immer ersetzt der Flughafen Stuttgart im Zuge der Elektrifizierung ein Fahrzeug durch ein anderes. Wo früher mobile, dieselbetriebene Generatoren (Ground Power Units, GPU) nötig waren, gibt es heute eine stationäre Lösung. In den Boden eingelassene Ground-Power-Anlagen versorgen stehende Flugzeuge am STR mit Ökostrom, damit Pilotinnen und Piloten die Hilfstriebwerke ihrer Maschinen zeitweise ausschalten können. Nach aufwendigen Arbeiten sind mittlerweile 38 von 48 Parkpositionen auf dem nördlichen Vorfeld mit stationären 400-Hz-Anlagen für Bordstrom ausgestattet.

Auch die Umweltbilanz der übrigen Verbrenner, wie zum Beispiel der Winterdienstgeräte, hat die FSG verbessert. Sie bezieht für diese synthetischen Diesel, der viele Vorteile hat: Bei der Verbrennung entstehen deutlich weniger Luftschadstoffe, Ruß, Feinstaub sowie weniger CO₂ als bei herkömmlichem Sprit. Der Wartungsaufwand verringert sich ebenfalls. Zugute kommt das insbesondere den Mitarbeitenden,

die auf dem Vorfeld tätig sind. Der Airport bietet den synthetischen HVO-Diesel aus erneuerbaren Rohstoffen an seinen Betriebsstellen auch anderen Abfertigungsfirmen an.

Der Beitrag der Reisenden

Der STR ist einer der am besten angebundenen Standorte in ganz Baden-Württemberg. Klimafreundliche Alternativen gibt es viele: Eine Anreise ist mit der U- und S-Bahn, dem Bus, einem eigenen Elektro- oder Wasserstoff-Auto, dem Fahrrad und via Car- oder Bikesharing möglich. Trotzdem kommt ein Großteil der Passagiere und Pendler noch mit dem eigenen Kfz zum Airport. Die Emissionen der An- und Abreise fallen in der CO₂-Bilanz entsprechend ins Gewicht und übersteigen die des Flughafenbetriebs um ein Vielfaches. Um sie zu senken, muss ein Umdenken stattfinden. Die FSG hilft mit verschiedenen Angeboten nach. Dazu gehören mehrere Sharing-Dienste, die Förderung einer optimalen ÖPNV- und Schienen-Anbindung sowie eine wachsende E-Ladeinfrastruktur. Aktuell statet die FSG 100 weitere bestehende Parkplätze mit Anschlüssen aus. 2024 soll dieses Ausbauprojekt abgeschlossen sein (→ S. 37).

Lösungen für die größte Herausforderung

Fliegen schadet dem Klima. Das steht außer Zweifel. Zwar betreibt die FSG keine Flugzeuge, sondern eine Infrastruktur, die Emissionen des Luftverkehrs will sie in ihrer Strategie STRzero aber dennoch nicht ausklammern. Zu seiner Verantwortung steht der Stuttgart Airport. Weil die Einflussmöglichkeiten eines Flughafens aber begrenzt sind, wird der Lande- und Startzyklus (LTO-Zyklus) jeder Maschine im CO₂-Fußabdruck in Scope 3 bilanziert.

Luftverkehr ist ein internationales Business. 2040 könnten Prognosen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zufolge bis zu 9,4 Mrd. Passagiere rund um die Welt unterwegs sein. Die Gründe: Unsere Gesellschaft wird immer internationaler. Viele Menschen, insbesondere im globalen Süden, werden erst noch Zugang zum Verkehrsmittel Flugzeug erhalten und dieses nutzen wollen. Einen entscheidenden CO₂-Hebel bieten daher nur globale Ansätze. Dazu gehören vor allem neue Technologien wie Treibstoff ohne Erdöl, Sustainable Aviation Fuel (SAF) genannt, und innovative Antriebe mit Wasserstoff-Brennstoffzelle. Ersteres ist heute schon auf vielen Flügen im Einsatz, wenn auch in relativ geringen Mengen.

Bis solche technischen Lösungen überwiegen, wird es noch einige Zeit dauern. Für einen klimaneutralen Flug kann sich aber schon heute jeder



Eine 40-sitzige Dornier 328 mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb und einer Reichweite von bis zu 2.000 km ist aktuell in der Entwicklung. Schon in ein paar Jahren soll sie abheben.

Passagier entscheiden. Möglich ist dies durch Kompensation. In kurzen Clips auf den Screens in den Terminals sowie auf seiner Website sensibilisiert der Stuttgart Airport seine Passagiere für diese Option. Neben CO₂ beeinflussen 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, zur globalen Erwärmung tragen sie dennoch bei. Diese Faktoren werden bei seriösen Kompensationsangeboten mitberechnet.

Wohin die Reise geht

Die Branche hat sich längst auf den Weg gemacht, den Luftverkehr zu defossilisieren und damit nachhaltig zu verändern. Für die Gemeinschaftsaufgabe setzen Flugzeughersteller, Airlines und Flughäfen jeweils alles daran, den technologischen Fortschritt dahingehend voranzutreiben. Die mittelfristige Strategie der Aviation-Branche zeigt, wie es weitergehen soll:

- Steigerung der Effizienz durch innovative Technik
- Verlagerung und Vermeidung von Flügen, beispielsweise durch bessere Bahnverbindungen und virtuelle Meetings
- Wettbewerbsneutrale CO₂-Bepreisung, beispielsweise durch das Emissionshandelssystem der EU
- Defossilisierung des Luftverkehrs durch SAF und neue Antriebe
- Verminderung von weiteren Klimaeffekten wie Kondensstreifen, zum Beispiel durch SAF

Um die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen, bedarf es industriepolitischer Instrumente. Diese müssten unter anderem darauf abzielen, dass ausreichende Mengen an grünem Wasserstoff nachhaltig produziert und der Luftfahrt verfügbar gemacht werden. Das ist grundlegend, denn H₂ braucht es für Flugzeuge mit Brennstoffzelle und für die SAF-Herstellung.

Ohne Erdöl fliegen

SAF wird kommen, das ist gesetzt. Die EU hat sich in diesem Jahr auf verbindliche und mit der Zeit ansteigende Beimischungsquoten (2025: 2%, 2030: 6%, 2035: 20%, 2045: 42%, 2050: 70%) geeinigt. Planungssicherheit ist damit gegeben. Daher begrüßt die europäische Luftverkehrswirtschaft die Verordnung ReFuel Aviation, die zum EU-Klimapaket Fit for 55 gehört. Noch könnte die Regelung allerdings zu Emissionsverlagerungen führen und Wettbewerbsverzerrungen zulassen.

Um die Nutzung von nachhaltigen Treibstoffen voranzutreiben, bezuschusst der Stuttgarter Airport deren Einsatz mit insgesamt 500.000 €. Diese Innovationsförderung ist in seiner Entgeltordnung verankert. Auch eine regionale Herstellung von SAF würde dessen Nutzung begünstigen, denn ein langer Transportweg ist aus Nachhaltigkeitssicht nicht sinnvoll. In einer Durchführbarkeitsstudie untersucht der Airport daher gemeinsam mit weiteren Partnern den Bau einer Produktionsanlage im industriellen Maßstab. Gefördert wird das Projekt durch das baden-württembergische Verkehrsministerium.

Standortvorteile nutzen

Stuttgart ist auf dem besten Weg, ein führender Standort für die Transformation des Luftverkehrs zu werden. Ideale Voraussetzungen bieten erstklassige Forschungsinstitute und ein enges Netzwerk von Herstellern und hochspezialisierten Zulieferern. Denn: Baden-Württemberg, das Land der Ideen, ist für die Luft- und Raumfahrt eine der bedeutendsten Regionen in Deutschland. Circa 16.000 Menschen sind heute bereits in diesem Wirtschaftszweig tätig.

Mit dem für Ende 2024 angekündigten Hydrogen Aviation Center, einem Exzellenzzentrum für Wasserstoff im Luftverkehr, entsteht am Landesairport ein Ort für Innovation und Hightech (→ S. 19). Der Flughafen ist dabei mehr als nur Schauplatz: Er muss seine eigene Infrastruktur auf die Zukunft vorbereiten und sich auf veränderte Bodenprozesse einstellen. Außerdem unterstützt er schon seit Längerem die Entwicklung umweltfreundlicher und geräuscharmer Maschinen. So war die FSG eine Förderin der ersten Stunde für die viersitzige HY4. Am Landesflughafen hob sie 2016 als weltweit erstes Wasserstoff-Brennstoffzellen-Passagierflugzeug ab und demonstrierte sowohl die Machbarkeit als auch das Potenzial dieser Technik. Die Teams der am STR angesiedelten H2FLY und der Deutschen Aircraft sind aktuell dabei, den bereits erprobten Antriebsstrang hochzuskalieren. Als Wasserstoff-Regionalflugzeug mit 40 Plätzen soll eine Propellermaschine des Typs Dornier 328 in zwei Jahren zu Testflügen abheben und damit die Luftfahrt revolutionieren. Um den Einsatz solcher Maschinen in Stuttgart attraktiv zu machen, setzt die FSG einen Anreiz über ihre Entgeltordnung: Emissionsfreie Linienflugzeuge dürfen ein Jahr lang kostenfrei starten und landen.

FLUGLÄRM UND SCHALLSCHUTZ

Am STR starteten und landeten 2022 wieder deutlich mehr Flugzeuge als in den stärker von Corona geprägten Vorjahren. Das dürfte auch den Anwohnerinnen und Anwohnern aufgefallen sein, von denen sich manche vom Geräuschpegel ihres Nachbarn gestört fühlen. Umso wichtiger ist es dem Airport, Lärm weiterhin so gering wie möglich zu halten.

Neue Routenführung im Probetrieb

Seit dem 23. Februar 2023 testet die Deutsche Flugsicherung (DFS) gemeinsam mit den Airlines eine neue Flugroute, die weniger Emissionen verspricht. Die Änderung betrifft im Durchschnitt maximal zwei Flüge pro Stunde, zunächst über einen Zeitraum von einem Jahr. Bei dem viel diskutierten TEDGO-Projekt soll die Abflugstrecke für Flüge auf der Startbahn Ost in Richtung Süden angepasst werden. Prinzipiell werden Routen von der DFS so gewählt, dass der Kerosinverbrauch gering ist und möglichst wenige Menschen die startenden und landenden Maschinen hören. Was eine Entlastung für die einen bedeutet, führt fast immer zu einer Mehrbelastung für die anderen. So wird das eng besiedelte Neckartal im Probejahr einige Flugbewegungen weniger verzeichnen. Die neue, kürzere Abflugroute führt stattdessen unter anderem an Wolfschlugen, Nürtingen-Hardt und Oberensingen vorbei. Ein unabhängiges Fachbüro stellte bei einer schalltechnischen Beurteilung fest, dass sich die Fluglärmsituation im Untersuchungsgebiet nur unwesentlich verändere.

Emissionen aus dem Luftverkehr zu reduzieren ist im Sinne des Klimaschutzes. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) hat sich aus diesem Grund für den Probetrieb ausgesprochen. Wie hoch die Kerosineinsparung ausfallen wird, wird sich nach der Auswertung zeigen. Empfehlungen zu Änderungen von Flugrouten können nur von der Fluglärmkommission ausgesprochen werden. Eine solche gibt es für alle deutschen Flughäfen mit einem Lärmschutzbereich – so auch für den Stuttgart Airport. Das Gremium berät unter anderem die DFS bei der Festlegung von Flugrouten und Flugverfahren. Die finale Entscheidung für eine reguläre Aufnahme der neuen Strecke obliegt der Deutschen Flugsicherung und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung – der Flughafen Stuttgart hat hierauf keinen Einfluss.

Die Fluglärmkommission besteht aus allen Kommunen im Lärmschutzbereich sowie seit Anfang 2022 den Gemeinden Deizisau und Altbach, dem Verkehrsministerium und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Weitere Mitglieder sind Airlines, die US-Army, die Industrie- und Handelskammer (IHK) sowie die FSG. Daneben nehmen die DFS und der Lärmschutzbeauftragte als Gäste bei den Sitzungen teil. Die Flughafengesellschaft begleitet den Probetrieb mit Lärmmessungen und stellt damit den Gemeinden zuverlässige Daten zur Verfügung. 2021 und 2022 wurden dafür bereits Messungen durchgeführt. Geplant sind weitere während des Probetriebs, um die Messdaten dann vergleichen zu können.

