

Weltverbunden.

Bericht 2024

Inklusive aktualisierter Umwelterklärung



AUS ÜBERZEUGUNG

In einer Zeit, in der Protektionismus und Abschottung politischen Aufwind erhalten, soll der diesjährige Berichtstitel ein Zeichen setzen. Der STR ist regional verwurzelt und zugleich weltoffen. Als Verkehrsflughafen verbinden wir Baden-Württemberg mit anderen Ländern. Wir stärken globale Beziehungen – sowohl für globale und internationale Zusammenarbeit als auch für private Reisen – denn wir leben und schaffen Internationalität.

Im Sinne des Nachhaltigkeitsleitbilds *the fairport* bleibt es die größte Aufgabe, den Flughafen Stuttgart zukunftsfähig und resilient aufzustellen. Der Bericht 2024 legt dabei einen Schwerpunkt auf die gesellschaftliche Dimension des Luftverkehrs am Standort:

- Was hat Vielfalt mit Leistungsfähigkeit zu tun? (→ S. 06)
- Was wäre die Region ohne interkulturellen Austausch? (→ S. 28)
- Welchen Beitrag leistet der Airport als Arbeitgeber? (→ S. 70)
- Wodurch will der STR zum Flughafen für alle werden? (→ S. 98)

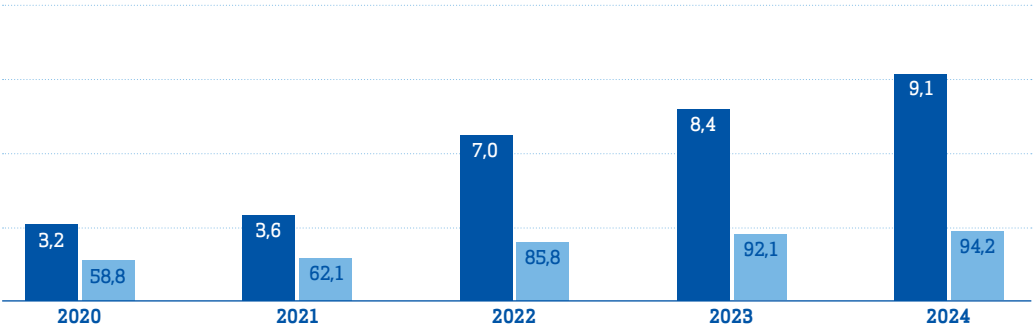
Mit diesem integrierten Bericht legt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ihre Geschäftsentwicklung in finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen, Projektständen und Zielen offen. Der Inhalt umfasst den geprüften (Konzern-)Lagebericht und den Jahresabschluss der Flughafengesellschaft sowie ihre konsolidierte Umwelterklärung 2024 inklusive der ihrer Töchter Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG). Erstmals nimmt die FSG in den Kapiteln Bezug auf die European Sustainability Reporting Standards (ESRS).

5-JAHRES-ÜBERSICHT

Luftverkehr

Fluggäste
 (An + Ab + Transit)
 in Mio.

Flugbewegungen
 in Tausend

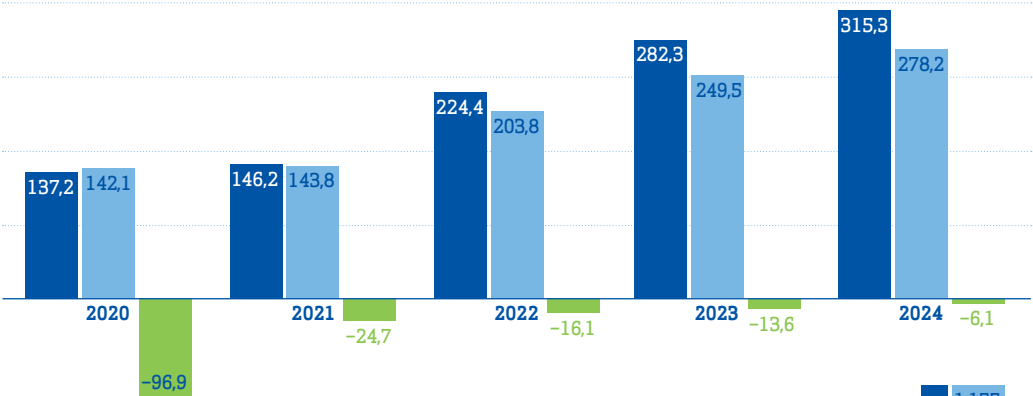


Ergebnisse

Umsätze Konzern
 in Mio. €

Umsätze FSG
 in Mio. €

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

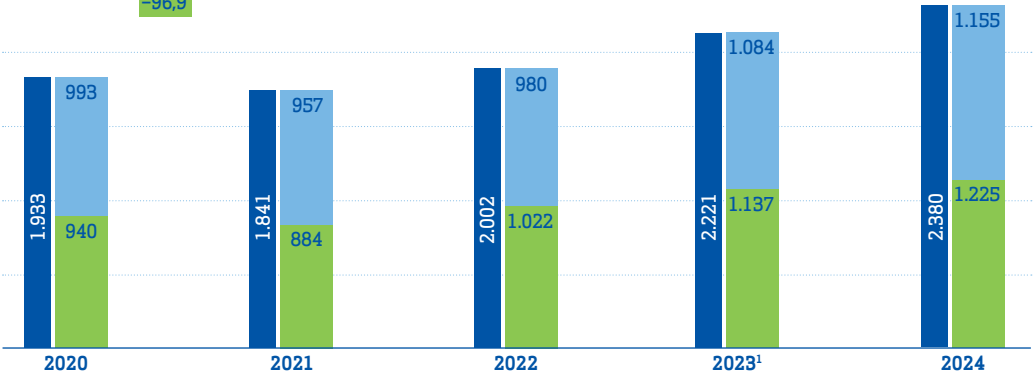


Personal

Konzern

FSG
 (ohne Personen in Aus-
 bildung und Praktikum)

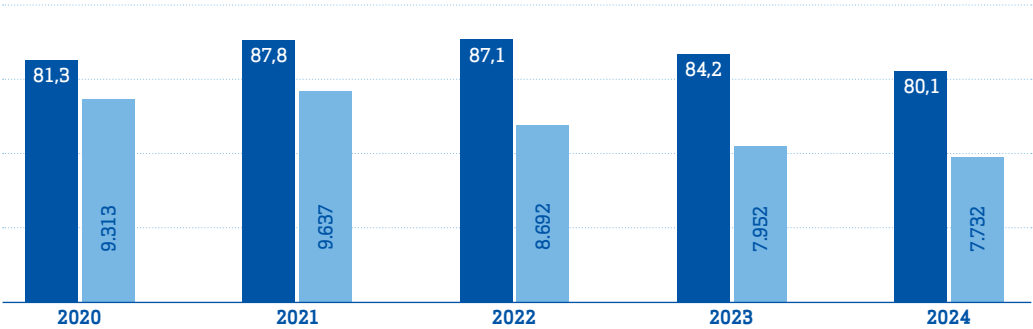
**Tochter-/Beteiligungs-
 unternehmen**



CO_{2eq}-Emissionen

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

**Scope 1
 (direkt beeinflussbare
 CO_{2eq}-Emissionen)**
 in t



¹ Korrektur der Vorjahreswerte [GRI2-4].

FLUGHAFEN-KENNZAHLEN

Luftverkehr	2024	2023	Veränderung in %
Passagieraufkommen gesamt¹	9.134.761	8.419.679	8,5
Inland	1.201.625	1.157.825 ²	3,8
International	7.933.136	7.261.854 ²	9,2
Transit	10.819	13.921	-22,3
Flugbewegungen gesamt	94.177	92.074	2,3
Gewerblicher Verkehr	81.562	78.413	4,0
Nichtgewerblicher Verkehr	12.615	13.661	-7,7
Cargo-Umschlag (t)	36.141	39.965	-9,6
Luftfracht (t)	34.293	33.086	3,7
Luftpost (t)	1.848	6.879	-73,1

¹ Linien-/Charterverkehr.

² Korrektur des Vorjahreswertes [GRI 2-4].

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

Ergebnisse	2024	2023
Umsatzerlöse Konzern (Mio. €)	315,3	282,3
Umsatzerlöse FSG (Mio. €)	278,2	249,5
Personalaufwand FSG (Mio. €)	87,5	76,5
EBITDA FSG (Mio. €)	26,1	24,7
Geschäftsergebnis Konzern (Mio. €)	-6,4	-12,0
Geschäftsergebnis FSG (Mio. €)	-6,1	-13,6
Eigenkapitalquote FSG (%)	65,3	64,8

INHALT

02 Vorwort der Geschäftsführung 

04 Über diesen Bericht 

Wer wir sind.

08 Der Flughafen Stuttgart 

10 Corporate Governance und Compliance 

15 Organe der Gesellschaft

16 Zusammengefasster Lage- und Konzernlagebericht

Was wir tun.

30 Wirtschaft und Region

34 Standortentwicklung und Verkehrsanbindung

38 Beschäftigte und Arbeitsumfeld

46 Nachbarschaft und Gesellschaft 

50 Umweltmanagement 

56 Klimaschutz und Energie 

63 Biodiversität und Ökosysteme 

66 Ressourcen und Kreislaufmanagement 

Wo wir stehen.

72 Bilanz

74 Gewinn- und Verlustrechnung

75 Anhang

84 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

88 Personalkennzahlen

91 Umweltkennzahlen 

96 Bericht des Aufsichtsrats

97 Gültigkeitserklärung nach EMAS 

Wo wir hinwollen.

100 fairport-Programm 

104 GRI-Index

110 Impressum



Sie leben die weltverbundene Haltung des Stuttgart Airport jeden Tag vor: Die Geschäftsführer Ulrich Heppe und Carsten Poralla arbeiten an der Vision, den Flughafen Stuttgart zu einem der nachhaltigsten und leistungsfähigsten Airports in Europa zu machen.

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

2024 war ein Jahr, in dem wir als Flughafen Stuttgart erneut gezeigt haben, wie wichtig unsere Rolle als Mobilitätsdrehscheibe für Baden-Württemberg ist. Der STR war für 9,1 Mio. Fluggäste – und damit für 8,5 % mehr als noch im Vorjahr – der Start oder das Ziel ihrer Reise. Die Nachfrage nach Flügen ist anhaltend hoch. Klar ist: Die Menschen wollen sich begegnen, Grenzen überwinden, Neues entdecken. Sie wollen mit der Welt verbunden sein.

Um dieses Bedürfnis erfüllen zu können, muss der Landesairport zukunfts- und krisensicher gemacht werden. Wir haben deshalb das vergangene Jahr genutzt, um unsere Klimastrategie STRzero konsequent weiterzuverfolgen. Unser Ziel bleibt: Bis spätestens 2040 wollen wir unseren Betrieb netto-treibhausgasneutral gestalten. Dafür haben wir 2024 wichtige Weichen gestellt – personell, organisatorisch und strategisch. Mit unserem interdisziplinären Team treiben wir die Sanierung und Modernisierung der Terminals und des gesamten Campus voran, sodass die ersten Baumaßnahmen 2027 starten können.

Dass wir STRzero bereits mit voller Kraft umsetzen, beweist der Abwärtstrend bei unseren direkten Treibhausgasemissionen. Diese sanken vergangenes Jahr um 2,8 %, trotz Verkehrsanstieg. Wie uns das gelungen ist, erfahren Sie ab Seite 56.

Auch unsere finanzielle Entwicklung unterstreicht, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Mit einem Konzernumsatz von 315,3 Mio. € und einem deutlich verbesserten Ergebnis von –6,1 Mio. € haben wir einen guten Schritt zurück in Richtung Gewinnzone gemacht. Auf Seite 23 lesen Sie, welche Zahlen wir für 2025 erwarten.

Weltverbunden zu sein bedeutet für uns nicht nur, Menschen räumlich zusammenzubringen. Es heißt auch, für unsere Fluggäste, unsere Region, unsere Mitarbeitenden und für kommende Generationen Verantwortung zu übernehmen. Denn: Weltverbundenheit ist kein Zustand, es ist eine Haltung. Deswegen investieren wir nicht nur in Infrastruktur, sondern auch in Unternehmenskultur, Werte und Zusammenarbeit.

Unser 2.380 Personen starkes Team war 2024 genauso vielfältig wie unsere Passagiere, für die wir da sein wollen. Wir haben uns so aufgestellt, dass wir den Aufgaben der STRzero-Strategie gewachsen sind und zugleich den laufenden Betrieb im Griff haben. Uns ist bewusst, dass wir jegliche Herausforderungen am STR am besten als Einheit meistern werden.

Als *the fairport* ist es unser Anspruch, dauerhaft einer der leistungstärksten und nachhaltigsten Flughäfen Europas zu sein. Zudem bekennen wir uns ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen. Der Dialog mit unseren Stakeholdern setzt dabei immer neue Impulse. Ob bei der Weiterentwicklung unserer Mobilitätsangebote, der Förderung nachhaltiger Technologien oder im Austausch mit unserer Nachbarschaft – wir hören zu, wir lernen, wir gestalten. So arbeiten wir Tag für Tag am fairport.

Für Sie und andere Interessierte legen wir in diesem Bericht unsere Geschäftsentwicklung im Jahr 2024 detailliert dar. Um eine EU-weite Vergleichbarkeit zu erreichen, orientieren wir uns dabei erstmalig an den ESRS-Standards für Nachhaltigkeitsberichterstattung. Unverändert ist die Aufteilung in die vier Kapitel „Wer wir sind“ (→ S. 06), „Was wir tun“ (→ S. 28), „Wo wir stehen“ (→ S. 70) und „Wo wir hinwollen“ (→ S. 98). Teilen Sie uns gerne Ihr Feedback mit.



Ulrich Heppe
Sprecher der Geschäftsführung FSG



Carsten Poralla
Geschäftsführer FSG

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. Der Flughafen zeigt damit die Wechselwirkungen zwischen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Faktoren sowie seinen Einfluss auf den langfristigen Unternehmenserfolg auf. Das Ziel ist dabei stets, seine Stakeholder umfassend und transparent zu informieren.

[GRI 2-4] Seit dem Jahr 2024 berichtet der Flughafen Stuttgart seine Kennzahlen und Entwicklungen in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) in ihrer Fassung vom 09.08.2024. Er will damit möglichst frühzeitig die Vergleichbarkeit zu anderen Unternehmen herstellen und sich gleichzeitig auf die künftigen Berichtspflichten vorbereiten. Die Wesentlichkeitsanalyse, welche die Grundlage für die relevanten, zu berichtenden Themen bildet, wird im Jahr 2025 abgeschlossen. Anschließend berichtet der Landesairport zu allen für ihn wesentlichen Standards. Diese beinhalten unterschiedliche ökologische (E1 – E5), gesellschaftliche (S1 – S4) und unternehmerische (G1) Schwerpunkte. Die Kapitel des vorliegenden Berichts orientieren sich an folgenden Standards:

ESRS	Berichtskapitel
E1 Klimaschutz	Klimaschutz und Energie
E2 Umweltverschmutzung	Umweltmanagement
E3 Wasser und Meeresressourcen	Ressourcen und Abfallmanagement
E4 Biodiversität	Biodiversität und Ökosysteme
E5 Kreislaufwirtschaft	Ressourcen und Abfallmanagement
S1 Eigene Belegschaft	Beschäftigte und Arbeitsumfeld
S2 Mitarbeitende in der Wertschöpfungskette	–
S3 Betroffene Gemeinschaften	Nachbarschaft und Gesellschaft
S4 Endnutzer und Verbraucher	–
G1 Governance	Corporate Governance und Compliance

Der Jahresabschluss des Flughafen Stuttgart für das Geschäftsjahr 2024 wurde nach den Kriterien des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt und bezieht sich auf die FSG. Unter Beachtung dieser Anforderungen gibt der zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht Auskunft über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Jahr 2024 sowohl der FSG als auch ihrer Tochtergesellschaften.

Im Inhaltsverzeichnis sind alle Kapitel kenntlich gemacht, die als konsolidierte Umwelterklärung 2024 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. 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. Der GRI-Index mit der Übersicht über alle behandelten Standardangaben ist auf den Seiten 104 bis 108 zu finden. Der integrierte Bericht ist zugleich Grundlage für unseren Fortschrittsbericht für den Global Compact der Vereinten Nationen, dessen Prinzipien die FSG ausdrücklich unterstützt.

Berichtsgrenzen und Datenerfassung

[GRI 2-3] Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf den Berichtszeitraum des Geschäftsjahres 2024 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. Redaktionsschluss war der 27. Mai 2025.

Die zukunftsgerichteten Aussagen bergen Risiken und Unsicherheiten und sind auf Basis der zum Redaktionsschluss beziehungsweise zum Zeitpunkt der Abnahme des Jahresabschlusses verfügbaren Informationen getroffen worden. 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 des Flughafens anhand von repräsentativen Methoden für den Berichtszeitraum erhoben. Änderungen sind durch entsprechende Fußnoten gekennzeichnet.

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 Menold Bezler Rechtsanwälte Steuerberater Wirtschaftsprüfer Partnerschaft mbB 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 2024 geprüft. Die unabhängigen Abschlussprüfer erteilen der FSG einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, der auf den Seiten 84 bis 87 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 in der Fassung vom 28. August 2017 und 19. Dezember 2018. Die Gültigkeitserklärung nach EMAS befindet sich auf Seite 97.

Die FSG hat den Bericht 2024 in Übereinstimmung mit den GRI Sustainability Reporting Standards in ihrer aktuell gültigen Fassung von 2021 erstellt. Der GRI-Index ist ab Seite 104 zu finden. Mit dem Content Index – Essentials Service hat die GRI diesen Index als Ganzes geprüft.

Ausblick

Ihre finanzielle und nichtfinanzielle Berichterstattung wird die FSG auch künftig in einen Bericht integrieren. Die Flughafengesellschaft geht davon aus, dass die Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) für sie ab dem 01. Januar 2027 gelten wird. Die FSG beobachtet die regulatorischen Entwicklungen aufmerksam und bereitet sich auf die anstehenden Neuerungen im Reporting vor. In diesem Zuge verändert sich auch der Prozess, mit dem festgestellt wird, welche Themen für die Berichterstattung wesentlich sind. Ihre internen Expertinnen und Experten erarbeiten auf Basis der Vorgaben aus den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) die wesentlichen Themen, aus denen sich die Handlungsfelder der FSG ergeben. Die Wesentlichkeitsanalyse nach den ESRS wird auch die Relevanz von Themen aus Sicht der wichtigsten Interessengruppen des Landesairports, wie der Fluggäste, Mitarbeitenden, Anwohnenden, Anteilseigner und geschäftlichen Kontakte, berücksichtigen. Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse nutzt die FSG für die Weiterentwicklung ihrer Strategie auf dem Weg zum fairport.

Wer wir sind.



the fairport sind wir alle – ob auf dem Flughafenvorfeld, in den Terminals, den Werkstätten, der Feuerwache und in den Verwaltungsgebäuden. Das Fundament für unser vertrauensvolles Miteinander ist der fairport-Kodex, der unsere strategischen Unternehmensziele, Werte und Führungsgrundsätze abbildet. Er ist Teil unserer fairport-DNA.



DER FLUGHAFEN STUTTGART

Der Flughafen Stuttgart steht für Konnektivität und Internationalität. Er verbindet Menschen, Baden-Württemberg und die Welt. Der Landesairport sieht sich in der Verantwortung, ein Vorreiter zu sein und seinen Mobilitätsauftrag so klimaschonend und nachhaltig wie nur möglich zu erfüllen. Dabei legt er großen Wert auf die gesellschaftliche Dimension der Nachhaltigkeit: Er lebt Vielfalt, fördert interkulturellen Austausch und ist ein attraktiver Arbeitgeber. *the fairport* ist ein Flughafen für alle.

Eine weltverbundene Region

Der Flughafen Stuttgart ist die Mobilitätsdrehscheibe des Landes. Seine zentrale Lage inmitten Baden-Württembergs erstreckt sich über die Gemarkungen von Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Ostfildern, Neuhausen und Stuttgart. In seinem gesamten Einzugsgebiet sind mehr als 19 Mio. Menschen zuhause. Das Streckennetz des Airports mit dem Flughafen-Code STR umspannt den gesamten Kontinent und reicht darüber hinaus – insbesondere nach Nordafrika und Vorderasien. Über direkte Verbindungen zu wichtigen Hubs ist von Stuttgart aus quasi jedes Land der Welt erreichbar.

[GRI 2-1] Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) sorgt für internationale Anbindung und arbeitet im Auftrag der Öffentlichkeit: Das Land Baden-Württemberg hält 65 % der Geschäftsanteile, die Stadt Stuttgart besitzt 35 %. Seinen Namenszusatz Manfred Rommel trägt der Airport seit 2014 im Andenken an den früheren Oberbürgermeister der Landeshauptstadt und ehemaligen FSG-Aufsichtsratsvorsitzenden.

the fairport hat Bestand

Seit 13 Jahren setzt der STR auf sein fairport-Leitbild. Die Vision ist klar: Der Flughafen will dauerhaft einer der leistungsfähigsten und nachhaltigsten Airports in Europa sein. Dazu gehören für ihn sowohl eine verantwortungsvolle Unternehmensführung als auch, die eigenen Umweltauswirkungen umfassend zu berücksichtigen. Mit seiner weltverbundenen Einstellung will der Landesflughafen sein Klimaziel STRzero erreichen und seine direkten Treibhausgasemissionen bis 2040 auf null bringen.

Eine global orientierte Gesellschaft und deren kultureller Austausch leben von persönlichen Begegnungen. Wissenschaft und Wirtschaft profitieren von einer internationalen Logistikkette über nationale Grenzen hinweg. Damit all dies eine Zukunft hat, setzt sich die FSG für einen möglichst klimaschonenden Luftverkehr ein.



Unsere Aufgabe als STR: Baden-Württemberg mit der Welt verbinden. Als Landesairport orientieren wir uns am Mobilitätsbedarf der Region und wollen diesen so klimaschonend wie möglich mitgestalten.

Transparente Berichterstattung

Der Flughafen Stuttgart arbeitet an der Zukunftsfähigkeit seines Betriebs. Die dazugehörigen Ziele und Maßnahmen sind im fairport-Programm (→ S. 100) festgelegt. Im vorliegenden Bericht macht die FSG alle wichtigen Entwicklungen transparent.

Der STR ist 2011 dem Global Compact der Vereinten Nationen beigetreten und bekennt sich zu dessen Prinzipien sowie zur Agenda 2030 mit den Zielen für nachhaltige Entwicklung. Außerdem ist der Flughafen Teil des Landesnetzwerks KLIMAWIN und folgt dessen Leitsätzen.

Ein Konzern – ein Leitbild

Der Flughafen Stuttgart wird von einer Doppelspitze geführt: Ulrich Heppe ist Sprecher der Geschäftsführung sowie Arbeitsdirektor und zuständig für Finanzen und die Aviation-Sparte. Carsten Poralla ist für Non-Aviation und damit für die Infrastruktur und Immobilien verantwortlich. Dazu zählt auch die energetische Erneuerung der FSG-Gebäude im Zuge der Klimastrategie STRzero. Daneben gehören zum Management vier Prokuristen, ebenfalls männlich.

Das interne fairport-Team, bestehend aus Bereichs-, Abteilungs- und Stabstellenleitungen sowie der Umweltmanagementbeauftragten, unterstützt und berät bei der Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie. Der funktionsübergreifende Kreis überprüft zum Beispiel die Umsetzung des fairport-Programms.

Als oberstes Kontrollorgan befasst sich auch der FSG-Aufsichtsrat regelmäßig mit Nachhaltigkeitsfragen. Das Gremium ist paritätisch besetzt: Es besteht aus acht Vertreterinnen und Vertretern der Gesellschafter sowie weiteren acht von Seiten der Arbeitnehmenden. (→ S. 15).