11

GEMEINDEN sind in der Fluglärmkommission vertreten

Lärmschutz am Tag und in der Nacht

Der Flughafen muss sich an Vorgaben halten, wie laut es in seinem direkten Umfeld maximal werden darf. Laut Planfeststellungsbeschluss ist nur ein Dauerschallpegel erlaubt, der unter den Werten von 1978 liegt. Tagsüber sind das maximal 67 dB(A) innerhalb einer Fläche von 18,86 km². 2022 lag die Fläche mit 2,3 km² deutlich unter diesem Wert (→ S. 91). Um den Dauerschallpegel zu berechnen, werden die Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate im Jahr betrachtet und Flugzeugtypen mit 5,7 t und mehr berücksichtigt. Im Berichtsjahr waren das 43.182 Starts und Landungen und damit etwas mehr als im Vorjahr (+ 38,1 %), aber weiterhin deutlich weniger als vor der Corona-Krise. Auch bereits 2019 lag die Fläche mit 3,5 km² deutlich unter der Maximalfläche, obwohl die Passagierzahlen und Flugbewegungen vor der Pandemie entsprechend höher lagen. Das von Fluglärm betroffene Gebiet hat sich zwischen 1978 und dem Berichtsjahr also um knapp 88 % verkleinert.

Nachts ist Ruhe für Anwohnende besonders wichtig. Der Dauerschallpegel darf deshalb maximal bei 57 dB(A) liegen und ist damit strenger geregelt als für den Tag. Zwischen 23 und 6 Uhr gilt am Airport eine Flugbeschränkung. Ausnahmen gibt es nur für Maschinen, die laut

Flugplan bis 23:30 Uhr angekommen wären und dann bis spätestens 24 Uhr landen dürfen. Für Abflüge gilt 23 Uhr als Grenzwert. Wird ein Start oder eine Landung nach diesen Uhrzeiten nötig, müssen die Crews eine Ausnahmegenehmigung bei der zuständigen Luftfahrtbehörde, dem Regierungspräsidium Stuttgart, anfragen. Erlaubt sind auch Einsätze für den Katastrophenschutz, medizinische Hilfsleistungen und Militär- sowie Vermessungsflüge der DFS. Nachtluftpostdienste und Propellermaschinen dürfen nachts unter Auflagen starten. Insgesamt fanden 2022 7.063 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr statt (→ S. 91). Das waren mehr als im Vorjahr.

Transparente Messdaten

Seit 1969 überprüft der Flughafen Stuttgart konstant die Schallimmissionen in seiner Nachbarschaft – als erster deutscher Airport. Dafür messen stationäre Anlagen an acht Standorten Flugzeug- und Umgebungsgeräusche, die anschließend nach festgelegten Kriterien analysiert werden. Im Berichtsjahr lag der gemittelte Dauerschallpegel tagsüber bei 51,5 dB(A) und nachts bei 43,8 dB(A). Im Vorjahr waren es 48,9 dB(A) und 42,4 dB(A) (→ S. 91).

Die kontinuierlichen Messungen machen die Lärmentwicklung am STR transparent. Damit sich Anwohnende und Interessierte einfach über die Geräusche der Flugzeuge informieren können, stellt der Flughafen online auf stuttgart-airport.com/travis eine Übersichtskarte zur Verfügung. Seit 1996 erstellt die FSG monatlich Berichte zur Lärmentwicklung. Veröffentlicht werden diese unter stuttgart-airport.com/fluglaermbericht.

Beschwerden über Fluglärm in der Umgebung beantwortet der Lärmschutzbeauftragte. Als Mitarbeiter des Regierungspräsidiums Stuttgart ist er ein neutraler und unabhängiger Ansprechpartner. Zusammen mit der DFS sucht er nach Lösungen, wie vermeidbarer Fluglärm reduziert werden kann. Wenn sich bei seiner Recherche herausstellt, dass Pilotinnen und Piloten vom vorgegebenen Kurs abgewichen sind, werden Sanktionen ausgesprochen. Im Berichtsjahr sind 1.068 Beschwerden (2021: 488) beim Lärmschutzbeauftragten eingegangen. Diese verteilten sich auf etwas mehr Anwohnende als im Vorjahr. Die Zunahme lässt sich unter anderem mit dem sich langsam erholenden Flugverkehr am STR erklären.

Leiser werden am Boden und in der Luft

In den letzten Jahren hat die FSG Fahrzeuge und anderes Abfertigungsequipment auf dem Vorfeld elektrifiziert, damit weniger Geräusche verursacht werden. Das soll Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

sowie Anwohnende gleichermaßen schützen und den Schallpegel senken. Auch die neuen Ground-Power-Anlagen (→ S. 60), die die mobilen und lautereren Diesel-Generatoren nach und nach ablösen, leisten einen Beitrag.

Damit es Nachbarinnen und Nachbarn in den eigenen vier Wänden möglichst ruhig haben, finanziert der Airport den Einbau von geräuschabweisenden Bauelementen wie Schallschutzfenstern. Unter schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de können Eigentümerinnen und Eigentümer von Immobilien prüfen, ob ihre Wohnung oder ihr Haus in der Lärmschutzzone des Airports liegt. Seit 1996 hat der Flughafen Stuttgart mehr als 60 Mio. € für den passiven Schallschutz ausgegeben.

Für Airlines schafft der STR mit Hilfe seiner Entgeltordnung Anreize, möglichst emissionsarme Maschinen einzusetzen. 2019 hat der Flughafen bei seinen lärmabhängigen Entgelten nachgeschärft. Seitdem fliegen am Airport immer öfter leisere Maschinen wie der A320neo und der A321neo. Für die Fluggesellschaften bedeutet dies einen Bonus bei den Lärmentgelten.



Forschende arbeiten weltweit daran, dass die Flugzeuge der Zukunft energieeffizienter und leiser werden. Dafür werden wie für den A320neo bestehende Maschinen weiterentwickelt und neu konfiguriert.

UMWELT UND RESSOURCEN

Umweltschutz basiert am STR darauf, den Wert natürlicher Ressourcen und der Natur zu kennen, zu schätzen und zu wahren, anstatt sie einfach zu verbrauchen. Entsprechend seiner fairport-Grundsätze unternimmt der Flughafen zahlreiche Anstrengungen für den Erhalt einer lebenswerten Erde – für unsere und kommende Generationen. Denn: Der Standort auf den Fildern ist kein geschlossenes System. Er ist mit der Außenwelt verbunden, benötigt von ihr Naturgüter und grenzt an Felder, Bäche sowie Seen an. Die ökologische Auswirkung seines Betriebs minimal zu halten, versteht der Airport daher seit vielen Jahren als seine verantwortungsvolle Aufgabe. Sein Engagement setzte er auch 2022 fort.

In allem steckt ein Wert

An einem hochfrequentierten Ort wie einer Verkehrsinfrastruktur ist es unvermeidlich, dass Dinge weggeworfen werden. Mit dem Anspruch, so viele Abfälle wie möglich als Rohstoffe wiederzuverwenden, zu recyceln oder als Energiequelle einzusetzen, gründete die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) 1997 ihr eigenes Abfallwirtschaftszentrum (AWZ). Heute trennt der zertifizierte Entsorgungsbetrieb nach 63 verschiedenen Kategorien (2021: 63). Für 98 % der anfallenden Wertstoffe ist das AWZ nicht die Endstation, denn so hoch lag 2022 die Wiederverwertungsquote (2021: 99 %). Die FSG übergibt diesen Teil sortenrein – und damit besonders hochwertig – an externe Recycling-Unternehmen.

Im Vergleich zum Vorjahr fielen 11 % weniger Abfall an. Zu großen Teilen ist diese Entwicklung witterungsabhängig. So war 2022 ein wärmeres Jahr, in dem Airport und Fluggesellschaften entsprechend kleinere Mengen Enteisungsmittel einsetzen mussten. Zu den gemessen am Gewicht mit Abstand häufigsten Abfallkategorien im AWZ gehört zudem Grasschnitt. Auch dieser reduzierte sich auf natürliche Weise.

Weg mit der Wegwerfmentalität

Der Flughafen Stuttgart leistet seinen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft und versucht seine Bilanz fortlaufend zu verbessern. Sein Credo zur Vermeidung von Ressourcenverschwendung lautet: weniger

verbrauchen, länger und mehrfach nutzen, sauber zurückführen und weiterverwerten. Dafür gibt es mehrere praktische Beispiele am STR:

→ **Grasschnitt:** Insgesamt 793 t Biomasse kamen bei den Mäharbeiten auf den Airport-Wiesen 2022 zusammen (2021: 1.072 t). Davon nimmt die Universität Hohenheim Proben, um die Qualität zu bestimmen. Auch im Berichtsjahr kam sie zu dem Schluss, dass die Mahd unbedenklich ist und keine Schadstoffbelastung durch den Flugverkehr festzustellen war. Nach der Analyse erhält eine nahe gelegene Biogasanlage den Grasschnitt, um daraus Energie zu erzeugen.

→ **Gummiabrieb und Fahrzeugreifen:** Bei jedem Touchdown lagert sich Gummiabrieb auf der Landebahn ab, pro Reifen und Landung rund 120 Gramm. Um die Runway griffig zu halten, werden die Rückstände regelmäßig mit Hochdruckreinigern entfernt; zweimal im Berichtsjahr. Bei der letzten Entsorgung 2021 fielen 7 t dieser flughafenspezifischen Abfallart an. Der Wertstoff wird einer thermischen Verwertung zugeführt. Auch die Reifen der Vorfeldfahrzeuge nutzen sich mit der Zeit ab. Sind diese bei den Gepäckschleppern abgefahren, wechselt die FSG sie nicht direkt. Indem der Flughafen die Lauffläche bis zu dreimal runderneuert lässt, schont er Kautschuk, Erdöl, Stahl und andere Rohstoffe.

→ **Enteisungsmittel und Flotatschlamm:** Um Flugzeuge eisfrei zu halten, erhalten sie bei Kälte eine Behandlung mit biologisch abbaubarem Enteisungsmittel. Dank moderner Geräte kann dieses am STR besonders maßvoll dosiert und je nach Wetterbedingungen mit mehr Wasser verdünnt werden. Die organischen Überreste der Flüssigkeit fangen spezielle Tanks unter den De-Icing-Positionen auf. 2022 waren es witterungsbedingt 2.042 t und damit rund 26 % weniger als im Vorjahr. Der gesamtorganische Kohlenstoff, auch Total Organic Carbon (TOC) genannt, ist darin hoch. Dieser kann genutzt werden, um biologische Vorgänge bei der Abwasserreinigung zu beschleunigen. Sogar Strom kann damit erzeugt werden. Gleiches gilt für den Schlamm, der bei der Aufbereitung des Wassers aus der Enteisung der Betriebsflächen und der Flugzeuge in der Flotationsanlage des Airports entsteht. Die Kläranlagen in den benachbarten Kommunen sind dankbare Abnehmerinnen.