[GRI 2-1] Die FSG ist ausschließlich in Deutschland tätig. Sämtliche Tochtergesellschaften haben ihren Sitz ebenso im Inland. Folgende Mehrheitsbeteiligungen gehören zum Flughafenkonzern:

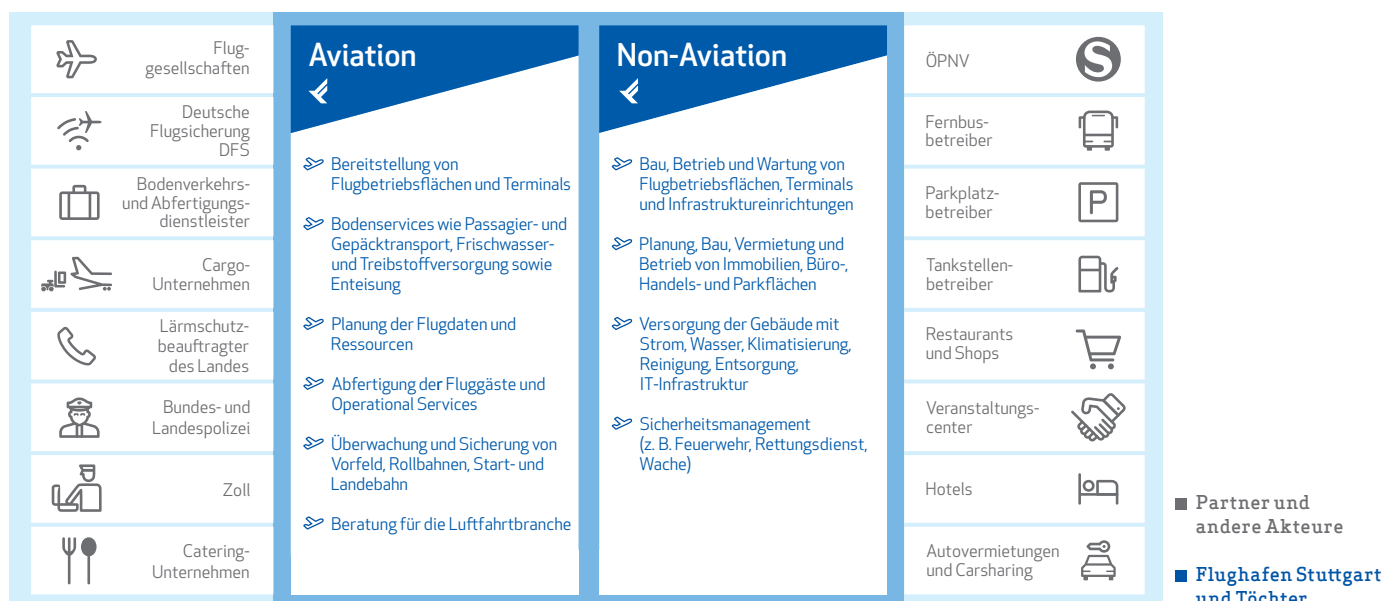
- Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG, 100 %)
- Handels- und Service GmbH (HSG, 100 %)
- Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG, 100 %)
- Cost Aviation GmbH (CA, 75 %)
- S. Stuttgart Ground Services GmbH (SGS, 74,9 %)

Für diese Töchter am STR gilt auch der fairport-Kodex (→ S. 10). Er stellt gemeinsame Grundsätze für verantwortliches Handeln auf.

Daneben hält die FSG Anteile folgender, nicht am Standort Stuttgart ansässiger Unternehmen:

- Baden-Airpark GmbH (65,8 %)
- Flughafen Parken GmbH (20 %)
- Aviation Handling Services GmbH (AHS, 10 %, bis 20.12.2024)

Geschäftsmodell des Flughafen Stuttgart



CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Eine starke Compliance-Kultur ist ein wesentliches Element für den Betrieb des Flughafen Stuttgart. Sie bedeutet die Einhaltung aller relevanten Gesetze, Vorschriften und internen Richtlinien und ist besonders wichtig, um Sicherheit, Effizienz und Vertrauen zu gewährleisten. Das Compliance-Management der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) trägt dazu bei, Risiken zu minimieren und das vertrauensvolle Miteinander mit Passagieren, Geschäftspartnerschaften oder Behörden zu stärken. Intern setzt der Landesairport auf eine gelebte Corporate Governance im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung und auf transparente Kommunikation.

Governance

ESRS GOV-1 Rolle der Geschäftsführung

Die Geschäftsführung der FSG ist verantwortlich für die strategische und operative Ausrichtung des Flughafens. Der Aufsichtsrat überwacht die Umsetzung der Unternehmensstrategie, genehmigt wichtige Entscheidungen und stellt sicher, dass die Interessen von Stakeholdern berücksichtigt werden. Das Ziel der Zusammenarbeit dieser beiden Organe ist es, den Flughafen Stuttgart zu einem der nachhaltigsten und leistungstärksten Airports in Europa zu machen.



Sicherheit hat oberste Priorität. Nicht nur Personen, die auf das Vorfeld wollen, werden geprüft, auch Fahrzeuge mit diesem Zielort werden genau untersucht.

Die Flughafengesellschaft beschäftigt sich tagtäglich mit komplexen Themen. Dazu zählen Rechts- und Compliance-Pflichten aus den unterschiedlichsten Fachgebieten. Die Geschäftsführung verfügt über entsprechendes Fachwissen, um sowohl die strategische als auch die operative Unternehmensausrichtung vor dem Hintergrund dieser Regelwerke durchzuführen. Sie ist auch in letzter Instanz verantwortlich für die Erfüllung aller rechtlichen und selbstauferlegten Verpflichtungen – einzelne Beauftragte, interne Fachleute und Koordinationsstellen unterstützen sie bei der Ausführung.

Durch die Einbeziehung von externer Expertise und eigene Weiterbildung halten sich die Leitungsorgane stets auf dem neuesten Stand, um fundierte Entscheidungen zu treffen und die Unternehmenspolitik verantwortungsvoll zu gestalten. Unterstützt werden sie hierbei vom Compliance-Board, einem internen Gremium, das die Doppelspitze des Landesairports in strategischen, operativen und organisatorischen Fragen rund um das Thema Compliance berät. Dafür erhält das Gremium erweiterte Befugnisse zur Kontrolle der ordnungsgemäßen Umsetzung von Gesetzen und Verpflichtungen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

G1-1 Strategie

Für den Flughafen Stuttgart ist Unternehmenserfolg nur durch wertorientiertes und gewissenhaftes Handeln zu erreichen. Darum haben sich die Flughafen-CEOs zusammen mit ihren Mitarbeitenden auf Unternehmensziele und -werte geeinigt. Zudem entwickelten die Führungskräfte Leitsätze, die festlegen, wie sie sich gegenüber ihren Teams verhalten wollen. Seit 2024 lässt sich die Geschäftsführung an ihrer eigenen Leadership-Leistung messen – ihr Jahresbonus ist an die Einhaltung der Unternehmenswerte und Führungsgrundsätze und damit an die fairport-Ziele (→ S. 100) gekoppelt.

Der fairport-Kodex, welcher zugleich der Code of Conduct ist, gibt die Leitplanken für verantwortungsbewusstes Handeln vor. Er ist für alle Mitarbeitenden und alle Geschäftsführungen der FSG und ihrer mehrheitsbeteiligten Gesellschaften in Stuttgart verbindlich. Er enthält die Umweltpolitik für den EMAS-Wirkungsbereich und ist

auf der Website des Flughafens einsehbar. Innerhalb seines Rahmens sind alle unternehmerischen Entscheidungen zu treffen. Die darin enthaltenen Grundsätze umfassen unter anderem die Unternehmensausrichtung für Integrität und Compliance, Umweltschutz, Menschenrechte, transparente Geschäftspraktiken, Chancengleichheit und Gleichbehandlung. Dadurch behält der STR seine wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken zu diesen Themen im Blick.

Aus Fehlern lernen

Der Airport arbeitet stetig daran, seine Prozesse zu optimieren. Er setzt auf eine konstruktive Verbesserungskultur, in der größere Schäden durch frühzeitiges Eingreifen verhindert werden können. Mitarbeitende werden dazu ermutigt, auf Missstände aufmerksam zu machen und so unethische oder regelwidrige Handlungen im Konzern aufzudecken. Solche werden untersucht und anschließend Maßnahmen getroffen, um Fehlverhalten abzustellen und zukünftig möglichst vorzubeugen. Beschäftigte können sich an den internen Compliance-Beauftragten wenden. Er ist zugleich Vorsitzender des Compliance-Boards.

Eine weitere Möglichkeit – auch für Externe –, Verstöße zu melden, ist das digitale Hinweisgebersystem. Im gesetzlich zulässigen Rahmen schützt es die Identität aller Hinweisgebenden – so könnten alle, die wollen, anonym bleiben. Die FSG nimmt Mitteilungen zu Korruption, Verstößen gegen den Umweltschutz, unfairem Wettbewerb, Diebstahl, Missachtung des Datenschutzes und der Informationssicherheit, Nichteinhaltung von Safety (sicherer Flughafenbetrieb) und Security (Luftsicherheit) oder sonstige Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz entgegen. Für die Meldung von Hinweisen wurde 2024 eine neue Verfahrensordnung implementiert und veröffentlicht.

Unternehmenswerte des STR



G1-2 Lieferantenmanagement

Möchte die Flughafenbetreiberin Dienstleistungen oder Waren zukaufen, so gilt sie als öffentliche Auftraggeberin mit Sonderpflichten und -rechten im Bereich Verkehr. Sie unterliegt somit der Sektorenverordnung (SektVO) gemäß § 98 Abs. 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWG) bei allen Vergaben oberhalb der Schwellenwerte für Liefer- und Dienstleistungsaufträge ab einer Auftragshöhe von 443.000 € und für Bauaufträge oder Konzessionen ab 5.538.000 €. Als Förderer eines fairen Wettbewerbs ist es dem Airport wichtig, auch unterhalb dieser EU-Schwellenwerte jegliche Regularien einzuhalten, welche ein faires Ausschreibungsverfahren für alle Beteiligten ermöglichen.

In seinem jährlichen Unternehmensbericht macht der Flughafen Stuttgart gemäß den gesetzlichen Offenlegungspflichten seine Entwicklung in Bezug auf Lieferkettensorgfaltspflichten transparent. Entsprechend des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) identifiziert er Menschenrechts-, Umwelt- und Compliance-Risiken oder Verstöße gegen seine eigenen Prinzipien innerhalb seiner Lieferkette und versucht, diese durch wirksame Maßnahmen zu verhindern, zu minimieren oder zu beenden. Der Flughafen Stuttgart legt außerdem großen Wert darauf, dass auch seine Lieferfirmen die geltenden Gesetze und Vorschriften einhalten. Dies umschließt Richtlinien zu fairem Wettbewerb, Integrität, grundlegenden Menschenrechten, Umweltbelangen und verantwortungsvollem Handeln. Der Landesairport will keine Geschäftsbeziehungen mit Unternehmen oder Personen unterhalten, die diese Standards nicht erfüllen. Ein elektronisches Hinweisgebersystem des Flughafens besteht.

Gefährdungen frühzeitig erkennen

Die Risikoanalysen werden vom Zentraleinkauf des Flughafens durchgeführt. Er integriert die relevanten Tochtergesellschaften und tauscht sich regelmäßig mit ihnen aus, damit die Risiken in den Lieferketten der Beteiligungen zuverlässig und rechtzeitig berücksichtigt, identifiziert und bewertet werden können. Andere Stellen der FSG werden ebenfalls eingebunden, sofern das erforderlich ist. Der STR betreibt ein zentrales IT-Tool zum LkSG, in welchem die relevanten Informationen eingepflegt und verarbeitet werden. Dieses System wird von einem externen Dienstleister bereitgestellt und dient vor allem zur Unterstützung bei der Risikoanalyse sowie der Berichterstattung und Dokumentation.

Wird ein Verstoß in Bezug auf die Themen Anti-Korruption und Anti-Bestechung, Menschen- und Arbeitsrechte, Umweltschutz oder Arbeitssicherheit festgestellt, leitet der Landesairport entsprechende Schritte ein. Diese beinhalten beispielsweise ergänzende Fragebögen zu den jeweiligen kritischen Themengebieten und Einladungen zu Assessments. Die Ergebnisse werden entsprechend geprüft und bewertet.

Ergibt sich aus den eingeleiteten Maßnahmen keine Verbesserung der Situation, so kann es im Extremfall zur Beendigung der Geschäftsbeziehungen mit der betroffenen Geschäftspartnerschaft kommen.

Bereits in der Ausschreibung werden potenzielle Lieferantinnen und Lieferanten durch die Fremdfirmenrichtlinie auf den Umweltschutzstandard der FSG hingewiesen. Diese Anforderungen sind auch in der Bewertungsmatrix für die Lieferantenauswahl enthalten. Wenn der Flughafen neue Lieferfirmen und Auftragnehmer beurteilt, verwendet er beispielsweise vorliegende Zertifizierungen wie EMAS oder ISO 14001, um die Umweltverträglichkeit eines Betriebs festzustellen.

G1-3 Korruption und Bestechung

Eine starke Compliance-Kultur basiert in erster Linie auf dem Verhalten des Managements und der Mitarbeitenden. Das Fundament dafür bildet der fairport-Kodex als Code of Conduct. Indem sie die Werte und Normen aktiv vorleben, nehmen die oberste Leitungsebene und Führungskräfte eine Vorbildfunktion für vertrauensvolles Handeln ein. Die Kontroll- und Führungsorgane sind dazu angehalten, dafür Sorge zu tragen, dass alle geschäftlichen Entscheidungen auf Rechtmäßigkeit,

Integrität und den Unternehmenswerten beruhen. Darüber hinaus gelten bei der FSG spezifische Regeln und Prozesse zur Verhinderung von Korruption und Bestechung. So gibt es eine verbindliche Unternehmensrichtlinie für die gesamte Belegschaft zum Umgang mit Geschenken, Einladungen und anderen Zuwendungen sowie Spenden und Sponsoring.

Durch ein Set unterschiedlicher allgemeiner und spezieller webbasierter Compliance-Schulungen sollen die Mitarbeitenden dabei unterstützt werden, wichtige relevante gesetzliche Vorgaben und interne Richtlinien zu verstehen. Sie helfen dabei, das Bewusstsein für Risiken zu schärfen, Risikosituationen richtig einzuschätzen, und benennen zugleich alle Stellen im Unternehmen, von denen die Belegschaft bei Zweifeln Unterstützung erhält. Die E-Learnings sind allen Beschäftigten der FSG zugänglich. Ein weiteres unterstützendes Tool ist die zentrale Compliance-Datenbank. Sie enthält gesetzliche Vorgaben, die für die Arbeiten am Flughafen wesentlich sind. Dazu gehören zahlreiche Rechts- und Compliance-Pflichten aus dem deutschen und europäischen Luftrecht, Wettbewerbsrecht, Umweltrecht (→ S. 50), Bau- und Planungsrecht, Datenschutz, Arbeitsschutzrecht, Safety und Security sowie die Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Umweltrisiken und Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette.



Um Risiken zu minimieren und Gefahren möglichst zu vermeiden, werden die Mitarbeitenden des Airports zu den unterschiedlichsten Themen geschult – entweder online oder vor Ort.

Parameter und Ziele

G1-4 Bestätigte Compliance-Fälle

Die FSG duldet keine Verstöße gegen geltende Anti-Korruptions- und Anti-Bestechungsvorschriften. Sollte eine Untersuchung einen Vorwurf gegen diese Richtlinien bestätigen, so wird der Airport unter Berücksichtigung der individuellen Umstände des Falles angemessene Schritte einleiten. Beispiele hierfür sind Disziplinarmaßnahmen, Schadenersatzforderungen, Schulungen, Sensibilisierung oder eine Optimierung der betroffenen Prozesse. Im Jahr 2024 gab es in diesem Zusammenhang keine Sanktionen gegen die Flughafengesellschaft.

Für öffentliche Unternehmen wie den Flughafen Stuttgart gilt der Public Corporate Governance Kodex Baden-Württembergs. Zu ihm und seinen Standards für die Steuerung, Leitung und Aufsicht von Firmen bekennt sich der Landesairport und verankert diese bei sich. Seine Entsprechenserklärung ist auf der Website des Flughafens veröffentlicht.

G1-5 Politische Tätigkeiten

Der Flughafen Stuttgart bringt sich aktiv in verschiedenen Branchen- und Fachverbänden ein. Themen wie Klimaschutz, Luftverkehr und Infrastruktur werden dort gemeinschaftlich diskutiert und vorangetrieben (→ S. 61). Daneben ist der regelmäßige Austausch zwischen Politik und Flughafen wichtig, um Entscheidungen auf aktueller Basis treffen zu können. Die zentrale Stelle Public Affairs bildet die Schnittstelle für alle politischen Themen. Sie informiert die Geschäftsführung regelmäßig zu aktuellen Entwicklungen. Darüber hinaus veröffentlicht der Flughafen in seinem STR Politikbrief Daten, Fakten, Standpunkte und Hintergründe zum Thema Luftverkehr am Standort Stuttgart. Er verhält sich grundsätzlich politisch neutral. Um Transparenz über seine politischen Interaktionen zu wahren, ist der Flughafen Stuttgart im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eingetragen.

Der Flughafen Stuttgart ist Mitglied in folgenden Verbänden:

- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.
- Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
- Kommunalen Arbeitgeberverband Baden-Württemberg e. V.
- Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände
- American Chamber of Commerce in Germany e. V.
- Forum Luft- und Raumfahrt Baden-Württemberg e. V.
- Smart Grids-Plattform Baden-Württemberg e. V.

G1-6 Zahlungspraktiken

Wer von anderen verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln einfordert, muss selbst mit gutem Beispiel vorangehen. Deshalb verfolgt der Flughafen Stuttgart das Ziel, den mit Zulieferern vertraglich vereinbarten Zahlungsrahmen einzuhalten. Dabei macht der Airport zwischen seinen Lieferantinnen und Lieferanten keinen Unterschied.

Die maximal 30-tägige Zahlungsfrist und die sonstigen Zahlungsbedingungen der FSG orientieren sich an den marktüblichen Standards und sind auf Rechnungen oder in Verträgen festgehalten.

Fristen im Blick

Die formelle Rechnungsprüfung erfolgt durch die Buchhaltung der FSG. Diese prüft, ob die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und alle erforderlichen Pflichtangaben gemäß dem Umsatzsteuergesetz § 14 vorhanden sind. Nur so ist die Voraussetzung für den Vorsteuerabzug gegeben. Die sachliche und rechnerische Kontrolle wird nach dem Vier-Augen-Prinzip durch die Fachabteilung und den Zentraleinkauf vorgenommen. Die finale Freigabe erfolgt gemäß der aktuell gültigen Kompetenzordnung.

Nach Buchung der genehmigten Rechnung erfolgt die Überweisung nach Fälligkeit in der Kreditorenbuchhaltung. Diese wird über eine Unternehmenssoftware gesteuert und fristgerecht in den Zahllauf übergeben.



Auf dem Vorfeld gibt es zahlreiche Regeln, um einen reibungslosen Flugverkehr zu gewährleisten. Die Airport Duty Manager sind jeden Tag im Einsatz, um vor Ort nach dem Rechten zu sehen.

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Gesellschafter

Land Baden-Württemberg 65 %
Landeshauptstadt Stuttgart 35 %

Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat gehörten im Geschäftsjahr 2024 folgende Mitglieder an:

Winfried Hermann

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

Martin Stadelmaier

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

Dr. Frank Nopper

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

Hanna Binder

ver.di, Arbeitnehmersvertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH

Thomas Dörflinger, MdL

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

Holger Düdden

Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, Mitglied Vermittlungsausschuss und Personalkommission

Heiko Engling

Ministerialdirektor im Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg (ab 01.07.2024)

Frank Hoffmann

Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, Mitglied Beteiligungs- und Finanzausschuss

Dennis Huber

Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH, Vorsitzender Beteiligungs- und Finanzausschuss

Mehmet Ildes

Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, Mitglied Vergabeausschuss (ab 24.07.24)

Anna Müller

Arbeitnehmersvertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH, Mitglied Personalkommission und Vergabeausschuss

Gabriele Nuber-Schöllhammer

Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, stellvertretende Vorsitzende Vergabeausschuss (bis 24.07.2024)

Maria Samara

Arbeitnehmersvertreterin der SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Vorsitzende Vergabeausschuss

Eckhard Schwill

komba gewerkschaft nrw, Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH

Andreas Schwarz, MdL

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

Edith Sitzmann, Ministerin a. D.

im Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg (bis 30.06.2024)

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

Geschäftsführung

Ulrich Heppe

Jurist, Sprecher der Geschäftsführung

Carsten Poralla

Dipl.-Ing.

Dennis Huber

Jurist, Prokurist

Ralf Laßau

Dipl.-Ing., Prokurist

Andreas Schweizer

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

Dirk Spengler

Dipl.-Betriebsw., Prokurist

ZUSAMMENGEFASSTER LAGE- UND KONZERNLAGE- BERICHT

der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2024

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: globale Erholung und Polykrise

Das Jahr 2024 war geprägt durch die Kriege in der Ukraine und im Nahen Osten, aber auch von stagnierender Wirtschaftsleistung und politischen Wendungen.

Im ersten Quartal gab es zahlreiche Streiks. Europaweit protestierten Bäuerinnen und Bauern gegen überbordende Bürokratie und gekürzte Agrarsubventionen. In Deutschland rief die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer in mehreren Wellen zu mehrtägigen Streiks auf, mit denen die 35-Stunden-Woche ab 2029 erkämpft wurde. Die Tarifrunde des Bodenpersonals der Lufthansa endete im März nach mehreren Ausständen mit durchschnittlich 12,5 % mehr Lohn. Höhere Löhne erkämpfte sich auch das Sicherheitspersonal an Flughäfen, mit Streiks, die teils zur Streichung aller Abflüge führten.

Zu Beginn der Pfingst- und Sommerferien riefen Klimaaktivistinnen und Klimaaktivisten bundesweit zu „ungehorsamen Versammlungen“ auf. Dabei drangen sie an mehreren Airports in den Sicherheitsbereich ein, was eine Diskussion über Defizite bei den Sicherheitskonzepten der Flughäfen auslöste.

Am 19. Juli 2024 führte ein fehlerhaftes Update des amerikanischen Softwarehauses CrowdStrike zu einem weltweiten Ausfall grundlegender IT-Systeme. Stark betroffen waren auch Airports, Airlines und Krankenhäuser, zahlreiche Flüge fielen aus. Der globale IT-Crash zeigte, wie verwundbar weltweit vernetzte Systeme nicht nur in der Luftfahrt sind.

Die Nachfrage nach privaten Flugreisen blieb unverändert hoch. Bei der Erholung der Passagierzahlen ist Deutschland europaweit jedoch auf dem viertletzten Platz. Luftverkehrssteuer, Luftsicherheitsgebühren und hohe Gebühren für Flugsicherung belasten den Standort. Für fairen Wettbewerb fordern Airlines und Verbände dringend eine Kurskorrektur.

Neben dem Klimawandel rückt auch Overtourism in den Blick: Einheimische protestieren gegen zerstörerischen Massentourismus und die oft einseitige Verteilung knapper Ressourcen wie Wasser und Wohnraum. Eintrittsgebühren an touristischen Hotspots oder begrenzte Landungen für Kreuzfahrtschiffe dürften erst der Anfang sein.



Die Terminals füllen sich wieder. Besonders in den Ferienzeiten zeigt sich die unveränderte Reiselust und das Mobilitätsbedürfnis der Menschen. Für 9,1 Mio. Passagiere war der STR der Start- oder Endpunkt ihrer Reise.



45 Airlines bringen die Passagiere des STR an ihr Ziel. In seinem europäisch orientierten Streckennetz bedient der Stuttgarter Airport viele Ferienzeile und zahlreiche Umsteigehubs. Er ermöglicht damit seinen Reisenden eine weltweite Konnektivität.

Die Unsicherheit durch die Polykrise wird andauern: Die Konflikte in der Ukraine und im Nahen Osten führen durch internationale Verflechtungen zu weltweiten Spannungen. Die neue Regierung in den USA wird die internationale Zusammenarbeit politisch und wirtschaftlich radikal ändern. Die neue Bundesregierung wird entscheidende Weichen stellen müssen, um eine nachhaltige Zukunft zu sichern – 2024 war das heißeste Jahr seit Beginn der Temperaturaufzeichnungen. Angesichts dieser grundlegenden Herausforderungen kommen neue Anstrengungen auf die Luftfahrt zu.

Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft und des Konzerns

Luftverkehr

Fluggäste: mehr Passagiere und mehr Destinationen

Im Jahr 2024 nutzten insgesamt 9,1 Mio. Fluggäste den Flughafen Stuttgart – die Nachfrage stieg im Vergleich zum Vorjahr um 8,4 %. Der Flughafen erreichte eine Recovery-Rate von 72 % im Vergleich zum Vor-Pandemie-Niveau 2019. Das Passagieraufkommen war in jedem Monat höher als in dem jeweiligen Monat des Vorjahres. Im August und September wurde die 1-Million-Marke überschritten.

Insgesamt starteten und landeten 45 Airlines ab Stuttgart. Den größten Marktanteil hält die Lufthansa-Tochter Eurowings mit 39,7 %. An zweiter Stelle steht Sunexpress, gefolgt von TUI Fly an dritter Position. Pegasus und Lufthansa komplettieren mit einem identischen Marktanteil von 5,4 % die Top 5 der größten Carrier am Flughafen Stuttgart.