- **IT-Altgeräte:** Irgendwann erreichen Laptops, Smartphones und sonstige Hardware das Ende ihres ersten Lebens bei der FSG. Nachdem sie auch bei der Ausbildung von Nachwuchskräften in der Elektrotechnik ausgedient haben, spendet der STR die Altgeräte an das gemeinnützige Integrationsunternehmen AFB (Arbeit für Menschen mit Behinderung). Die Mitarbeitenden bringen die Geräte entweder wieder zum Laufen, um sie in eigenen Secondhand-Shops zu verkaufen, oder sie demontieren und recyceln diese. Die enthaltenen Metalle und seltenen Erden gelangen so zurück in den Stoffkreislauf.
- **Verbotene Gegenstände aus dem Handgepäck:** Zu schade für die Tonne sind jedes Jahr tausende Artikel, die Passagiere an der Sicherheitskontrolle abgeben müssen. Dazu gehören unter anderem Getränke, Kosmetika und Scheren, die im Handgepäck vergessen wurden, aber nicht mit in den Sicherheitsbereich genommen werden dürfen. Der Flughafen übergibt sie an ihre karitativen Partnerinnen Fildertafel e. V. in Filderstadt und Diakonie Karlshöhe in Ludwigsburg, die die Produkte wiederum zu niedrigen Preisen an Bedürftige verkaufen. Leere Getränkeflaschen und Dosen hingegen sammelt die Initiative Spende dein Pfand und schafft damit Arbeitsplätze für Benachteiligte (→ S. 46).
- **Papier:** Ein Klick anstelle einer händischen Unterschrift – digitale Prozesse sorgen am Flughafen dafür, dass immer seltener Dokumente gedruckt werden müssen. Dennoch verbrauchte die FSG im Berichtsjahr 160 % mehr Papier als 2021. Diese Steigerung lässt sich auf das Ende der Kurzarbeit und deutlich mehr Business am STR zurückführen. Der langjährige Trend beim Verbrauch ist sinkend. Das Tochterunternehmen Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) erreichte 2022 wieder einen Recyclingpapieranteil von 100 %.
- **Einwegartikel:** Um die Zahl der Einweg-Kaffebecher der Werkstätten, des Bodenverkehrsdienstes und der Feuerwehr zu verringern, ließ sich der Flughafen etwas einfallen. Seit Sommer 2021 sparen die Beschäftigten 30 Cent pro Heißgetränk, wenn sie eine Tasse unter den Automaten stellen, statt sich einen der kompostierbaren Pappbecher ausgeben zu lassen. Das Geld, das durch die Einweg-Gebühr eingenommen wird, spenden FSG und SAG für einen guten Zweck, über den die Belegschaft per Abstimmung entscheidet.

Ressourcen schonen mit Virtual Reality

Selten genutzte Gegenstände zu teilen, anstatt sie sich selbst zu kaufen, gehört zu den Prinzipien eines umweltfreundlichen Verhaltens. Daran orientiert sich auch die Stuttgarter Flughafenfeuerwehr. Den neuen, mobilen Flugzeugbrandsimulator, mit dem sie sich auf den Ernstfall vorbereitet, teilen sich die Feuerwehrleute mit ihren Kolleginnen und Kollegen in Bremen und Hannover. 100 t Stahl und kilome-

terweise Elektrokabel sind in der Anlage verbaut. Durch das Sharing-Modell werden diese möglichst effizient genutzt.

Mit einem Simulator ersetzt die Feuerwehr seit 2019 auch einen Großteil ihrer Trainingsfahrten. Das virtuelle Feuerlöschens im nachgebauten Original-Cockpit mit sämtlichen Bedienelementen entlastet die Umwelt, da kein Wasser, Schaum oder Kraftstoff benötigt wird.

Auch eine fachgerechte Enteisung von Flugzeugen muss gelernt und regelmäßig trainiert werden. Dabei steuern die Mitarbeitenden schon heute mit einem Joystick die Sprühvorrichtung. Dabei soll es auch bleiben, wenn künftig am Bildschirm geübt wird. Die SAG plant, ein entsprechendes System zu beschaffen. Wasser, Enteisungsmittel und Energie werden dann nur noch bei echten Einsätzen verbraucht.

Achtsam beim Einkauf

Schon bei der Beschaffung passen die Mitarbeitenden auf, dass von neuen Produkten keine Gefährdung für Mensch und Umwelt ausgeht und sie dem Entsorgungsmanagement keine Probleme bereiten. Im vergangenen Jahr galten 4,7 % des Abfallaufkommens am STR als Gefahrstoffe. 2022 gehörten dazu mit Mineralölprodukten vermischte Schlämme aus der Entwässerung, aufgebrauchte Batterien und Altbestände quecksilberhaltiger Leuchtmittel. Letztere werden in naher Zukunft vollständig durch energiesparende LEDs ohne giftige Schwermetalle ersetzt und dann am Flughafen nicht mehr verwendet werden.

Für Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz sind ein sorgsamer Umgang und eine fachgerechte Entsorgung dieser Stoffe die Hauptsache. FSG und SAG schulen ihr Personal und pflegen ein Gefahrstoffkataster, in welchem alle sich im Umlauf befindlichen Produkte aufgeführt sind. Beim Einkauf sind die Unternehmen darauf bedacht, dass die Liste gefährlicher Inhaltsstoffe möglichst nicht länger wird. Bevor etwas Neues in die Bestandsdatenbank aufgenommen wird, führt ein Freigabeteam aus Sicherheits- und arbeitsmedizinischen Fachkräften, Feuerwehrleuten sowie Beauftragten für Arbeitssicherheit, Entsorgung, Gewässer- und Umweltschutz eine Risikoanalyse durch.

Wasser ist nicht gleich Wasser

Baden-Württemberg hat das Glück, nicht zu den wasserarmen Regionen dieser Welt zu gehören. Dennoch will der STR auch diese Ressource schonen, der mit Blick auf den Klimawandel auch hierzulande eine neue Bedeutung zukommen wird. Pro Verkehrseinheit – das entspricht im Luftverkehr einem Fluggast mit Handgepäck oder 100 kg Luftfracht – verbrauchte der Flughafen Stuttgart 34,3 l Wasser. Von 2021 auf 2022 verringerte sich der Wert um 13,7 %.



Nebenberuflich Imker: Jens Adolph ist Feuerwehrmann am STR. Seit 2022 kümmert er sich auch um die aktuell elf Bienenvölker, die sich mit etwas Rauch von ihm beruhigen lassen.

Ihre Versorgungsinfrastruktur hat die FSG bereits so umgerüstet, dass Trink- und Löschwasser durch zwei separate Netze fließen. Das Rohr mit dem größeren Durchmesser ist der Feuerwehr zum Löschen vorbehalten und muss seit der Umstellung seltener durchgespült werden, weil es nicht den hohen Standards für Trinkwasser entsprechen muss. Allein dadurch kann der Airport etwa 2.500.000 l pro Jahr sparen.

Häusliche und gewerbliche Abwässer leitet die FSG zur Aufbereitung an die kommunalen Kläranlagen. Sie führte 45.856 m³ weniger Schmutzwasser ab, als sie 2022 frisches bezog. Das liegt vor allem daran, dass ein Teil in den Kläranlagen verdunstet und ein weiterer zur Pflege der Grünflächen verwendet wird.

Für eine intakte Umwelt

Unsere natürlichen Lebensgrundlagen sind saubere Luft und Wasser sowie gesunde Böden. Um sie zu erhalten, handelt der Landesflughafen nach dem Vorsorgeprinzip: Durch ständige Kontrolle erkennt er frühzeitig sich verändernde ökologische Anforderungen sowie potenzielle Umweltrisiken.

Der STR geht mit seinem Entwässerungsmanagement weiter als gesetzlich vorgeschrieben. Selbst bei starken Niederschlägen kommt es zu keiner Überlastung. Infolge der globalen Erwärmung ist mit solchen Extremwetterereignissen häufiger zu rechnen. Die Infrastruktur

ist darauf vorbereitet: 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. Damit geht der Flughafen auf Nummer sicher, denn die Speicher sind selbst für einen Jahrhundertregen groß genug. Diese Vorkehrung dient dem Hochwasserschutz, denn ein ungehindertes Ausströmen der Wassermassen würde die Ökosysteme der benachbarten Bäche und Seen überfordern. Die Einleitung von unbelastetem Oberflächenwasser in den Waagenbach, den Steppach-Stausee und den Langwieser See ist daher streng geregelt und nur nach Genehmigung der zuständigen Behörden zulässig. Unabhängiges gewässerkundlich geschultes Personal führt regelmäßige Gesundheitschecks durch. Zudem prüfen die Ämter den Zustand der Klärbecken.

Auch Dürren und Wasserknappheit sind eine Folge des Klimawandels. Sie machen teils schon heute der Landwirtschaft in der Umgebung des STR zu schaffen. Gemeinsam mit der Projektgesellschaft Neue Messe und mit wissenschaftlicher Betreuung durch das Institut für Siedlungswasserbau Wassergüte- und Abfallwirtschaft der Universität Stuttgart ist der Landesairport auf der Suche nach Lösungen für einen noch nachhaltigeren Umgang mit aufgefangenem Regenwasser, die vielleicht bereits bei der nächsten Trockenperiode helfen werden.

Im Winter ist das Oberflächenwasser häufig mit Enteisungsmitteln vermischt, wodurch sich der Anteil der TOC stark erhöht. Bevor es in öffentliche Gewässer fließen darf, wird es vom Beauftragten für Gewässerschutz und seinem Team biologisch vorbehandelt. In ihrem zertifizierten Labor kontrollieren sie die Werte: Im vergleichsweise milden Jahr 2022 waren 157 t TOC im Enteisungswasser, im Jahr zuvor 214 t TOC. Ein Schwebbettreaktor 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. Eine Vermischung von unbelastetem und mit TOC versetztem Oberflächenwasser kann damit verhindert werden. Im Berichtsjahr erfüllten FSG und SAG die hierzu bestehenden regulatorischen Vorschriften.

Auf seinem Weg ins Grundwasser sickert Niederschlag durch den Boden. Schadstoffe, die sich bereits dort befinden, können herausgeschwemmt werden und sich ausbreiten. So verhält sich das auch bei per- und polyfluorierten Alkylverbindungen (PFAS). Diese Chemikalien waren früher standardmäßig im Löschschaum der Feuerwehren vorhanden, gelten aber mittlerweile als gesundheitlich bedenklich. Seit ihrem EU-weiten Verbot setzt die Flughafenfeuerwehr Stuttgart ausschließlich alternative Brandbekämpfungsmittel ein. Messungen am

ehemaligen Löschübungsbecken des STR zeigten wie erwartet, dass die PFAS-Konzentration dort erhöht war. Bereits 2016 nahm der Flughafen eine Behandlungsanlage in Betrieb, die das Wasser in der Umgebung des Areals effektiv reinigt. Weil sich die Substanz nur äußerst langsam abbaut, wird das Aufbereitungsverfahren den STR voraussichtlich noch lange Zeit beschäftigen.

Auch Erdöl ist eine ernstzunehmende Gefahr für das Grundwasser. Tritt Motoröl oder Kraftstoff an einem Fahr- oder Flugzeug aus, säubert die Flughafenfeuerwehr die Verkehrsfläche gründlich. 38 solcher Einsätze hatte sie 2022, im Vorjahr waren es 58. Durch die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte (→ S. 58) sorgt die FSG dafür, dass solche Ereignisse seltener werden.

Handeln nach aktuellem Wissensstand

Sie sind in den letzten Jahren vermehrt diskutiert worden: ultrafeine Partikel (UFP). Diese entstehen bei fast allen natürlichen und technischen Verbrennungsprozessen – von der Kerze über das Kaminfeuer bis zum Flugzeugtriebwerk. In unserer Umgebungsluft kommen sie als komplexe und dynamische Gemische in unterschiedlicher Konzentration vor. Die Eigenschaften der UFP werden von der Fachwelt weiter erforscht. Anders als bei gröberer Feinstäuben (PM10 und PM2,5) gibt es noch kein standardisiertes Messverfahren. Die aktuelle Datenerhebung erlaubt auch keine Empfehlung von gesetzlichen Immissionsgrenzwerten. Erhebungen an Flughäfen und anderen verkehrsstarken Standorten zeigten, dass dort ortsbedingt höhere Konzentrationen gemessen werden. Es gibt Hinweise darauf, dass sich die Partikel schädlich auf Gesundheit und Umwelt auswirken könnten – allerdings fehlt dafür bislang eine ausreichende wissenschaftliche Evidenz.

Ihre Verantwortung gegenüber den Beschäftigten und ihrem Umfeld nimmt die FSG sehr ernst. Sie tauscht sich regelmäßig mit Behörden und anderen Airports zu UFP aus, behält den aktuellen Stand der Forschung im Blick und passt ihre Maßnahmen entsprechend daran an.

Bunt und vielfältig

Der Flughafen Stuttgart ist zwei in einem: Start- und Landeplatz für Luftfahrzeuge und eine riesige Grünfläche. Nur etwa die Hälfte des Geländes ist bebaut, die restlichen circa 200 ha sind Glatthafer- und Rotschwingelwiesen entlang der 3.345 m langen Runway. Sie bilden ein Trockenwiesenbiotop inmitten der Filderebene. Anders als auf den umliegenden Äckern findet hier zwar Luftverkehr, aber keine landwirtschaftliche Nutzung statt. Deswegen ist innerhalb des Flughafenzauns eine vielfältigere Flora und Fauna beheimatet.