Der Flugplan deckt insgesamt 120 Destinationen in 45 Ländern ab. Marabu Airlines eröffnete eine neue Base am Flughafen Stuttgart und bedient eine Vielzahl an Sonnenzielen auf den Kanaren, Balearen und in Ägypten. Ebenfalls neu starteten die Airlines WizzAir mit Flügen nach Budapest sowie SkyAlps mit einer Verbindung nach Bozen. Nicht mehr bedient wird die Langstreckenverbindung von Delta Air zwischen Stuttgart und Atlanta. Neben europäischen Verbindungen und vielen Ferienzeilen werden wichtige Umsteigehubs wie Amsterdam, Istanbul, London, Wien oder Zürich täglich angefliegen. Damit ist der Flughafen Stuttgart an die weltweiten Streckennetze der Airlines angebunden, die dort ihre jeweilige Basis haben, und sichert sich so eine weltweite Konnektivität.

Die gefragtesten Reiseziele waren die Türkei, Spanien und Großbritannien. Bei den beliebtesten Zielorten belegten Istanbul, Palma de Mallorca und Antalya die vordersten drei Plätze. Weiterhin einen Großteil der Reisenden ab Stuttgart sind der Sparte Visiting Friends and Relatives (VFR) und den touristischen Verkehren zuzuordnen.

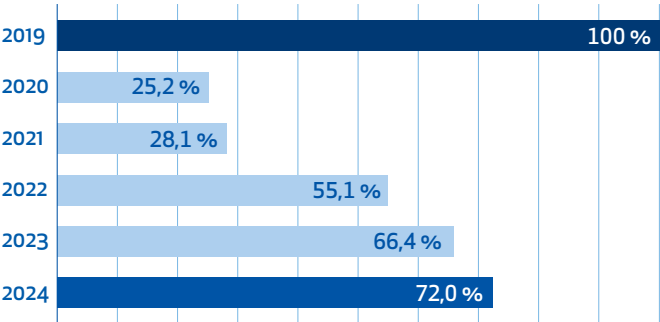
Als größtes Marktsegment des Flughafen Stuttgart steuerte das europäische Ausland 7,5 Mio. der insgesamt 9,1 Mio. Reisenden bei. Das sind 8,7 % mehr als im Vorjahr. Der Verkehr ins übrige Ausland verzeichnete 387.890 Passagiere. Das bedeutet eine Zunahme um 23,4 %. Innerdeutsch flogen 1,2 Mio. Passagiere, die am häufigsten frequentierten Ziele waren Berlin und Hamburg. Im Vergleich zum Vorjahr sind das 3,9 % mehr Inlandsflüge. Die Zunahme ist damit bei Strecken innerhalb Deutschlands deutlich geringer als bei grenzüberschreitenden Reisen, was auf ein steigendes Klimabewusstsein der

Menschen, vermehrte Videokonferenzen statt Präsenzterminen, Streckenstreichungen und den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zurückzuführen ist.

Flugbewegungen: erneuter Anstieg zu verzeichnen

71.386 zivile Flugbewegungen verzeichnete der Flughafen Stuttgart im Jahr 2024. Das ist ein Anstieg um 2,3 %, jedoch liegt der Wert immer noch unter dem Vor-Pandemie-Niveau. Im Schnitt beförderte jedes Passagierflugzeug 128 Personen pro Flug, das entspricht einer Auslastung von 80,3 %. Der Sitzladefaktor verbesserte sich damit im Vergleich zum Vorjahr abermals. Die Fluggesellschaften setzten auch im Jahr 2024 auf größere Maschinen, um der wiederholt gestiegenen Nachfrage nach Reisen gerecht zu werden.

Entwicklung der Passagierzahlen im Vorkrisenvergleich



Luftfracht und Luftpost: mehr Cargo, aber weniger Post

Das Cargo-Aufkommen überstieg das Volumen des Vorjahres um 3,7 %. Den größten Anteil hat die Luftfrachtverbindung der Spedition Kühne+Nagel, die 2023 ihre Arbeit am Flughafen Stuttgart aufnahm. Am Flughafen Stuttgart wird vorwiegend Premiumfracht aus den Bereichen Automotive und Maschinenbau umgeschlagen. Eine Änderung gab es hingegen bei der Nachtluftpost: Seit Ende März 2024 wird diese nicht mehr über den Flughafen Stuttgart befördert. Grund dafür ist eine Änderung bei den Brieflaufzeiten im neuen Postgesetz. Ein schneller Transport mit dem Flugzeug ist nach der Novelle nicht mehr notwendig. Daher wurden nur in den Monaten Januar bis März noch etwa 1.800 t Luftpost transportiert.

Weitere Entwicklungen im Geschäftsverlauf

STRzero-Vorbereitungen laufen gut an

Nach einer Einstellungskampagne im Jahr 2023 verfolgte der Flughafen Stuttgart mit neuen personellen Ressourcen weiterhin seine ehrgeizigen Ziele im Rahmen des STRzero-Großprojektes. Der Ausschreibungsprozess für die Vergabe der Planungsleistungen von STRzero für das Terminal 4 wurde 2024 abgeschlossen. Die internen Expertinnen und Experten, die mit den Aufgaben rund um das Langzeitprojekt betraut sind, arbeiten an einer detaillierten Ausgestaltung der einzelnen Bauabschnitte. Am Zeithorizont hat sich nichts geändert: bis 2040 müssen alle Baumaßnahmen abgeschlossen sein.



Für die exportorientierte Wirtschaft in Baden-Württemberg ist die schnelle und direkte Lieferung von Gütern per Luftfracht enorm wichtig. Die Spedition Kühne+Nagel setzt eine Boeing 747 mit bis zu 130 t Zuladung ein, um die Premiumfracht zu transportieren.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Der Flughafen Stuttgart stellt weiterhin seine Vision, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein, in den Mittelpunkt seines Handelns. Die damit verbundenen nichtfinanziellen Steuerungsgrößen, gebündelt im fairport-Programm, sind gemeinsam mit den finanziellen Leistungsindikatoren Umsatz und EBITDA Ausdruck der strategischen Ausrichtung. Geschäftserfolg und Nachhaltigkeit werden damit miteinander verzahnt. Die intern gemeinsam erarbeiteten Unternehmensziele Wertschöpfung, Service, Verkehr, Umwelt, Airport City und Mitarbeitende sind dabei die Richtschnur, an der sich alle unternehmerischen Entscheidungen orientieren.

Die grundsätzlichen Rahmenbedingungen mit großer Unsicherheit hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Weltwirtschaft vor dem Hintergrund der Polykrisen haben sich auch im Jahr 2024 nicht grundlegend verbessert. Besonders der weiter anhaltende Angriffskrieg Russlands in der Ukraine sowie der Nahostkonflikt geben Anlass zur Sorge. Zwar hat sich das Inflationsgeschehen in Deutschland und Europa etwas abgeschwächt, aber öffentliche und private Haushalte sind aufgrund der nicht oder nur schwach wachsenden Wirtschaft weiterhin belastet. Die Regierungskrise in Deutschland mit dem Zusammenbruch der Ampel-Koalition und ein drohender Handelskonflikt mit den USA nach der Wiederwahl Trumps als Präsident der USA machen die weitere Entwicklung zusätzlich schwer einschätzbar.

Auch wenn die beschriebenen Entwicklungen das Ertragspotenzial der FSG aktuell weiterhin belasten, hält sie an ihrer strategischen Ausrichtung fest. Nach der Bewältigung akuter Krisen in den vergangenen fünf Jahren rückt dabei wieder die langfristige Entwicklung zunehmend in den Vordergrund. Standortnachteile des deutschen Luftverkehrs sorgen auch beim Flughafen Stuttgart derzeit für ein verlangsamtes Wachstum. So reichen 9,1 Mio. Passagiere im Jahr 2024 noch nicht aus, um in die Gewinnzone zurückzukehren. Die Nachfrage nach Mobilität ist jedoch ungebrochen, sodass der Flughafen Stuttgart die organisatorischen und konzeptionellen Voraussetzungen für die Zukunftssicherheit mit seiner STRzero-Strategie schafft.

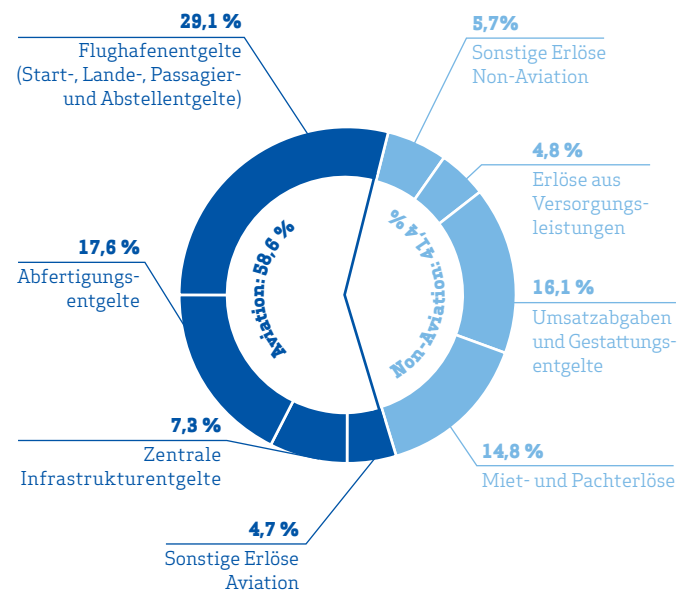
Die Verbesserung des Planergebnisses von -13,6 Mio. € auf -6,1 Mio. € ist Zeichen dafür, dass der eingeschlagene Weg richtig ist und daher fortgesetzt wird. Ein stabiler operativer Betrieb als Grundlage und eine klare Vision sollen damit die Zukunftsfähigkeit des Flughafen Stuttgart als modernen, leistungsfähigen Airport und Verkehrsdrehscheibe sichern, und das ab dem Jahr 2040 netto-treibhausgasneutral im direkten Einflussbereich.

Ertragslage FSG-Konzern

Der Umsatz des FSG-Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf 315 Mio. € (Vorjahr: 282 Mio. €). Das Konzernergebnis betrug -6,4 Mio. € (Vorjahr: -12,0 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 rund 9,1 Mio. führt im Jahr 2024 zu einem Umsatz der FSG von 278,2 Mio. € (Vorjahr: 249,5 Mio. €). Die tatsächliche Zahl der Passagiere fiel 3,2 % niedriger aus als bei den ursprünglichen Planungen prognostiziert. Durch umgesetzte Preissteigerungen sind die Ist-Umsätze gegenüber dem Vorjahr jedoch überproportional um 11,5 % gewachsen und liegen 2,2 % über den geplanten. Die Umsätze verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Segmente:



Geschäftsbereich Aviation: Passagierzahlen und Umsatz steigen kontinuierlich

Der Umsatz des Geschäftsbereichs Aviation ist mit 163,1 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr (144,6 Mio. €) um circa 13 % gestiegen. Die Flughafenentgelte (Start-, Lande-, Passagier- und Abstellentgelte) trugen als nach wie vor größter Posten bei den Aviation-Umsätzen mit 80,9 Mio. € zum Geschäftsbereichs-Umsatz bei. Die größtenteils passagierunabhängigen Umsätze waren mit 82,3 Mio. € um 4,3 % höher als die geplanten Umsätze von 78,8 Mio. €.

Geschäftsbereich Non-Aviation: Umsätze aus Verpachtung wachsen deutlich

Bei den Non-Aviation-Umsatzerlösen (Immobilien, Facility Management, Informations- und Kommunikationstechnologie) verzeichnete die FSG mit 115,0 Mio. € ein Plus von 9,8 % im Vergleich zum Vorjahr (104,8 Mio. €). Die von Passagieren abhängigen Umsätze unter anderem aus Parkierung sowie die Umsatzpacht der Gastronomen und Ladengeschäfte nahmen vor dem Hintergrund der Verkehrserholung sowie Preissteigerungen zu. Mieterlöse aus der Airport City (unter anderem SkyLoop, SkyOffice und SkyPort) konnten leicht gesteigert werden. Insgesamt lagen die im Non-Aviation-Bereich erzielten Umsätze mit 7,5 % deutlich über dem Planwert von 107,0 Mio. €.

Materialaufwand steigt mit Abfertigungsvolumen

Der Materialaufwand war mit 89,8 Mio. € um 5,8 Mio. € (6,9 %) höher als im Vorjahr. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf die gestiegenen sonstigen bezogenen Fremdleistungen und Personalleasingzahlungen an die Abfertigungstochter SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH aufgrund der Zunahme des Abfertigungsvolumens sowie der Tarifsteigerungen.

Personalaufwand: weiterhin steigender Personalbedarf und Tarifentwicklung

Der notwendige Personalaufbau der vergangenen Jahre wurde im Jahr 2024 fortgesetzt, bevor er im Laufe des Jahres 2025 abgeschlossen wird. Freie Stellen konnten wiederbesetzt werden und zusätzliche Beschäftigte haben zwischenzeitlich ihre Arbeit zur Umsetzung von STRzero aufgenommen. Damit hat sich der Flughafen Stuttgart so aufgestellt, dass er zukunftsfähig und ab 2040 netto-treibhausgasneutral wirtschaften kann. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 87 Stellen aufgebaut. Darüber hinaus steigerten im Jahr 2024 Tarifierhöhungen von durchschnittlich 11,5 % den Personalaufwand, der gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 11,0 Mio. € (+ 14,3 %) auf 87,5 Mio. € stieg und damit leicht unter Plan lag.

Abschreibungen leicht gesunken

Das Abschreibungsvolumen 2024 lag mit 30,0 Mio. € unter dem Vorjahr (32,9 Mio. €). Die insgesamt sinkenden Abschreibungen sind ein Indiz für den alternden Gebäudebestand am Flughafen Stuttgart und machen den Modernisierungsbedarf deutlich. Trotz der derzeit negativen Unternehmensergebnisse ist es für die FSG daher von

essenzieller Bedeutung, weiterhin in den Anlagenbestand zu investieren, um die Gebäude und Anlagen betriebsbereit zu halten.

Sonstige betriebliche Aufwendungen nehmen zu

Im Geschäftsjahr 2024 stieg das Gesamtvolumen der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 11,9 Mio. € gegenüber dem Vorjahr auf 77,9 Mio. €. Grund dafür sind unter anderem steigende Personalkosten im Bereich der Kontroll- und Überwachungskosten sowie gestiegene Instandhaltungsaufwendungen und sonstige Aufwendungen.

Finanzergebnis negativ

Trotz der weiterhin negativen Ergebnissituation hat die FSG ihre Fremdkapitalverbindlichkeiten in Höhe von rund –123,5 Mio. € zum 31. Dezember 2024 um 2,6 Mio. € gegenüber Vorjahr reduziert.

Die FSG refinanziert sich weiterhin zu marktüblichen Konditionen am Kapitalmarkt. Nach den starken Zinsanstiegen zur Bekämpfung der Inflation als Folge des Krieges in der Ukraine hat die Europäische Zentralbank die Leitzinsen seit Mitte 2024 kontinuierlich gesenkt, wovon die FSG jedoch erst im Jahr 2025 profitieren wird. Im Jahr 2024 ist der Zinsaufwand mit 5,8 Mio. € gegenüber Vorjahr um 1,1 Mio. € angestiegen. Hintergrund ist eine Anpassung der konzerninternen Zinsverrechnung des Darlehens gegenüber der Baden Airpark GmbH.

Die Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungsverträgen von Tochtergesellschaften stiegen auf 5,7 Mio. € (Vorjahr: 4,5 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2024 wurden darüber hinaus erforderliche Wertberichtigungen unter anderem auf die Beteiligung an einer Tochtergesellschaft in Höhe von insgesamt 2,2 Mio. € vorgenommen. Das Finanzergebnis liegt insgesamt mit –2,2 Mio. € um 3,3 Mio. € über dem Vorjahr (–5,5 Mio. €).

Jahresergebnis

Die weiterhin spürbaren Krisenauswirkungen und die nur mäßige Erholung der Passagierzahlen belasten das Jahresergebnis der FSG weiter. Insgesamt ist das Jahresergebnis gegenüber dem Vorjahr (–13,6 Mio. €) mit –6,1 Mio. € somit um 7,5 Mio. € verbessert und liegt 7,5 Mio. € über dem geplanten Jahresergebnis. Das EBITDA als Indikator für die operative Performance ist deutlich positiv und lag für das Geschäftsjahr bei 26,1 Mio. € und damit über Vorjahres- (24,7 Mio. €) und Planniveau (23,7 Mio. €).

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die notwendigen Investitionen in das Anlagevermögen des Geschäftsjahres konnten aus dem operativen Cashflow sowie dem bestehenden Kreditrahmen finanziert werden. Die FSG ist bestrebt, für die Finanzierung der Investitionen Fördermittel zu generieren, im Jahr 2024 sind 3,7 Mio. € (Vorjahr: 0,8 Mio. €) an Zuschüssen aus nationalen und europäischen Fördertöpfen zugeflossen. Zum 31. Dezember 2024 betrug das Eigenkapital 333,4 Mio. € (Vorjahr: 339,5 Mio. €). Die Eigenkapitalquote liegt mit 65,3 % (Vorjahr: 64,8 %) 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 gesunken und mit 87,9 Mio. € unterhalb des Vorjahresniveaus mit 90,5 Mio. €. Insgesamt zeigt die Entwicklung des Fremdkapitalbestandes, dass die getroffenen Managemententscheidungen wirksam sind und die Liquidität des Konzerns durch einen Rückgang der Verschuldung entlasten. Die vorhandenen Kreditlinien von 250 Mio. € bei Banken sind zur Sicherung der Liquidität ausreichend.

Investitionen in die Zukunft

Die Flughafengesellschaft benötigt insbesondere für den Bestands-erhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur Kapital. Im vergangenen Geschäftsjahr brachte die Flughafengesellschaft 19,3 Mio. € (Vorjahr: 17,5 Mio. €) für immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagevermögen auf. Für die Investitionen in das Projekt STRzero sind insgesamt mehr als 2 Mrd. € geplant.

Tochtergesellschaften

Baden-Airpark GmbH (65,8 %)

Mehrheitsgesellschafterin der Baden-Airpark GmbH (BAG) ist die FSG mit 65,8 %. Die übrigen 34,2 % der Anteile hält die Baden-Airpark Beteiligungsgesellschaft mbH, ein Zusammenschluss regionaler Gebietskörperschaften aus Städten, Landkreisen und Gemeinden.

Der Luftverkehr am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) entwickelte sich 2024 weitaus besser als der Durchschnitt an den deutschen Flughäfen.

Mit einem Verkehrsaufkommen von 1.812.844 Passagieren (Vorjahr: 1.743.808), 41.969 Flugbewegungen (Vorjahr: 40.938) und 1.532,4 t Luftfracht (Vorjahr: 1.829,9) konnten die Zahlen aus 2023, mit Ausnahme der Luftfracht, deutlich übertroffen werden. Auch die Pre-Covid-Zahlen aus 2019 (1.346.750 Passagiere, 36.088 Flugbewegungen und 1.229,8 t Luftfracht) konnten deutlich überboten werden.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 25.365 T€ erzielt. Dies entspricht einer Steigerung von 4,4 %. Dabei lagen die Umsatzerlöse im Aviation-Bereich mit 13.158 T€ auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 13.166 T€) und die Non-Aviation Erlöse konnten von 11.125 T€ auf 12.207 T€ gesteigert werden.

Das Geschäftsjahr 2024 schloss mit einem Jahresfehlbetrag von 2.371 T€ (Vorjahr: 2.832 T€).

Cost Aviation GmbH (75 %)

Die Tochtergesellschaft ist ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (75 %) und der Inform Institut für Operations-Research und Management GmbH (25 %). Die Cost Aviation GmbH erwirtschaftete 2024 mit ihren Beratungen am Drittmarkt einen Umsatz von 174 T€ (Vorjahr: 165 T€) und ein Jahresergebnis von 22 T€ (Vorjahr: 37 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 2024 betrug das Ergebnis vor Ergebnisabführung 387 T€ (Vorjahr: 383 T€).

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

Die Konzerngesellschaft der FSG betreibt einen Teil der Einzelhandelsgeschäfte am Flughafen Stuttgart und Teile des gastronomischen Angebots in Terminal 1. Der Jahresumsatz betrug 2024 27.416 T€ (Vorjahr: 23.953 T€). Das Ergebnis vor Ergebnisabführung lag mit 2.934 T€ auf Vorjahresniveau (3.013 T€).



Ohne die Töchter geht nichts! Egal ob Abfertigungen, Einzelhandel, Check-in, Energielieferungen, Gastronomie-Angebote, Passagier- und Gepäcktransport oder Boarding-Support: Die FSG kann den Flughafenbetrieb nur gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen aufrechterhalten.

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 2024 42.687 T€ (Vorjahr: 36.696 T€). Das Ergebnis vor Ergebnisabführung lag mit 1.238 T€ über dem Vorjahr (1.051 T€).

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

Die S. Stuttgart Ground Services GmbH (SGS), ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (74,9 %) und der AHS Aviation Handling Services GmbH (25,1 %), betreibt den Geschäftsbereich Passage (Check-in, Ticketing und Lost & Found) am Flughafen Stuttgart. Angesichts der Zunahme des Abfertigungsvolumens stieg der Umsatz auf 17.688 T€ (Vorjahr: 15.171 T€). Das Jahresergebnis liegt mit 1.788 T€ über dem Vorjahr (1.565 T€).

AHS Aviation Handling Services GmbH (10 %)

Die FSG hat im Jahr 2024 neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 10-%-Beteiligung an der deutschlandweit tätigen Abfertigungsgesellschaft AHS gehalten. Durch das weiterhin niedrige Abfertigungsvolumen an allen AHS-Standorten verbleibt die AHS mit einem Jahresfehlbetrag von -987 T€ (Vorjahr -2.396 T€) in der Verlustzone.

Mit Vertrag vom 20.12.2024 hat die FSG ihre 10-%-Beteiligung an der AHS verkauft. Ebenso haben alle anderen Gesellschafter ihre Anteile verkauft. Der neue Alleingesellschafter wird die AHS stärken und ihr Fortbestehen sichern. Die AHS bleibt 25,1-%-Gesellschafterin der SGS.

Flughafen Parken GmbH (20 %)

Die FSG hält neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 20-%-Beteiligung an der Flughafen Parken GmbH. Diese erzielte gemäß vorläufigem Geschäftsbericht einen Umsatz von 4.225 T€ und ein Ergebnis von 721 T€.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Prognose Geschäftsjahr 2025

Die Aussichten für die weitere Geschäftsentwicklung bleiben durchwachsen. Die Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland steckt weiterhin in der Rezession. Insbesondere der für die Region Stuttgart wichtige Automobilsektor steht dabei angesichts der Transformation zum elektrischen Fahren und neuen Wettbewerbern aus China unter Druck. Zu den daraus entstehenden Belastungen für öffentliche und private Haushalte kommen Standortnachteile durch staatliche Kosten im Luftverkehr in Deutschland hinzu. Hohe Ticketsteuern sowie hohe Gebühren für Passagierkontrollen und Überflugrechte treiben die Preise. Vor dem Hintergrund dieser Einflussfaktoren wird das Wachstum gedämpft und die Passagierzahl bleibt weiterhin deutlich hinter ihrem Rekordniveau aus dem Jahr 2019 – wenngleich seither stetig wachsend.

Neben den standortspezifischen Belastungen gibt es für die weitere Entwicklung zusätzliche maßgebliche Einflussfaktoren. Zum einen sind die Kapazitäten der Airlines weiterhin beschränkt. Das zur Verfügung stehende Fluggerät wird von den Fluggesellschaften selektiv in Märkten eingesetzt, in denen die staatlichen Standortkosten im Vergleich zu Deutschland geringer sind. Damit können sie höhere Renditen erzielen.

Darüber hinaus ist der Krieg in der Ukraine weiterhin nicht gelöst und die Situation im Nahen Osten, auch nach dem Zusammenbruch des Assad-Regimes, zudem fragil. Mit die größte Gefahr für Preisanstiege auf den Weltmärkten stellen die Pläne der neuen US-Regierung dar. Bereits unmittelbar nach Amtsantritt kündigte Donald Trump Einfuhrzölle in Höhe von 25 % auf Waren aus Kanada und Mexiko an. Weitere Maßnahmen und damit verbundene Gegenmaßnahmen, auch in der EU, sind nicht auszuschließen. Diese Politik des amerikanischen Protektionismus wird langfristig die Preise auf den Weltmärkten treiben mit entsprechenden Auswirkungen auf die Kaufkraft von Unternehmen und privaten Haushalten.