Die FSG schützt und pflegt dieses Ökosystem und erhält damit die vorhandene Biodiversität. Der Flughafen lässt regelmäßig Gutachten zur Vegetation durchführen, bei Bedarf düngt sein Gärtnerei-Team den Boden und mäht die verschiedenen Zonen ein- bis zweimal pro Jahr. Das Ziel ist ein dichter Bewuchs, sodass Insekten, Mäuse, Kaninchen und Co. gute Verstecke finden. Das bringt einen wesentlichen Vorteil: Für Vögel ist das Gebiet unattraktiver, sie gehen anderswo auf Jagd. Das Risiko für einen Zusammenstoß mit Flugzeugen sinkt. Damit schützt der Airport nicht nur sie, sondern sorgt auch für Sicherheit im Luftverkehr. Mit dieser Aufgabe ist der Wildlife Control Manager des STR beauftragt, der 2022 Erfolge bei der Vergrämung von Vögeln verzeichnen konnte: Die Wildlife-Strike-Rate (Wildtier-Kollisionen pro 10.000 Flugzeugbewegungen) sank von 6,8 % im Vorjahr auf 3,2 %. Auch deutschlandweit fiel die Quote und lag 2022 bei 5,0 %.

Sobald die ersten Blumen blühen, fliegen die Airport-Bienen aus. Eigentlich setzt die FSG sie ein, um mithilfe einer Honiganalyse der Landesanstalt für Bienenkunde Erkenntnisse über Schadstoffrückstände des Luftverkehrs auf Blüten und Pollen zu gewinnen. Ganz nebenbei bestäuben die Tiere aber auch die Erdbeerpflanzen und Obstbäume in der Umgebung. 2022 waren die Bienen in der Hauptsaison ausnahmsweise nicht am STR tätig. Das sonst übliche Bio-Monitoring wurde daher ausgesetzt. Bisher zeigte dieses, dass der Flughafen ein guter Lebensraum ist. Auf den Proben des Grasschnitts, die unabhängig davon regelmäßig genommen werden, war keine bedenkliche Belastung festzustellen. Die Luftschadstoff-Konzentration modelliert und kartiert die FSG für jedes Jahr.

Auch auf diversen Gebäuden am Standort können die Bienen Pollen und Nektar sammeln. Auf insgesamt 6.123 m² wachsen Moose, Gräser und Kräuter. In ihrem Flugradius liegen zum Beispiel die grünen Dächer der Feuerwache und des Logistikzentrums Cargo Center Süd. Teilweise kombiniert die FSG eine Bepflanzung mit Solarpanels und holt so das Maximum für die Umwelt heraus.

Auch außerhalb des Zauns befinden sich naturnahe Flächen, die der Airport pflegt. Einen Großteil erwarb die Flughafengesellschaft als ökologische Kompensation für frühere Bauprojekte; sie sind dauerhaft zu erhalten. Darauf befinden sich vor allem Streuobstwiesen. Auch ein Abschnitt der etwa 1.000 m langen Scherlachhecke in Filderstadt gehört dazu. Die Hoch- und Baumhecke ist das Habitat vieler Arten. Die Gelder aus der Ausgleichsabgabe des Flughafens setzte die Gemeinde für den Erhalt des Naturdenkmals ein.

A photograph of an airport terminal. In the foreground, a person with a backpack is walking away from the camera. In the middle ground, a long queue of people is waiting at a security checkpoint. To the right, a person in a green shirt is sitting on a blue suitcase. The background shows the airport's architecture with a glass and steel structure and a balcony level.

Wo wir stehen.

**Steady.
The fairport bleibt.**

Sie wurden ungefähr zur gleichen Zeit vor rund zehn Jahren geboren: der fairport-Leitgedanke und die Idee für Spende dein Pfand. An beiden hält die Flughafengesellschaft fest. Unsere weitere Entwicklung machen wir transparent. Alle wichtigen Nachhaltigkeitskennzahlen sind seit vielen Jahren in unseren Berichten nachverfolgbar.



STUTTGART AIRPORT
NEW FACILITY

SPENDE DEIN
PFAND
DONATE YOUR
BOTTLE DEPOSIT

MACH MIT!

enactus

trott/war

BILANZ

der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2022

Aktiva	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	1.523	1.052
2. Geleistete Anzahlungen	326	686
	1.849	1.738
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	328.391	346.502
2. Technische Anlagen und Maschinen	41.309	45.164
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	29.124	24.727
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.864	9.401
	406.688	425.794
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13.768	17.394
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	257	257
3. Beteiligungen	92.610	94.722
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	722	722
	107.357	113.095
	515.894	540.627
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.928	2.203
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.386	6.223
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.604	1.949
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	61	32
4. Forderungen gegen Gesellschafter	470	826
5. Sonstige Vermögensgegenstände	8.322	7.798
	21.843	16.828
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	66	18
	24.837	19.049
C. Rechnungsabgrenzungsposten	2.068	243
	542.799	559.919

Bilanz

Passiva	31.12.2022 T€	31.12.2021 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	18.735	43.464
	23.735	48.464
IV. Jahresfehlbetrag	-16.106	-24.729
	353.075	369.181
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	11	11
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	5.439	5.090
2. Sonstige Rückstellungen	19.334	20.510
	24.773	25.600
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	108.820	109.058
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.136	9.103
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	35.487	37.744
4. Sonstige Verbindlichkeiten	4.740	4.615
	160.183	160.520
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.757	4.607
	542.799	559.919

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Flughafen Stuttgart GmbH vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2022

	T€	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€
1. Umsatzerlöse	203.828		143.787
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	603		463
3. Sonstige betriebliche Erträge	4.036		34.672
		208.467	178.922
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11.687		7.644
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	57.979		43.514
		69.666	
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	49.602		44.404
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	13.073		13.068
		62.675	
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		33.339	32.581
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		53.581	50.089
8. Erträge aus Beteiligungen		469	479
9. Erträge/Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen		2.424	-1.793
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		46	54
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen		5.738	9.812
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		1.816	1.387
13. Ergebnis vor Ertragsteuern		-15.409	-24.837
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-35	769
15. Ergebnis nach Steuern		-15.444	-24.068
16. Sonstige Steuern		-662	-661
17. Jahresfehlbetrag		-16.106	-24.729

ANHANG

für das Geschäftsjahr 2022

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 2022 wurde nach den Vorschriften des Dritten Buches des HGB und unter Berücksichtigung der Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfolgt unter der Annahme einer positiven Fortbestehensprognose.

Verpflichtungen nach dem Energiewirtschaftsgesetz – EnWG

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

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

Die Flughafen Stuttgart GmbH ist Eigentümerin der Stromversorgungsanlagen am Flughafen Stuttgart. Im Rahmen eines Überlassungsvertrages werden diese Anlagen an die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) verpachtet. Betreiber der Versorgungsanlagen ist, entsprechend den vertraglichen Regelungen, die FSEG. Die Miet- und Pachterlöse für die Betriebsmittelüberlassung an die FSEG beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 10.715 T€. Weiterhin hat die Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2022 für Personalüberlassung und Managementdienstleistungen 2.680 T€ an die FSEG verrechnet. Die FSEG liefert der Flughafen Stuttgart GmbH elektrische Energie und Energie in Form von Wärme, Kälte und Beleuchtung. Im Geschäftsjahr 2022 hat die Flughafen Stuttgart GmbH von der FSEG Leistungen in Höhe 20.498 T€ bezogen.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Anlagevermögen

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

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

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

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

Für Befuerungsteile wurde ein Festwert gem. § 240 Abs. 3 HGB in Höhe von 403 T€ gebildet.

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

Entwicklung des Anlagevermögens der Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2022

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2022 T€	Zugänge* T€	Abgänge T€	Umbuchungen T€	Stand 31.12.2022 T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	22.446	752	339	505	23.364
2. Geleistete Anzahlungen	686	157	85	-432	326
	23.132	909	424	73	23.690
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	925.619	720	115	415	926.639
2. Technische Anlagen und Maschinen	420.434	2.103	132	1.442	423.847
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	84.237	7.498	1.473	2.956	93.218
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.401	4.046	697	-4.886	7.864
	1.439.691	14.367	2.417	-73	1.451.568
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	74.240	0	0	0	74.240
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	257	0	0	0	257
3. Beteiligungen	106.675	0	0	0	106.675
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	722	0	0	0	722
	181.894	0	0	0	181.894
Gesamt	1.644.717	15.276	2.841	0	1.657.152

* Einschließlich Investitionszuschuss (64 T€).

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

Abschreibungen			Buchwerte			
Stand 01.01.2022 T€	Abschreibungen des Berichtsjahres T€	Abgänge T€	Stand 31.12.2022 T€	Stand 31.12.2022 T€	Stand 31.12.2021 T€	Stand 31.12.2021 T€
21.394	786	337	21.843	1.523	1.052	
0	0	0	0	327	686	
21.394	786	337	21.843	1.850	1.738	
579.117	19.136	6	598.247	328.391	346.502	
375.269	7.400	132	382.537	41.310	45.165	
59.510	6.017	1.434	64.093	29.124	24.727	
0	0	0	0	7.863	9.401	
1.013.896	32.553	1.572	1.044.877	406.688	425.795	
56.847	3.626	0	60.473	13.768	17.393	
0	0	0	0	257	257	
11.953	2.112	0	14.065	92.609	94.722	
0	0	0	0	722	722	
68.800	5.738	0	74.538	107.356	113.094	
1.104.090	39.077	1.909	1.141.258	515.894	540.627	

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 217 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 01.04.2023 in %	p. a. ab 2024 in % p. a.
Gehaltstrend	1,80	2,50
Rententrend	1,80	1,50

	in %
Fluktuation	0,00 p. a.
Zinssatz am 31.12.2022	1,78

Die Bewertung der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit erfolgt unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Es wurde ein Rechnungszins von 0,59 % (Vorjahr: 0,40 %) für bestehende Altersteilzeitarbeitsverhältnisse zugrunde gelegt. Bei der Berechnung der Altersteilzeitrückstellungen wurden künftige Lohn- und Gehaltssteigerungen ab dem 01. April 2023 von 1,80 % und ab 2024 von 2,50 % berücksichtigt.

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

Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2022

Name und Sitz des Unternehmens	Anteil am Kapital %	Eigenkapital T€	Ergebnis des Geschäftsjahres T€
Baden-Airpark GmbH, Rheinmünster	65,8	94.880	-5.233
Cost Aviation GmbH (CA), Stuttgart	75,0	135	35
Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Stuttgart	100,0	25	337 ¹
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service-GmbH, Stuttgart	100,0	1.684	1.169 ¹
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Leinfelden-Echterdingen	100,0	626	918 ¹
S. Stuttgart Ground Services GmbH, Leinfelden-Echterdingen	74,9	1.096	645
AHS Aviation Handling Services GmbH, Hamburg	10,0	0 ³	-2.905
Flughafen Parken GmbH, München	14,3	840	545 ²

¹ Vor Ergebnisabführung aufgrund des bestehenden Ergebnis-/Gewinnabführungsvertrags.

² Vorläufiges Jahresergebnis.

³ Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag 1.589 T€.

Die Flughafen Stuttgart GmbH stellt als Mutterunternehmen zum 31. Dezember 2022 für den größten Kreis von Unternehmen einen Konzernabschluss auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Finanzanlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2022 wurden Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 3.626 T€ (Vorjahr: 6.938 T€) und Beteiligungen in Höhe von 2.112 T€ (Vorjahr: 2.874 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 3.888 T€ (Vorjahr: 595 T€).

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

Rechnungsabgrenzungsposten

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

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

Eigenkapital

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

Durch Gesellschafterbeschluss vom 10. August 2022 und 24. August 2022 wurde der gesamte Bilanzverlust des Vorjahres durch die Auflösung freier Gewinnrücklagen ausgeglichen. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Gewinnrücklagen auf 23.735 T€ (Vorjahr: 48.464 T€). Davon beträgt die satzungsmäßige Gewinnrücklage zum 31. Dezember 2022 10 % des Stammkapitals (5.000 T€).