Eine dämpfende Wirkung auf die Nachfrage nach Flugreisen ist durch die beschriebenen Effekte nicht auszuschließen. Dennoch geht der Flughafen Stuttgart davon aus, dass die Zahl der Passagiere, die über Stuttgart reisen und maßgeblich für das finanzielle Ergebnis sind, weiter zunimmt. Nach 9,1 Mio. Fluggästen im Geschäftsjahr 2024 rechnet er im laufenden Jahr 2025 mit 9,6 Mio. Reisenden. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer weiteren Zunahme von knapp 5,5 %. Mit rund 72 % im Vergleich zur Rekordzahl aus dem Jahr 2019 liegt der Flughafen Stuttgart mit seiner Recovery Rate jedoch im hinteren Feld innerhalb Deutschlands und Europas.

Auf Grundlage der unterstellten Passagierzahl geht die FSG für das Jahr 2025 von einem Umsatz von 292,2 Mio. € aus. Das geplante EBITDA (29,4 Mio. €) sowie das geplante Jahresergebnis in Höhe von –3,6 Mio. € verbessern sich gegenüber den Werten von 2024. Steigende Kosten für Personal und bezogene Leistungen sowie ein weiterhin hoher Instandhaltungsaufwand sind der Grund dafür, dass das geplante Umsatzwachstum nicht zu einer noch deutlicheren Ergebnisverbesserung führt.

Für die weiteren Planungen fokussiert sich die FSG zunehmend auf die langfristigen Herausforderungen, ohne dabei die Notwendigkeiten der kommenden Jahre aus dem Auge zu verlieren. Bei allen organisatorischen, baulichen und kaufmännischen Entscheidungen steht das Ziel STRzero, also die Netto-Treibhausgasneutralität des Flughafens Stuttgart, im Vordergrund. Gleichzeitig vernachlässigt der Flughafen Stuttgart dabei aber nicht seine Anstrengungen zur Verbesserung der Konnektivität ab Stuttgart und die effiziente Bereitstellung seiner Dienstleistungen. Kostendisziplin, Umsatzwachstum und damit die Rückkehr zur Profitabilität sind eine Grundvoraussetzung, um die notwendigen Investitionen in den kommenden Jahren stemmen zu können. Darum werden Organisationsstrukturen im gesamten Flughafenkonzern kontinuierlich weiterentwickelt, um eine effiziente Unternehmenssteuerung zu gewährleisten. Gleichzeitig bilden verschiedene Planungsszenarien bis ins Jahr 2040 die Grundlage für langfristige Strategieentscheidungen. Dabei bleibt die Liquidität im Blick, die über bestehende Kreditlinien abgesichert ist.

Das Jahr 2025 wird ein Jahr der vorläufigen Konsolidierung sein. Der benötigte Stellenaufbau der vergangenen Jahre ist abgeschlossen und gleichzeitig sind die grundlegenden Strukturen zur Umsetzung von STRzero mit dem Bezug des Projekthauses gelegt. Weitere Tarifsteigerungen im TVöD sowie die Umsetzung des Branchentarifvertrags im Bodenabfertigungsdienst sorgen jedoch dafür, dass in diesem Bereich mit Kostensteigerungen von bis zu 3,8 Mio. € zu rechnen ist. Die Zunahme der Kosten in den weiteren Aufwandspositionen verlangsamt sich zwar wieder, insgesamt verbleiben sie jedoch auf einem hohen Niveau. Einzig die Finanzaufwendungen werden aufgrund fallender Zinsen um 0,8 Mio. € auf insgesamt –5,0 Mio. € sinken.

Für nachhaltige Ergebnisverbesserungen ist neben Kostendisziplin und effizientem Ressourceneinsatz auch die konsequente Realisierung von Umsatzpotenzialen notwendig. Ein Baustein ist dabei der Antrag einer neuen Entgeltordnung bei der Genehmigungsbehörde, welche unter anderem eine Erhöhung der Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG vorsieht. Die FSG hat ihre Organisation angepasst und bündelt nun ihre gesamten vertrieblichen Aktivitäten aus den beiden Bereichen Aviation und Non-Aviation. Damit wird die Wertschöpfungs-

kette entlang der sogenannten Customer Journey am Flughafen noch mehr in den Mittelpunkt gestellt. So kann zum einen das Reiseerlebnis der Passagiere verbessert werden, während gleichzeitig sichergestellt wird, dass alle Erlöspotenziale konsequent gehoben werden.

Im Konzern hat die Flughafengesellschaft das über ihre Tochtergesellschaft HSG betriebene Gastronomiegeschäft als weiteres Standbein etabliert. Neben dem Automatengeschäft tragen die Bars „Manfred’s“ und „barry’s“ zur positiven Ergebnisentwicklung bei. Darüber hinaus entwickelt sich die flughafeneigene Lounge „Aviator Gallery“ äußerst erfreulich, sodass die Fläche im Jahr 2024 deutlich erweitert wurde. Ferner erholen sich die Passagierzahlen am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden, an welchem der Flughafen Stuttgart Anteile hält. Die BAG verzeichnet einen Rekord von knapp 2 Mio. Passagieren und kann den Bilanzverlust gegenüber dem Vorjahr weiter reduzieren.

Trotz aktuell schwieriger Rahmenbedingungen und Standortnachteile ist die Attraktivität des Flughafen Stuttgart weiterhin gegeben und das Passagieraufkommen wird auch im Jahr 2025 zunehmen. Dabei wird der Geschäftsreiseverkehr weiterhin einen wichtigen Beitrag leisten, wenngleich im Hinblick auf etablierte digitale Arbeitsweisen sein Anteil gegenüber Tourismus und VFR abnimmt. In diesen beiden Bereichen wird mit größeren Zuwächsen zu rechnen sein, was Ausdruck für den Wunsch der Menschen nach Reisen ist. Historisch hohe Auslastungen je Flugbewegung sowie der erfolgreiche Marktstart der Airline Wizz Air im Jahr 2024 mit einem gut ausgebauten Streckennetz insbesondere in Osteuropa belegen dies. Aufgrund dessen geht die FSG für das Geschäftsjahr 2025 von einem deutlich positiven operativen Ergebnis (EBITDA) von 29,4 Mio. € im Einzelabschluss und von 35,1 Mio. € im Konzern aus.



Auf 280 m² bietet die Airport Lounge „The Aviator Gallery“ Annehmlichkeiten wie ein Buffet mit warmen und kalten Speisen und Getränken. Die zahlreichen historischen Bilder und Gegenstände aus knapp 100 Jahren Luftfahrt sorgen für das passende Flughafen-Flair.

Langfristprognose: Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Fit for future

Krisen- und Engpassmanagement im operativen Bereich durch eine extreme Verengung der Verkehrsspitzen, Beschäftigungssicherung und Liquidität waren in der Zeit seit Beginn der Corona-Pandemie im Jahr 2020 prägend für den Flughafen Stuttgart. Mit Beginn dieser Krisenzeit lag der Schwerpunkt dabei fast ausschließlich auf dem Management kurzfristiger Herausforderungen. Seither weitet sich der Fokus sukzessive – neben der Bewältigung des täglichen Betriebs verfolgt der Flughafen Stuttgart das Ziel seiner Klimastrategie STRzero, bis ins Jahr 2040 netto-treibhausgasneutral zu wirtschaften. Dabei steht die energetische Sanierung des gesamten Gebäudebestands auf dem Flughafencampus bis im Jahr 2040 im Mittelpunkt. Das eigens dafür ins Leben gerufene Projekthaus wurde im Jahr 2024 bezogen und externe Planungsbüros haben ihre Arbeit aufgenommen. Die ersten Bauarbeiten sind ab dem Jahr 2027 geplant. Zur Erreichung des Ziels muss jedoch auch der Energiebezug auf regenerative Quellen umgestellt werden. Dazu plant der Flughafen Stuttgart derzeit eine Großflächen-PV-Anlage mit bis zu 12 MWh Peakleistung* neben der Start- und Landebahn und prüft die Nutzung von sogenannter Oberflächen-Geothermie als Teil der Wärmewende am Flughafen Stuttgart.

Darüber hinaus setzt er die Umstellung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge im gesamten Abfertigungsprozess auf dem Vorfeld um. Hierfür ist eine Zielerreichung im Jahr 2030 vorgesehen. Die Vorhaben dienen dabei nicht nur dem Klimaschutz, sondern werden auch dafür sorgen, dass die Kosten für Energie und Treibstoff nachhaltig sinken.

Die konkrete weitere Passagierentwicklung in den einzelnen Jahren wird durch geopolitische, volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen geprägt. So sorgen die aktuelle wirtschaftliche Schwäche, verbunden mit den beschriebenen Standortnachteilen in Deutschland, derzeit dafür, dass die Entwicklung im europäischen und weltweiten Vergleich hinterherhinkt. Für den Standort Stuttgart kommt hinzu, dass der Flughafen durch einen starken innerdeutschen Verkehr, getrieben durch Geschäftsreisende, geprägt war. 1,2 Mio. Reisende innerhalb Deutschlands im Jahr 2024 bedeuten dabei einen Rückgang von 61 % oder um 1,9 Mio. Passagieren gegenüber dem Wert im Jahr 2019. Der übrige Verkehr, insbesondere Tourismus und VFR hat sich mit -17 % bzw. -1,6 Mio. Passagieren im gleichen Zeitraum besser erholt. Mittel- bis langfristig geht der Flughafen Stuttgart davon aus, dass der Luftverkehr in Stuttgart wieder ein Niveau wie vor Corona und darüber hinaus erreichen wird. Trotz

der aktuellen Wirtschaftskrise wird Baden-Württemberg ein starker Wirtschaftsstandort innerhalb Deutschlands und Europa, mit hohem Pro-Kopf-Einkommen sowie Bevölkerungszuwachs, bleiben. Gleichzeitig wird im Jahr 2027 mit der Inbetriebnahme des Fernbahnhofs am Flughafen die Verkehrsdrehscheibe vollendet. Die damit verbesserte Erreichbarkeit des Flughafen Stuttgart vergrößert das Einzugsgebiet und damit die Nachfrage nach Flügen ab Stuttgart nochmals. Wenngleich mit einer Erholung in allen Bereichen gerechnet wird, bleibt die strukturelle Verschiebung der Verkehrsegmente hin zu mehr touristischen und VFR-Verkehren und dafür weniger Geschäftsreiseverkehr erhalten.

Die national und international wieder zunehmende Nachfrage nach Flugreisen zeigt insgesamt, dass das Mobilitätsbedürfnis der Menschen unverändert hoch ist. Die Notwendigkeit, klimaschonende Technologien im Luftverkehr zu entwickeln, muss auch vor diesem Hintergrund weiterverfolgt werden. Neben seinen eigenen Maßnahmen zum Klimaschutz möchte der STR für die Transformation hin zum klimaschonenderen Fliegen auch als Enabler und Vernetzer relevanter Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik tätig bleiben. So bereitet er sich beispielsweise auf eine Zukunft mit Flugzeugen mit Wasserstoffantrieb vor, plant die nötigen Anpassungen seiner Infrastruktur und setzt sich für eine sektorübergreifende Wasserstoffstrategie ein, die auch die Versorgung von Flughäfen mit flüssigem Wasserstoff berücksichtigt.

Neben der Passagiernachfrage sind steigende Kosten wesentlich für die wirtschaftliche Entwicklung der FSG. Insbesondere für die in der Klimastrategie STRzero vorgesehene langjährige Terminalsanierung und die allgemeine Modernisierung in diesem Zuge sind Baukosten ein relevanter Faktor. Wenngleich sich die Baupreisentwicklung nach extremen Anstiegen in den vergangenen Jahren verlangsamt hat, ist dennoch von weiterhin steigenden Kosten auszugehen.

Die Kostenentwicklung in weiteren Bereichen muss differenziert betrachtet werden. Während sich die Energiekosten nach kurzfristig sehr hohen Ausschlägen auf einem hohen Niveau eingependelt haben, waren die Zinsen zuletzt rückläufig und werden zunächst auch weiter sinken. Im Bereich Personal wurden zuletzt hohe Tarifabschlüsse erzielt, um der Inflation zu begegnen. Hier ist in den kommenden Jahren, insbesondere auch wegen des demografischen Wandels und Fachkräftemangels, mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen.

Es bleibt eine Herausforderung, 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.

*Nach Abschluss der Prüfung des Lageberichts ergab eine Überprüfung, dass die Großflächen-PV-Anlage bis zu 8,5 MWh Peakleistung erbringen wird. [GRI 2-4]

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.

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 § 289 f. 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 2024 wurde die Zielgröße nicht erreicht, der Frauenanteil lag bei 16 %.

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 2024 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 2024 nicht erreicht.