Ausschüttungsgesperrte Beträge bestehen zum Bilanzstichtag in Höhe von 217 T€ (Vorjahr: 314 T€).

Rückstellungen

Der Bilanzausweis setzt sich wie folgt zusammen:

Art der Rückstellungen	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€
Rückstellungen für Pensionen	5.438	5.090
Sonstige Rückstellungen	19.334	20.510
	24.772	25.600

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Aufwendungen für noch zu erteilende Gutschriften (8.687 T€), für noch nicht abgerechnete Bauleistungen (3.154 T€), für Personalaufwendungen (4.640 T€) sowie für sonstige zum Bilanzstichtag erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten (2.853 T€).

Die Altersteilzeitverpflichtungen (1.475 T€) wurden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem beizulegenden Zeitwert zum 31. Dezember 2022 des Deckungsvermögens (830 T€) verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 838 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	
	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€	31.12.2022 T€	31.12.2021 T€
Verbindlichkeiten								
– gegenüber Kreditinstituten	108.820	109.058	108.410	108.512	410	546	0	0
– aus Lieferungen und Leistungen	11.136	9.103	11.136	9.103	0	0	0	0
– gegenüber verbundenen Unternehmen	35.487	37.671	35.487	37.671	0	0	0	0
– sonstige	4.740	4.615	3.173	2.979	222	279	1.345	1.357
(davon aus Steuern)	(23)	(24)	(23)	(24)	(0)	(0)	(0)	(0)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(221)	(0)	(221)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	160.183	160.447	158.206	158.265	632	825	1.345	1.357

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen geschäftsübliche Eigentumsvorbehalte.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren 35.607 T€ (Vorjahr: 700 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 P 14 betreffen. Die Auflösung erfolgt nach der Abschreibung der aktivierten Vermögenswerte über eine Nutzungsdauer von 25 Jahren.

Die Zahlung der DFS ist hier ebenso ausgewiesen, die sich auf die Beteiligung des Aufbaus und den Betrieb eines Bodenradarsystems (MLAT) bezieht. Die Auflösung erfolgt über die Laufzeit des Vertrages von zehn 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 2022 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 36 Mio. €.

Aufgrund der Novellierung des Fluglärmmgesetzes 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 2022 in Höhe von 1.135 T€. Für den Zeitraum 2023 bis 2029 bestehen weitere Verpflichtungen in Höhe von 875 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:

	2022 T€
Flughafenentgelte	57.200
Abfertigungsentgelte	29.972
Zentrale Infrastrukturentgelte	15.863
Sonstige Erlöse Aviation	10.534
Miet- und Pächterlöse	40.002
Umsatz- und Konzessionsabgaben/ Gestattungsentgelte	29.428
Erlöse aus Versorgungsleistungen	10.994
Sonstige Erlöse Non-Aviation	9.835
	203.828

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 3.614 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 161 T€ (Vorjahr: 1.737 T€) enthalten.

Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betragen im Jahr 2022 3.211 T€ (Vorjahr: 2.671 T€).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 239 T€ (Vorjahr: 149 T€) enthalten.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2022 T€	2021 T€
Finanzerträge		
Erträge aus Beteiligungen	469	479
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(469)	(479)
Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	2.424	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	46	54
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(46)	(54)
	2.939	533
Finanzaufwendungen		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-5.738	-9.812
Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen	0	-1.793
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.816	-1.387
	-7.554	-12.992
Finanzergebnis	-4.615	-12.459

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen betreffen im Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 110 T€ (Vorjahr: 101 T€) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, die mit Zinserträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 3 T€ (Vorjahr: 5 T€) verrechnet wurden.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

Sonstige Angaben

Mitarbeiterzahl

Gemäß § 285 Nr. 7 HGB beträgt die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (ohne Geschäftsführung und Auszubildende) 962 (Vorjahr: 965):

Angestellte	589
Gewerbliche Arbeitnehmende	373
	962

Angaben zu Organen der Gesellschaft

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2022 gehörten der Geschäftsführung

Herr Walter Schoefer, Weissach (bis 31. Januar 2023),
Herr Ulrich Heppe, Stuttgart (ab 01. März 2022),

an.

Herr Carsten Poralla, Pliezhausen, ist seit 01. Februar 2023 Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH.

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung (einschließlich von Dritten gewährte Vergütungen) beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 562 T€.

Die Gesamtbezüge von Herrn Walter Schoefer im Geschäftsjahr 2022 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	200 T€
Erfolgsabhängige Vergütung für 2021	27 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	8 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	239 T€

Anhang

Weiterhin besteht für Altersversorgungsansprüche zum 31. Dezember 2022 eine Pensionsrückstellung für Herrn Walter Schoefer in Höhe von 2.123 T€.

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Herrn Ulrich Hepe im Geschäftsjahr 2022 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	167 T€
Erfolgsabhängige Vergütung für 2021	0 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	3 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	3 T€
Gesamtbezüge	173 T€

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

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

An die bis zum 31. Dezember 2021 tätige Geschäftsführerin Frau Dr. Arina Freitag wurde im Geschäftsjahr 2022 eine erfolgsabhängige Vergütung für 2021 in Höhe von 24 T€ gezahlt.

An weitere ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2022 224 T€ bezahlt; für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.315 T€.

Aufsichtsrat

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 32 T€.

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

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

Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag von -16.106 T€ auf neue Rechnung vorzutragen, wobei die Geschäftsführung ermächtigt wird, die Gewinnrücklage der Flughafen Stuttgart GmbH in Höhe des Jahresfehlbetrages aufzulösen und hierdurch den Jahresfehlbetrag zu decken. Von dieser Ermächtigung kann bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses für das Folgejahr Gebrauch gemacht werden.

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 Sperrungen 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, 14. März 2023

Flughafen Stuttgart GmbH
Geschäftsführung



Ulrich Hepe



Carsten Poralla

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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem 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 01. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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.

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 Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des 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 Lageberichts 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

[Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen](#)

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

Prüfungsurteile: Wir haben geprüft, ob die Gesellschaft ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2022 eingehalten hat. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Tätigkeit Netz nach § 6b Abs. 3 Satz 1 EnWG – bestehend jeweils aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie den als Anlage beigefügten Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden für die Aufstellung der Tätigkeitsabschlüsse – geprüft.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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

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

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

Die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für die Tätigkeitsabschlüsse entspricht der im Abschnitt „Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht“ hinsichtlich des Jahresabschlusses beschriebenen Verantwortung mit der Ausnahme, dass der jeweilige Tätigkeitsabschluss kein unter Beachtung der deutschen

Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens, Finanz- und Ertragslage der Tätigkeit zu vermitteln braucht.

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

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

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen:

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

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

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

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

Stuttgart, den 14. März 2023

Baker Tilly GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Düsseldorf)



Peter Schill
Wirtschaftsprüfer



Daniel Deutsch
Wirtschaftsprüfer

PERSONALKENNZAHLEN

2021/2022

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

Belegschaft nach Beschäftigungsart und Arbeitsvertrag

	2021						2022					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammbesellschaft	265	27,7	692	72,3	957	100	278	28,4	702	71,6	980	100
Voll- und Teilzeitbeschäftigte												
Vollzeit	165	17,2	625	65,3	790	82,6	169	17,2	629	64,2	798	81,4
Teilzeit	100	10,5	67	7,0	167	17,5	109	11,1	73	7,5	182	18,6
Arbeitsverträge												
Befristet	3	0,3	7	0,7	10	1,0	7	0,7	13	1,3	20	2,0
Unbefristet	262	27,4	685	71,6	947	99,0	271	27,7	689	70,3	960	98,0
Weitere Beschäftigte												
Auszubildende und dual Studierende	15	-	43	-	58	-	14	-	38	-	52	-
Studierende im Praktikum	1	-	1	-	2	-	2	-	0	-	2	-
Leiharbeitende	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
Gesamtbeschäftigte	281	27,6	736	72,4	1.017	100	294	28,4	740	71,6	1.034	100
mit Tarifverträgen ¹	270	96,1	709	96,3	979	96,3	281	95,6	706	95,4	987	95,5

¹ Einschließlich Leiharbeitenden.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

	2021			2022		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Meldepflichtige Unfälle¹	0	11	11	1	18	19
davon Betriebs-/Arbeitsunfälle	0	8	8	1	15	16
davon Wegeunfälle	0	1	1	0	2	2
davon Betriebssportunfälle	0	2	2	0	1	1
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle ²	-	-	219	-	-	386
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0	0	0	0
1.000-Personen-Quote ³	0	14,7	10,7	3,5	20,6	15,8
Unfallrate (LTIR) ⁴	-	-	-	-	-	3,4
Krankentage⁵	3.403	9.502	12.905	5.593	14.856	20.449
Krankheitsquote⁶	5,3	5,5	5,4	8,7	8,9	8,9

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

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

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

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

⁵ Ohne Personen in Leiharbeitsverhältnis.

⁶ Verhältnis der Krankentage zu den Solltagen in %.

Fluktuation im Unternehmen

	2021				2022			
	Eintritte	in %	Austritte	in %	Eintritte	in %	Austritte	in %
Eintritte und Austritte gesamt	25	-	70	-	72	-	75	-
nach Altersklassen¹								
< 30 Jahre	15	60,0	20	28,6	41	56,9	23	30,7
30 bis 50 Jahre	10	40,0	23	32,9	23	31,9	20	26,7
> 50 Jahre	0	0	27	38,6	8	11,1	32	42,7
nach Geschlecht¹								
weiblich	7	28,0	58	82,9	26	36,1	17	22,7
männlich	8	72,0	12	17,1	46	63,9	58	77,3
Durchschnittliche Fluktuationsquote²				7,0				7,4

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 2022

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	278	28,4	702	71,6	980	100
nach Altersklassen						
< 30 Jahre	50	5,1	69	7,0	119	12,1
30 bis 50 Jahre	151	15,4	250	25,5	401	40,9
> 50 Jahre	77	7,9	383	39,1	460	46,9

Anzahl und Altersstruktur Führungskräfte 2022

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Führungskräfte	18	23,1	60	76,9	78	100
nach Altersklassen¹						
< 30 Jahre	0	0	1	1,3	1	1,3
30 bis 50 Jahre	13	16,9	24	31,2	37	48,1
> 50 Jahre	5	6,5	34	44,2	39	50,7

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Führungskräfte.

Nationalitäten

	2021						2022					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	265	27,7	692	72,3	957	100	278	28,4	702	71,6	980	100
Deutsche Staatsangehörigkeit	235	24,6	633	66,1	868	90,7	246	25,1	640	65,3	886	90,4
Andere Staatsangehörigkeit	30	3,1	59	6,2	89	9,3	32	3,3	62	6,3	94	9,6

Beschäftigte mit Behinderung

	2021						2022					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeitende mit Behinderung¹	19	6,8	70	9,5	89	8,8	19	6,5	64	8,7	83	8,0
Mitarbeitende mit GdB < 50	8	-	34	-	42	-	8	-	30	-	38	-
davongleichgestellte Beschäftigte	3	-	18	-	21	-	3	-	16	-	19	-
Mitarbeitende mit Schwerbehinderung (GdB > 50)	11	-	36	-	47	-	11	-	34	-	45	-
Mitarbeitende mit Einschränkung ²	14	-	54	-	68	-	14	-	50	-	64	-
Schwerbehindertenquote²						7,7						7,4

¹ Ohne Leiharbeitende.

² Gemäß Sozialgesetzbuch IX.

Inanspruchnahme von Elternzeit

	2021						2022					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit¹	51	5,3	79	8,3	130	13,6	57	5,8	89	9,1	146	14,9
Elternzeit in Anspruch genommen ^{2,3}	35	68,6	12	15,2	47	36,2	36	63,2	20	22,5	56	38,4
nach Beendigung der Elternzeit zurückgekehrt ³	12	23,5	10	12,7	22	16,9	12	21,1	19	21,4	31	21,2
nach Beendigung der Elternzeit ausgetreten ³	1	2,0	0	0	1	0,8	0	0	0	0	0	0
Quote der Rückkehrenden ³		92,0		100		96,0		100		100		100

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

² Ohne Elternzeit mit Teilzeittätigkeit.

³ Anteil der Beschäftigten mit Anspruch auf Elternzeit.

Weiterbildung

	2021			2022		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Person¹	9,5	53,6	41,4	107,9	162,8	147,2
pro Führungskraft ²	7,9	11,8	10,9	65,1	71,2	69,6
pro Person ohne Führungsverantwortung	9,6	58,4	44,6	112,8	174,0	156,5

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

² Führungsverantwortung für mindestens drei Mitarbeitende.

UMWELTKENNZAHLEN

2020 bis 2022

Teil der Umwelterklärung nach EMAS

Die personenbezogenen Angaben beziehen sich auf die Personalzahlen der FSG [980 (2022), 957 (2021), 993 (2020)], FSEG [1 (2020–2022)] und SAG [432 (2022), 346 (2021), 347 (2020)]. Eine Verkehrseinheit (VE) entspricht im Luftverkehr einem Fluggast mit Handgepäck oder 100 kg Luftfracht. Die von der FSG-Organisation abgefertigten Flugbewegungen (FB) beliefen sich 2022 auf 40.267 FB [21.146 FB (2021), 25.201 (2020)]. Werte mit der Bezeichnung Flughafen (Flgh.) 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	2022	2021	2020
Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)	86,6	87,8	81,3
Gesamtenergiebezug FSG (GWh) ¹	23,7	26,5	20,9
Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)	24,2	21,4	21,5
Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergiebezug (%)	37,6	37,3	34,2
Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart pro VE (kWh/VE)	12,6	21,6	23,4
Gesamtenergiebezug FSG, FSEG und SAG pro VE (kWh/VE)	7,0	11,8	12,2
Direkter Energiebezug			
Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh)²	44,4	46,8	45,1
Erdgas (m ³)	4.175.368	4.283.738	4.158.265
Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)	15,2	10,1	13,3
Heizöl (l) ³	103.875	218.564	195.899
Pellets (kg) ⁴	92.480	111.740	80.600
Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)	13,2	9,0	11,7
im BHKW	12,4	8,3	10,9
in PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung)	0,8	0,7	0,7
Stromerzeugung in PV-Anlagen zur Einspeisung (GWh)	1,8	1,7	1,8
Wärme- und Kälteproduktion FSEG (GWh)	12,1	11,8	11,7
Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)	6,6	6,1	5,4
Kraftstoffbezug FSG (inkl. SAG, GWh)	3,8	3,4	2,8
darin Abfertigungsfuhrpark (GWh)	2,2	1,9	1,7
Prozessenergie FSG (GWh)⁵	0,2	0,2	0,2
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro FB (kWh/FB)	84,3	108,8	102,3
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro VE (kWh/VE)	0,50	0,75	0,74
Elektrifizierungsquote Abfertigungsfuhrpark (%)	37,7	37,4	37,1

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 Die FSG setzt Propangas für die Brandlöschübungen der Feuerwehr ein.

Energie (Fortsetzung)

Indirekter Energiebezug	2022	2021	2020
Strombedarf Flughafen Stuttgart (GWh)⁶	48,5	43,7	42,3
Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh)⁷	35,3	34,8	30,6
Strombezug FSG (inkl. SAG, GWh)	7,0	6,1	6,5
Strombezug FSEG (inkl. Netzverluste, GWh)	8,3	12,2	9,1
Anteil erneuerbarer Energien am Strombezug (FSG, FSEG, %)	100	100	100
Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh)⁸	26,4	30,7	25,9
Wärmebezug FSG (inkl. SAG, GWh)	12,8	16,9	11,4
Wärmebezug FSEG (GWh) ⁹	2,6	0,2	0,7
Strombedarf Flughafen Stuttgart pro VE (kWh/VE)	7,1	10,8	12,2
Wärmebezug pro m² Energiebezugsfläche Flgh. Stuttgart (kWh/m²)	51,5	101,9	83,2

⁶ Summe aus externem Strombezug, BHKW, Fotovoltaikanlagen (zur Eigenversorgung) und Netzersatzanlagen.

⁷ Strommenge, die die FSEG als Energiedienstleister für die Flughafen Stuttgart Organisation und für weitere Firmen am Standort einkauft. Wert 2021 wurde korrigiert, da die Herkunftsnachweise nach Redaktionsschluss entwertet wurden. [GRI 2-4]

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 (Scope 1–3 nach ACA) ¹	2022	2021	2020
Gesamte CO₂-eq-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)	9.003	9.637	9.314
Scope 1 (t)²	9.003	9.637	9.314
Brennstoffverbrauch (t)	8.698	9.227	8.912
Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)	254	306	300
Prozessenergieverbrauch (t) ³	50	103	102
Scope 2 (t)	0	0	0
Energiefremdbezug (t)	0	0	0
Scope 3 (t)⁴	147.243	85.448	81.908
Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter (t)	285	264	348
Strombezug Mieteinheiten (t)	1.843	1.614	1.872
Dienstreisen Mitarbeitende (t)	35	36	87
Landseitiger Verkehr (t) ⁵	65.319	31.980	31.805
darin Anreiseverkehr Fluggäste (t)	47.784	17.024	17.149
darin Pendelverkehr Mitarbeitende (t)	15.381	12.551	12.468
LTO-Zyklus + APU Luftverkehr (t) ⁶	79.761	51.555	47.795
Gesamte CO₂-eq-Emissionen Scope 1 + 2 pro VE (kg/VE)	1,31	2,37	2,68
CO₂-Emissionen Abfertigungsfahrzeuge pro FB (kg/FB)	1,1	3,4	3,8
CO₂-Emissionen LTO+APU pro FB (t/FB)	0,99	0,83	0,81

¹ Airport Carbon Accreditation.

² Nach Redaktionsschluss für das Jahr 2021 änderten sich Werte im Brennstoffverbrauch und der Prozessenergie. Dies hat Auswirkungen auf die CO₂-Menge in Scope 1. [GRI 2-4]

³ Inklusive Kältemittelverluste (2022: 5 t, 2021: 51 t, 2020: 0 t). 2022 und 2021 wurde aufgrund von Defekten Kältemittel nachgefüllt.

⁴ Nach Redaktionsschluss für das Jahr 2021 änderten sich Werte bei den Dienstreisen, beim landseitigen Verkehr und beim LTO-Zyklus. Dies hat Auswirkungen auf die CO₂-Menge in Scope 3. [GRI 2-4]

⁵ An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchenden, Angestellten und Lieferanten. Durch detailliertere Berechnung stieg der Wert 2022 signifikant an. [GRI 2-4]

⁶ Der Wert wird seit 2021 intern ermittelt. [GRI 2-4]

Klimaschutz (Fortsetzung)

Emittierte Luftschadstoffe (Flughafen Stuttgart Organisation) ⁷	2022	2021	2020
Stickoxide NO _x (t)	2,92	3,92	3,70
Schwefeloxide SO ₂ (t)	0,21	0,32	0,28
Feinstaub PM10 (t)	0,08	0,12	0,11
Emittierte Luftschadstoffe pro VE (g/VE)	0,47	1,07	1,18

⁷ Errechnete Werte. Die Schadstoffkonzentration in der Luft wird am Flughafen Stuttgart nicht gemessen. Umrechnungsfaktoren nach GEMIS-Datenbank.

Fluglärm

Flugbewegungen nach Tageszeit	2022	2021	2020
6–18 Uhr (Tag)	57.198	45.636	42.303
18–22 Uhr (Abend)	16.166	11.525	12.312
22–6 Uhr (Nacht)	3.888	2.508	2.098
23–6 Uhr (Ausnahmegenehmigungen) ¹	3.175	2.473	2.090

Fläche Lärmfestschreibungskontur (km ²) ²	2022	2021	2020
Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag	2,30	1,79	2,04
Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht	3,98	2,75	2,72

Dauerschallpegel (Mittelwert)	2022	2021	2020
Ø alle Messstationen Tag dB(A)	51,5	48,9	47,4
Ø alle Messstationen Nacht dB(A)	43,8	42,4	41,6

Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Personen) ³	2022	2021	2020
Dauerschallpegel 60–65 dB(A) Tag und Abend	720	140	200
Dauerschallpegel > 65 dB(A) Tag und Abend	0	0	0
Dauerschallpegel 50–55 dB(A) Nacht	3.900	690	620
Dauerschallpegel > 55 dB(A) Nacht	80	0	60

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	2022	2021	2020
Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m³)¹	235.290	161.429	181.581
Bezug Frischwasser FSG (inkl. SAG, m ³)	215.072	102.886	147.469
Bezug Frischwasser FSEG (m ³)	11.117	13.365	13.053
Frischwasserbezug Flughafen Stuttgart pro VE (m ³ /VE)	34,3	39,7	52,3

¹ Enthalten sind alle Unternehmen am Standort.

Gewässerschutz (Fortsetzung)

Einspeisung Abwasser	2022	2021	2020
Häusliches Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m³)	189.434	131.632	139.235
Häusliches Schmutzwasser FSG (inkl. SAG, m³)	143.890	85.595	105.976
Häusliches Schmutzwasser FSEG (m³)	5.557	6.591	6.527
Enteisung	2022	2021	2020
Enteisungsabwasser (m³)²	374.871	498.744	541.162
Angefallene Menge TOC (t)	157	214	119
aus Flugzeugenteisungen SAG (t)	91	54	56

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

Material

Enteisungsmittel	2022	2021	2020
Enteisungsmittel Flughafen Stuttgart gesamt (t)	835	1.510	633
Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)	400	1.113	310
Enteisungsmittel Flugzeuge (t)	436	397	323
darin Enteisungsmittel Flugzeuge SAG (t)	289	163	179
Papier	2022	2021	2020
Papier FSG (inkl. FSEG, 1.000 Blatt)	1.298	500	1.000
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)	55	60	20
Papier pro FSG-Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	1,3	0,5	1,0
Papier SAG (1.000 Blatt)	200	1.480	1.000
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch SAG (%)	100	84	100
Papier pro SAG-Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	0,5	4,3	2,9
Sonstige RHB-Stoffe	2022	2021	2020
Sonstige RHB-Stoffe Flughafen Stuttgart Organisation (l)	12.048	9.141	15.271
Farbe (kg)	3.108	1.330	7.270
Verdünner (l)	600	400	400
Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor, l)	6.786	6.746	3.966

Entsorgung

Abfallaufkommen ¹	2022	2021	2020
Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)	4.796	5.413	3.446
ohne witterungsabhängige Abfallkategorien (t) ²	1.408	1.159	1.201
nicht gefährliche Abfälle (t)	4.567	5.313	3.385
gefährliche Abfälle (t)	229	101	61

Entsorgung (Fortsetzung)

Verwertungsquote (%)	97,9	99,2	98,0
Abfall pro VE (kg/VE)	0,70	1,33	0,99
Abfall pro VE (ohne witterungsabhängige Abfallkat., kg/VE)	0,21	0,29	0,35
Entwicklung ausgewählter Abfallarten³			
Flugzeugenteisungsmittel (t)	2.042	2.775	1.110
Grasschnitt (t)	793	1.072	733
Restmüll (zur Verwertung, t)	534	417	383
Schlämme aus Beckenreinigung inkl. Flotatschlamm (t) ⁴	460	0	0
Mischpapier (t)	88	108	81
Lebensmittelabfälle (t)	77	46	63
Fettabscheiderinhalte (t)	73	86	125
Bauschutt (t)	51	53	91
Restmüll (zur Beseitigung, t)	44	43	70
Hohlglas (t)	19	1	2

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

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

³ In der oben genannten Abfallmenge enthalten. 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 In der neuen Abfallbilanz seit 2022 zusammengeführt. [GRI 2-4]

Biologische Vielfalt

Flächeninformationen			
Gesamtfläche Flughafen Stuttgart (ha)	402,0	400,9	402,0
Energiebezugsfläche (m ²) ¹	301.135	303.199	302.769
Flächenverbrauch in Bezug auf biologische Vielfalt			
Versiegelte Fläche (ha)	213,4	212,3	213,6
darin bebaute Fläche (ha, ohne US-Teil)	22,8	21,8	22,8
Naturnahe Fläche am Standort (ha)	189,3	189,2	189,0
darin Dachbegrünungsflächen (ha)	0,7	0,6	0,6
Naturnahe Fläche außerhalb des Standorts (ha)²	3,5	3,5	4,9
Anzahl Wildtierschläge			
pro 10.000 Flugbewegungen (Anzahl)	3,4	6,8	5,1

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.

BERICHT DES AUF SICHTSRATS

an die Gesellschafterversammlung

Der Aufsichtsrat hat sich aufgrund regelmäßiger Berichterstattung über die Lage und die Entwicklung der Gesellschaft von der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2022 überzeugt sowie wichtige Geschäftsvorgänge in seinen Sitzungen am 05. April 2022, 28. Juni 2022, 26. Oktober 2022, 22. November 2022 und 06. Dezember 2022 beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2022 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 2022 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns und empfiehlt der Gesellschafterversammlung,

- a) den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2022 mit einem Jahresfehlbetrag von -16.106 T€ und einer Bilanzsumme von 542.799 T€ festzustellen,
- b) der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 Entlastung zu erteilen,

c) zu beschließen, den Jahresfehlbetrag von -16.106 T€ auf neue Rechnung vorzutragen, wobei die Geschäftsführung ermächtigt wird, die Gewinnrücklage der Flughafen Stuttgart GmbH in Höhe des Jahresfehlbetrages aufzulösen und hierdurch den Jahresfehlbetrag zu decken. Von dieser Ermächtigung kann bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses für das Folgejahr Gebrauch gemacht werden,

d) den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2022 mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von -17.064 T€ und einer Konzern-Bilanzsumme von 610.743 T€ festzustellen.

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.

Flughafen Stuttgart, den 02. Mai 2023

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

Name des Umweltgutachters

Prof. Dr.-Ing. Jan Uwe Lieback

Registrierungsnummer

DE-V-0026

Zugelassen für die Bereiche (NACE)

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

Name des Umweltgutachters

Brane Papler

Registrierungsnummer

DE-V-0425

Mit Unterzeichnung dieser Erklärung wird bestätigt, dass

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

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

Stuttgart, den 09. Mai 2023



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



Brane Papler
Umweltgutachter DE-V-0425

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

Wo wir
hinwollen.





Steady. Stetig vorwärtskommen.

Angefangen hat Nadine Dengler als Auszubildende am STR. Heute leitet sie mit viel Leidenschaft das SkyLand. Unsere Kundinnen und Kunden wollen wir begeistern. Dieses strategische Unternehmensziel und fünf weitere haben wir uns gesetzt. Damit stellen wir den Airport für die Zukunft auf. Mit unserem fairport-Programm zeigen wir, welche Maßnahmen wir uns vorgenommen haben und hinter welche wir bereits einen Haken setzen konnten.

FAIRPORT-PROGRAMM

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

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

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



Wertschöpfung: Wir wirtschaften erfolgreich und nachhaltig.

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Leitbild fairport – Strategie			
Stärkung des fairport-Gedankens	Aktualisierung des fairport-Kodex auf Basis der neuen Unternehmenswerte ^{neu}	2023	07
	Entwicklung neuer Führungsgrundsätze ^{neu}	2023	42
	Einführung einer internen Sprechstunde bei der Geschäftsführung ^{neu}	2023	43
	Einführung einer 180-Grad-Beurteilung für Mitarbeitende und Führungskräfte im Jahresgespräch	(teilweise erreicht; neues Ziel für 2024)	-
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	12
	Fortführung des Stakeholder-Formats STR im Dialog	fortlaufend	10
Analyse der Stakeholder-Interessen	Fortführung des fairport-Radars (Online-Befragung)	jährlich	11
Corporate Governance und Compliance			
Implementierung eines Compliance-Managementsystems auf Basis des fairport-Kodex	Überarbeitung des zentralen Richtlinienmanagements (v. a. Dienstanweisungen der Geschäftsführung) und Regelwerks	fortlaufend	14
Frühzeitige Erkennung von Chancen und Risiken	Strategische Weiterentwicklung des zentralen Risikomanagements	fortlaufend	14
	Ressourcenaufbau für die interne Revision	2023	15
	Elektronisches System für Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber	2022 (erreicht)	15
	Digitales Tool zur Verbesserung der Drittparteienprüfung	2023	-
	Weitere Minimierung von Menschenrechts- und Umweltschutzrisiken in der Lieferkette gemäß Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (Supply-Chain-Compliance)	2023	15
Nachbarschaft und Gesellschaft			
Steigerung der Akzeptanz bei der Nachbarschaft	Ausbau des Sponsorings von Jugendmannschaften, der kostenlosen Flughafenführungen und der Events am Flughafen	fortlaufend	47

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



Service: Wir begeistern Kundinnen und Kunden.

Wirtschaft und Region			
Verbesserung der Passagierservices	Umsetzung eines neuen Gate-Konzepts	ab 2020 fortlaufend	-
	Einführung von Self-Boarding durch neue automatisierte Schleusen an 24 Abfluggates	2022 (erreicht)	-
	Modernisierung der bestehenden Lounges	2023 (Verzögerungen im Projekt, neues Ziel für 2024)	-
	Eröffnung einer eigenen Airport-Lounge	2022 (erreicht)	34
Flughafen für alle	Verbesserung der Barrierefreiheit der Flughafenwebsite	2024	35
	Erweiterungsplanung für das taktile Leitsystem im landseitigen Außenbereich	2024	35



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

Wirtschaft und Region			
Bereitstellung zukunftsfähiger Luftverkehrsinfrastruktur	Finanzierungskonzept für das Projekt STRzero Terminal	2022 (erreicht)	18
	Aufbau des Projektteams für STRzero Terminal ^{neu}	2023	41
	Planungsstart für STRzero Terminal ^{neu}	2024	54



Airport City: Wir entwickeln neue Geschäftsfelder.

Standortentwicklung und Verkehrsanbindung			
Weiterentwicklung des Flughafens zum multimodalen Verkehrsknoten	Steigerung des Nahverkehrsanteils am Modal Split auf 45 % nach Fertigstellung des Flughafenbahnhofs	2030	37
	Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Radwege, Beschilderung, Bikesharing)	fortlaufend	38
	Aufbau einer Mobilitätsstation mit reservierbaren Radboxen und -garagen, Ladepunkten für E-Fahrräder und einer DIY-Servicestation ^{neu}	2023 (erreicht)	38
	Weiterentwicklung des Stuttgart Airport Busterminals zum Mobility Hub	2022 (erreicht)	38
	Neue Monitore mit einer Übersicht aller Mobilitätsoptionen am Standort ^{neu}	2025	-
Entwicklung der Stuttgart Airport City	Fortschreibung der Masterplanung zur Stuttgart Airport City	fortlaufend	-
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	fortlaufend	-

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



Mitarbeitende: Wir sind ein attraktiver Arbeitgeber.

Beschäftigte und Arbeitsumfeld			
Verbesserung der Arbeitssicherheit	Erneuerung/Sanierung aller Fluggastbrücken	2025	-
	Verbesserung der Lichtverhältnisse an den 40er-Positionen auf dem Vorfeld durch zusätzliche stationäre Beleuchtung	2022 (teilweise erreicht, Ziel bis 2027)	55
Verbesserung des Gesundheitsschutzes	Erweiterte technische Ausstattung für mobile Arbeit	fortlaufend	-
Stärkung des betrieblichen Gesundheitsmanagements	Personelle Verstärkung für das betriebliche Gesundheitsmanagement	2022 (erreicht)	-
	Einrichtung eines weiteren Fitnesscenters für Mitarbeitende	2025	-
Verankerung des Arbeitsschutzes in der Organisation	Querqualifizierung eines Mitarbeiters als Fachkraft für Arbeitssicherheit	2021–2023 (erreicht)	-
Verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie	Angebot von Flughafenführungen für Mitarbeitende und deren Familien	2022 (erreicht)	-
	Betreuungsprogramm für Kinder von Beschäftigten zwischen 6 und 13 Jahren in den Sommerferien	fortlaufend	44
	Abschluss einer Betriebsvereinbarung zum mobilen Arbeiten	2022 (erreicht)	42
Erhöhte Arbeitszufriedenheit	Einführung einer zentralen Personalverpflegung für den Standort	2024	-
	Befragung zur Unternehmenskultur unter allen Mitarbeitenden	2022 (erreicht)	42
Mobilitätsförderung für Mitarbeitende	Start einer 90%igen Kostenübernahme des Deutschlandtickets durch den Arbeitgeber ^{neu}	2023 (erreicht)	45
	Eintritt bei der Mitfahrplattform „Stuttgart fährt mit“ ^{neu}	2023	45
	Mobilitätsbefragung unter der Mitarbeitenden ^{neu}	2023	-
	Ausweitung des Aktionsprogramms für Mitarbeitende zur Sensibilisierung für umweltschonende Verkehrsmittel ^{neu}	2024	-
Ausbau des Weiterbildungsangebots	Ausbau von E-Learning-Programmen	fortlaufend	44
	Start eines Programms zum Aufbau digitaler Kompetenzen	2022 (verschoben auf 2023)	-



Umwelt: Wir gestalten verantwortungsvoll den Flughafen der Zukunft.

Umwelt und Ressourcen			
Geeignete Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung	Analyse und Optimierung der ausgebrachten TOC-Menge durch Einsatz eines Proportional-Mischsystems in allen Enteisungsfahrzeugen ³	2023	64, 66
	Nachhaltiges Niederschlagsmanagement ^{1 neu}	2023	66
Reduktion des Papierverbrauchs um 50 % gegenüber 2021 bis 2026 ^{neu}	Anpassung der IT-Infrastruktur zum sparsamen Umgang mit Papier ^{1,2,3 neu}	2026	65
Erhöhung des Recyclingpapieranteils auf mindestens 90 % für den Bürogebrauch ^{1, 3 neu}	Anpassung der IT-Infrastruktur zur vermehrten Nutzung von Recyclingpapier ^{neu}	2026	65
Reduktion des Abfallaufkommens	Untersuchung verschiedener Abfallarten hinsichtlich der Möglichkeit, sie in den Recyclingprozess einzubinden ^{1 neu}	fortlaufend	64
Kontinuierliche Verringerung der Einträge und Eingriffe in die Vorfluter	Verbesserung des sommerlichen Hochwasserschutzes durch Nutzung des Kombispeichers als Regenrückhalt bei Starkregenereignissen ¹	2022 (erreicht)	66
	Minimierung des Risikos einer Umweltbelastung durch Öl- und Kraftstoffunfälle auf dem Vorfeld durch Anschaffung eines speziellen Reinigungsgerätes ¹	2023 (verschoben auf 2024)	67

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Klimaschutz und Energie			
Erhöhung des Anteils der Energie aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergiebezug	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 5 % ²	2023 (vorzeitig erreicht)	55, 56
	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 90 % bis 2040 ^{1,2}	2040	55, 56
	Ausrüstung geeigneter Dachflächen mit Fotovoltaikanlagen und Steigerung der PV-Anlagenkapazität auf 17 MWp bis 2035 ^{1,2}	2035	53, 56
	Nutzung von geeigneten Freiflächen für Fotovoltaikanlagen und Steigerung der PV-Anlagenkapazität auf 17 MWp bis 2035 ^{1,2} neu	2035	57
Klimaneutrale Abfertigung durch Dienstleistungen der FSG und SAG bis 2030	Vollständige Elektrifizierung der Abfertigungsflotte ^{1,3}	2030	58, 59
	Erweiterung der bestehenden Enteisungsflotte durch je zwei hybride Enteisungsfahrzeuge 2022 und 2023 ^{1,3}	2023 (für 2022 erreicht)	60
	Forschungsprojekt „finalize! – emissionsfreie Flughafenflotte – smarte Infrastruktur“ ^{1,3} neu	2026	58
Reduktion der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen aus dem Flughafenbetrieb (Scope 1 + 2) um 50 % gegenüber 1990 bis 2030	Erneuerung der Winterdienstflotte auf Euro-6-Norm ¹	2024	-
	Einführung eines Fuhrparkmanagementsystems zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit und -auslastung im Fahrzeugpool ¹	2022 (verschoben auf 2023)	-
Beeinflussung der Treibhausgasemissionen von Dritten (Scope 3) am Flughafen Stuttgart	Aufbau des Hydrogen Aviation Centers am STR ¹ neu	2024	19, 61
Reduktion des Stromverbrauchs von Infrastruktur und Gebäudetechnik	Umbau der bestehenden Vorfeldbeleuchtung auf LED mit Effizienzsteigerung von 40 % ^{1,2}	2025	55
	Mehrere Projekte zur Umstellung der Gebäude- und Außenbeleuchtung auf LED ^{1,2}	2024	55
	Sensibilisierung der Mieterinnen und Mieter durch transparente Ausweisung spezifischer Energieverbräuche für die Klimatisierung in der Heizkostenabrechnung ¹	2023 (erreicht)	55
Verbesserung der Ökobilanz neu entstehender eigengenutzter Gebäude	Entwicklung eines Leitfadens für nachhaltiges Bauen ¹	2022 (teilweise erreicht; Weiterentwicklung zurückgestellt)	54
	Erarbeitung eines Konzepts für eine nachhaltige und energieeffiziente Terminalsanierung STRzero Terminal ^{1,2}	2022 (erreicht)	54
Unterstützung neuer Technologien und Hinführung zur Marktreife	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur in Parkhaus P4 ¹	2022 (erreicht)	37
	Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich und für interne Nutzung ¹	2040	37, 60
	Durchführung verschiedener Forschungsprojekte zur Energieeffizienz ^{1,2}	2040	37, 58
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 (verschoben auf 2024)	62
Steigerung der Transparenz zum Thema Fluglärm in der Bevölkerung	Ausweitung der Online-Information über Fluglärm für die Anwohnenden ¹	2022 (teilweise erreicht, 2023 erreicht)	-

GRI-INDEX



Für den Content Index – Essentials Service überprüfte GRI Services, ob der GRI-Index klar und in Übereinstimmung mit den Standards dargestellt ist und ob die Verweise für die Angaben 2-1 bis 2-5, 3-1 und 3-2 mit den entsprechenden Abschnitten im Hauptteil des Berichts

übereinstimmen. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) berichtet in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 01. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022. Sie folgt den branchenspezifischen Angaben für Flughafenbetreiber (AO).

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Erklärung	
GRI 1: Grundlagen 2021			
Allgemeine Angaben			
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021			
1. Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken			
2-1	Organisationsprofil	06, 07	
2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	108	
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	108, 110	
2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	U1, 90, 93	
2-5	Externe Prüfung	109	
2. Tätigkeiten und Mitarbeitende			
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	06, 07, 16, 33, 34, SJB	
2-7	Angestellte	40, 43, 86	
2-8	Mitarbeitende, die keine Angestellten sind	41, 86	
3. Unternehmensführung			
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	07, 14, 15	Zu c. berichtet die FSG ausführlicher in ihrem Fortschrittsbericht (CoP) für den UN Global Compact.
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	15	Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet.
2-11	Vorsitz des höchsten Kontrollorgans	14	
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	14, 43, 94	Dem Aufsichtsrat wird bei Sitzungen sowie mittels Prüfungs- und Quartalsberichten regelmäßig Auskunft erteilt. Die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung und Nachhaltigkeitsstrategie werden dabei dargelegt.
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	07, 14, 50, 51	
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	94, 108, 109	
2-15	Interessenkonflikte	PCGK	Eine am Gesellschaftsinteresse orientierte, enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat ist im Gesellschaftsvertrag der FSG verankert.
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	94, PCGK	
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	15	Bei strategischen Entscheidungen konsultiert die FSG den fairport-Beirat.
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	94, PCGK	
2-19	Vergütungspolitik	PCGK	
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	PCGK	
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	80, 81	Die Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Ausführlichere Angaben werden im Zuge der CSRD-Umsetzung veröffentlicht.

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
4. Strategie, Richtlinien und Praktiken			
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	02, 03, 07	
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	02, 03, 07	
2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	06, 07	
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	10-12, 15	
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	10-12, 15	
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	14	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	12	
5. Einbindung von Stakeholdern			
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	10-12	
2-30	Tarifverträge	40, 86	

Wesentliche Themen

GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	11, 30	
3-2	Liste der wesentlichen Themen	30, 31	
Wirtschaft & Region / Standortentwicklung & Verkehrsanbindung			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	31-33, 36, 99	
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016			
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	19, 20, 21, 33, 72	
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	24, 25	Die Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Ausführlichere Angaben werden im Zuge der CSRD-Umsetzung veröffentlicht.
201-3	Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne	71, 72, 76, 77, 81	
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	19, 21, 34, 74	
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016			
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	18, 19, 21, 36, 37	
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	18, 19, 21, 36, 37	
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016			
204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	33	Der Anteil lokaler Lieferanten wird aktuell nicht erhoben.
Corporate Governance & Compliance			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	14, 15, 31, 98	
GRI 205: Antikorrupcion 2016			
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	14, 15	
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	14, 15	
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	14, 15	
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016			
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	14, 15	
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016			
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden		Keine. Bei Ausschreibungen achtet die FSG darauf, dass Lieferfirmen die im fairport-Kodex festgeschriebenen Grundsätze einhalten.
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen		Die Angaben bezüglich Lieferanten werden aktuell nicht vollumfänglich ermittelt.
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016			
415-1	Parteispenden	12	Die FSG tätigt grundsätzlich keine Parteispenden.
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016			
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten		Es sind keine begründeten Beschwerden aus 2022 bekannt.

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
Umwelt & Ressourcen			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	15, 31, 48–51, 100	
GRI 301: Materialien 2016			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	92	
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	92	
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018			
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	64–67	
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	64–67	
303-3	Wasserentnahme	91, 92	
303-4	Wasserrückführung	91, 92	
303-5	Wasserverbrauch	91, 92	
GRI 304: Biodiversität 2016			
304-1	Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	67, 93	
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	67	
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	67, 93	
304-4	Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	67	
GRI 306: Abfall 2020			
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	64, 65	
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	64, 65	Kabinenabfälle entsorgen die Airlines.
306-3	Angefallener Abfall	64, 65, 92, 93	
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	92, 93	Die Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet.
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	92, 93	Die Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet.
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	49	
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen		Die Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Ausführlichere Angaben werden im Zuge der CSRD-Umsetzung veröffentlicht.

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Erklärung
Klimaschutz & Energie		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	30, 48–61, 100, 101
GRI 302: Energie 2016		
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	89, 90
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	89, 90
302-3	Energieintensität	89, 90
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	49, 50, 52–60, 101
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	89, 90
GRI 305: Emissionen 2016		
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	90, 91
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	90, 91
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	90, 91
305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	90
305-5	Senkung der Treibhausgasemissionen	52–61, 90, 101
305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen	90
305-7	Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	67, 91
		CO ₂ -eq-Emissionen nach Vorgaben der Airport Carbon Accreditation (ACA).

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Erklärung	
Beschäftigte & Arbeitsumfeld			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	14, 15, 31, 40–44, 100	
GRI 401: Beschäftigung 2016			
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	87	
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmenden oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	Keine.	
401-3	Elternzeit	88	
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016			
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	43	
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018			
403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	44	
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	44, 45	
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	44	
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	41–45	
403-5	Mitarberschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	44, 45	
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	44, 45	
403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	44, 45, 86	
403-8	Mitarbeitende, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	44, 45	Abdeckung 100 %.
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	86	
403-10	Arbeitsbedingte Erkrankungen	86	
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016			
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	88	
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	41, 43	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	42	
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016			
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	42–44, 87, 88	Minderheiten sind aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfasst. Zu a. berichtet die FSG ausführlicher in ihrem Fortschrittsbericht (CoP) für den UN Global Compact.
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	40	50%/50 %. Über die Vergütung nach Tarifvertrag TVöD VKA entscheidet allein die Tätigkeit.
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016			
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	42	
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016			
407-1	Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte	43	Die Angaben bezüglich Lieferanten werden aktuell nicht vollumfänglich ermittelt.
GRI 408: Kinderarbeit 2016			
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	40	Der gesamte Konzern unterliegt dem deutschen Arbeitsrecht sowie den national geltenden Arbeitsstandards. Die Angaben bezüglich Lieferanten werden aktuell nicht vollumfänglich ermittelt.
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016			
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	40	Der gesamte Konzern unterliegt dem deutschen Arbeitsrecht sowie den national geltenden Arbeitsstandards. Die Angaben bezüglich Lieferanten werden aktuell nicht vollumfänglich ermittelt.
GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016			
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde		Die Aus- und Weiterbildung des Personals an den Sicherheitskontrollen erfolgt gemäß behördlicher Vorgaben. In Trainings zur Personenkontrolle wird das Diskriminierungsverbot aus Art. 3 des Grundgesetzes geschult.

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
Nachbarschaft & Gesellschaft / Fluglärm & Schallschutz			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	31, 47, 98, 101	
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016			
413-1	Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	09, 12, 62, 63	
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	62, 63, 67	

Sektorspezifische Angaben

Airport Operators

A01	Anzahl der Passagiere	U2, 17	
A02	Anzahl der Flugbewegungen	U2, 18	
A03	Luftfrachtvolumen	U2, 18	
A04	Qualität des Niederschlagswassers	64, 66, 92	
A05	Luftqualität	67, 91	Emittierte Luftschadstoffe werden in t und in g/VE ausgewiesen.
A06	Eingesetzte Enteisungsmittel	92	
A07	Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind	91	
A08	Anzahl zu entschädigender Personen in unmittelbarer Flughafennähe		Keine Umsiedlung im Berichtszeitraum.
A09	Vorfälle Vogelschlag	93	

PCGK = Public Corporate Governance Kodex 2022

SJB = Statistischer Jahresbericht 2022

U = Umschlagseite

ÜBER DIESEN BERICHT

Integrierte Berichterstattung

[GRI 2-2 und GRI 2-3] 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 2022 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 2022 sowohl der FSG als auch ihrer Tochtergesellschaften. Im Inhaltsverzeichnis sind alle Kapitel kenntlich gemacht, die als aktualisierte Umwelterklärung 2022 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 GRI Sustainability Reporting Standards in ihrer aktuell gültigen Fassung von 2021 sowie an den branchenspezifischen Angaben für Flughafenbetreiber (AO). Die acht in einer Studie ermittelten Handlungsfelder bewerten wir jährlich durch eine Stakeholder-Umfrage auf ihre Wesentlichkeit hin (→ S. 30). Der GRI-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-Index (→ S. 102) kenntlich gemacht. Die Nachhaltigkeitsleistungen von Unternehmen sollen so transparent und vergleichbar gemacht werden.

Berichtsgrenzen und Datenerfassung

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 2022 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

[GRI 2-5] 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 2022 geprüft. Die unabhängigen Abschlussprüfer erteilten der FSG einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, der auf den Seiten 82 bis 85 veröffentlicht ist.

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

Die FSG hat den Bericht 2022 in Übereinstimmung mit den GRI Sustainability Reporting Standards in ihrer aktuell gültigen Fassung von 2021 erstellt. Der GRI-Index ist ab Seite 102 zu finden. Mit dem Content Index – Essentials Service hat die GRI diesen Index als Ganzes geprüft.

Redaktionelle Hinweise

Redaktionsschluss war der 15. Juni 2023. Die FSG plant, auch künftig die finanzielle und nichtfinanzielle Berichterstattung in einem integrierten Bericht zusammenzufassen.

Ihre Meinung interessiert uns

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

IMPRESSUM

Herausgeberin

Flughafen Stuttgart GmbH

Postfach 23 04 61

70624 Stuttgart

🌐 stuttgart-airport.com

📘 FlughafenStuttgart

🐦 STR_Airport

🌐 Stuttgart Airport

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

📱 StuttgartAirport

Kontakt [GRI 2-3]

Theresa Diehl, Melanie Michalski

Corporate Communications & Public Affairs

✉ fairport@stuttgart-airport.com

Text und Redaktion

Corporate Communications & Public Affairs

Gestaltung

Corporate Communications & Public Affairs

unger+ kreative strategien

Fotos

Maks Richter

LICHTGUT, Leif-Hendrik Piechowski (→ S. 47)

Tom König (→ S. 56)

Peter Menner (→ S. 63)

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](https://www.stuttgart-airport.com)

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

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

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