Im Jahr 2024 waren insgesamt 1.202 Mitarbeitende (inkl. Geschäftsführung, Auszubildende und Praktikanten) bei der FSG beschäftigt, davon 366 weibliche Mitarbeiterinnen und 836 männliche Mitarbeiter. In Teilzeit waren 195 der Mitarbeitenden beschäftigt, davon 135 weibliche Mitarbeiterinnen und 60 männliche Mitarbeiter.

Stuttgart, 01. April 2025

Flughafen Stuttgart GmbH
Geschäftsführung



Ulrich Heppe



Carsten Poralla



Ob für seine Klimastrategie STRzero und die damit verbundene Netto-Treibhausgasneutralität oder die Zukunft des klimaschonenden Fliegens: Der STR macht sich startklar für die Herausforderungen der Zukunft.

Was wir tun.

the fairport lebt Internationalität. Er verbindet Baden-Württemberg mit der Welt und fördert interkulturellen Austausch – und das nicht nur bei Großereignissen wie der Europameisterschaft 2024. Mit seiner weltverbundenen Haltung verfolgt er die Vision, dauerhaft einer der leistungstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein.



WELCOME TO STUTTGART
Good luck at UEFAEURO2024



WIRTSCHAFT UND REGION

Der Flughafen Stuttgart spielt eine bedeutende Rolle für die Wirtschaft des Landes Baden-Württemberg und seiner Landeshauptstadt. An Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen fertigte das Flughafen-Team im Berichtsjahr bis zu rund 300 Flugzeuge ab. Täglich nutzten im Durchschnitt etwa 25.000 Passagiere den Airport. Zudem wurden 2024 über 34.200 t Luftfracht umgeschlagen. Weltverbunden zu sein, bedeutet für den STR einerseits, Begegnungen zu ermöglichen, andererseits sieht er sich in diesen herausfordernden Zeiten noch mehr als Enabler und will für die hiesige exportorientierte Wirtschaft wichtige Verbindungen bereitstellen – sei es für globale Geschäfte, für internationale Zusammenarbeit in Forschung und Entwicklung oder für private Reisen.

Der STR verbindet

Im Berichtsjahr vergrößerte sich das Streckennetz des Landesairports: 120 Destinationen standen im Flugplan, das sind vier mehr als im Vorjahr (2023: 116). Die Reiseziele verteilten sich auf 45 verschiedene Länder (2023: 35). Die Anbindung des Flughafens an bedeutende europäische Drehkreuze mit weltweiten Umsteigemöglichkeiten blieb unverändert – Passagiere aus Stuttgart können beispielsweise in Amsterdam, Istanbul, London, Zürich und Wien umsteigen. Am passagierstärksten Tag im Jahr waren 38.507 Reisende am Landesairport.

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) steht als Betreiberin des STR kontinuierlich in Kontakt mit den Fluggesellschaften, um sicherzustellen, dass Strecken wieder aufgenommen oder neu eingerichtet werden können. Ihr öffentlicher Auftrag besteht darin, den Verkehr entsprechend den Mobilitätsbedürfnissen in Baden-Württemberg weiter zu fördern und zu entwickeln.

Wichtigste Destinationen 2024

Zielland		Fluggäste ¹	Veränderung zu 2023 in %
Türkei		1.972.935	1,3
Spanien		1.656.078	11,2
Deutschland		1.200.969	3,8
Griechenland		779.841	4,0
Italien		535.299	6,2
Zielort		Fluggäste ¹	Veränderung zu 2023 in %
Istanbul		820.130	6,5
Palma de Mallorca		622.740	6,9
Antalya		599.350	-9,0
London		367.514	4,1
Barcelona		364.024	13,4

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

Darüber hinaus ist der Airport ein wichtiger Arbeitgeber. Studien zufolge entstehen pro eine Million Reisende etwa 1.000 Arbeitsplätze direkt am Flughafen und noch einmal doppelt so viele in seiner Umgebung. Diese Jobs finden sich unter anderem in Catering-Unternehmen, im Taxigewerbe und in Hotels. Insgesamt bieten die rund 300 verschiedenen Firmen und Behörden am Flughafen etwa 10.000 Arbeitsplätze. Somit zählt der STR zu den größten Arbeitsstätten in Baden-Württemberg und leistet einen erheblichen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung.



Make it smart! Passagiere können 15-Minuten-Zeiträume für die Sicherheitskontrolle buchen. Der Zugang zur Smart Lane befindet sich im Terminal 2 auf der Abflugebene.

Stabilität bieten in unsicheren Zeiten

Das Jahr 2024 war geprägt durch Kriege, von stagnierender Wirtschaftsleistung und politischen Wendungen. Europaweit protestierten Landwirte, in Deutschland rief die Gewerkschaft der Lokführer zu mehrtägigen Streiks auf und auch in der Luftfahrtbranche kam es zu Arbeitskämpfen. Klimaaktivisten drangen an mehreren Flughäfen in den Sicherheitsbereich ein, was eine Diskussion über Sicherheitsmängel auslöste. Zudem zeigte ein globaler IT-Crash die Verwundbarkeit von vernetzten Systemen auf.

Neben der anhaltenden Diskussion um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland rückte auch Overtourism in den Fokus. Einheimische protestieren gegen Massentourismus und die ungleiche Verteilung knapper Ressourcen. Die Unsicherheit durch die Multikrise wird anhalten. Internationale Konflikte und politische Veränderungen in den USA und Deutschland werden die Luftfahrt vor neue Herausforderungen stellen.

Die zukünftige Entwicklung der Passagierzahlen wird von geopolitischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen beeinflusst. Die derzeitige wirtschaftliche Stagnation und Standortnachteile wie hohe Steuern und Gebühren führen dazu, dass der deutsche Luftverkehr im europäischen und globalen Vergleich zurückbleibt. Die Airlines setzen ihre vorhandenen Maschinen in gewinnbringenderen Märkten ein. Hinzu kommt, dass Inlandsflüge nachgelassen haben, insbesondere durch die sinkende Zahl der Geschäftsreisenden. Im Jahr 2024 reisten am Standort Stuttgart noch 1,2 Mio. Menschen innerhalb Deutschlands, was einem Rückgang von 61 % im Vergleich zum Spitzenjahr 2019 entspricht. Von den gesamten Flugbewegungen am STR waren rund 15 % innerdeutsch (2023: 15,5 %). Die übrigen Segmente, insbesondere Tourismus und Besuche bei Freunden und Verwandten (VFR), erholten sich im gleichen Zeitraum deutlich besser. Sie liegen noch 17 % unter den Werten von 2019.

Pünktlich dank Teamwork

Im Jahr 2024 betrug die Pünktlichkeitsrate laut internen Auswertungen 71,1 % (2023: 73,4 %). Die meisten Verzögerungen wurden durch schlechte Wetterbedingungen oder Flüge, die bereits auf dem Weg zum STR unpünktlich waren, verursacht. Der Airport untersucht Verspätungen gründlich und arbeitet mit Fluggesellschaften, der Flugsicherung, der Bundespolizei und anderen Flughäfen daran, diese möglichst zu minimieren. Um sicherzustellen, dass auch an Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen alles reibungslos verläuft, erhöht der Landesflughafen zusammen mit seinen Tochterunternehmen während der Hauptreisezeit im Sommer die Personaldecke. Für die Umsetzung ihrer Klimastrategie STRzero stellte die FSG im Jahr 2024 neue Mitarbeitende ein.

Innovationen im Blick

Die Flughafengesellschaft benötigt Kapital, um die bestehende Infrastruktur zu erhalten und zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Im letzten Geschäftsjahr investierte sie 19,3 Mio. € (Vorjahr: 17,5 Mio. €) in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Die Eigenkapitalquote stieg leicht und liegt mit 65,3 % (Vorjahr: 64,8 %) weiterhin deutlich über dem Branchendurchschnitt.

Der Flughafen Stuttgart ist aufgeschlossen gegenüber Innovationen und betrachtet sich als deren Förderer. Mit seiner Infrastruktur möchte er dem Luft- und Raumfahrtstandort Baden-Württemberg und darüber hinaus eine optimale Testplattform für neue Technologien bieten und damit seine Position in den Bereichen Technik und Nachhaltigkeit weiter festigen. Für den STR bieten diese Projekte die Möglichkeit, aktiv an der Gestaltung der Zukunft mitzuwirken.

Im März 2024 nahm Skytanking, ein führender Betankungsdienstleister in der Luftfahrt, den weltweit ersten vollelektrischen Tankwagen der 40-m³-Klasse in Betrieb. Dies ermöglicht es dem Landesflughafen erstmals, alle Abfertigungsschritte eines Flugzeugs am Boden ausschließlich mit elektrischen Fahrzeugen durchzuführen. Ein weiteres Projekt mit Beteiligung des Flughafen Stuttgart ist das Digitale Testfeld Air Cargo (DTAC), ein Vorhaben der Frankfurt University of Applied Sciences und des Fraunhofer IML, gefördert vom Bundesministerium für Verkehr (BMV). Ziel ist es, die Logistikkette in der Luftfahrt durch verbesserte Vernetzung und digitalisierte Prozessabläufe effizienter und leistungsfähiger zu gestalten. Dazu wurden auf dem Luftfracht-Vorfeld sowie in den Cargohallen des Airports Versuche zu automatisierten Transporten im Realbetrieb durchgeführt.



Am Infoschalter im Terminal 3 bekommen Personen mit nicht sichtbaren Beeinträchtigungen ein Umhängeband und zeigen damit Unterstützungsbedarf an.

Flughafen für alle

Im Mittelpunkt des fairport-Leitbilds steht der Mensch. Der Flughafen Stuttgart will allen Reisenden den Service und die Aufmerksamkeit schenken, die sie benötigen. Um Menschen mit einer Behinderung ein komfortables Reisen zu ermöglichen, bietet der Flughafen Stuttgart einen Boarding Support an. Die Tochtergesellschaft Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) betreut alle Passagiere, die auf dem Weg zum Flugzeug Unterstützung benötigen. Dieses Angebot richtet sich an Blinde, Gehörlose sowie Personen mit anderen körperlichen und geistigen Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen. Für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer stehen PRM-Hublifter zur Verfügung. Das sind spezielle Fahrzeuge, die es ihnen ermöglichen, problemlos ihren Sitzplatz im Flugzeug zu erreichen. Auch in den Terminals sind Einrichtungen wie Gastronomie und Geschäfte stufenlos zugänglich. Mithilfe von Aufzügen können Passagiere die Ebenen wechseln.

Für Personen mit einer nicht sichtbaren Beeinträchtigung, wie beispielsweise Autismus, Legasthenie, Multiple Sklerose, Epilepsie oder Diabetes, kann es eine große Herausforderung sein, sich in öffentlichen Räumen mit vielen Menschen zu bewegen. Sie können ein Umhängeband mit einem Sonnenblumen-Symbol tragen, um das Personal am Flughafen sowie die Mitreisenden auf ihre Beeinträchtigung aufmerksam zu machen. Dadurch signalisieren sie einen Bedarf an Unterstützung oder Rücksichtnahme. Damit sie Betroffenen bedarfsgerecht helfen können, wurde ein Großteil der Mitarbeitenden bereits geschult. Der STR führte zum Sommerflugplan 2025 das Sunflower-Programm ein.

Damit sich alle Menschen möglichst problemlos am STR zurechtfinden, arbeitet der Airport an der Erweiterung des taktilen Leitsystems. Die Orientierungshilfen unterstützen blinde und sehbehinderte Menschen durch visuell und sensorisch klar erkennbare Elemente bei der Wegeleitung. Bei allen landseitigen Neuerungen und Sanierungen prüft der Landesflughafen, wie diese Navigationseinheiten integriert werden können, denn er nimmt sein Unternehmensziel, Kundinnen und Kunden zu begeistern, sehr ernst. Auch online wird die FSG barrierefreier. Ihre Website wird zukünftig von Screenreadern lesbar sein. Interessierte, die Seheinschränkungen haben, werden sich dank höherer Kontraste online besser orientieren können.

Sicherheit hat Priorität

Um die Sicherheit im Flugverkehr zu gewährleisten, sind strenge Richtlinien erforderlich. In Deutschland und der gesamten EU gibt es Gesetze, die alle Bereiche eines Flughafens regulieren. Behörden und Organisationen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene sorgen durch regelmäßige Kontrollen und Inspektionen für ein hohes Maß an Luft-

sicherheit. Am Flughafen Stuttgart gibt es an der Land-Luft-Grenze zwei Verantwortlichkeiten: Die FSG überprüft Personal und Waren, während die Bundespolizei Gepäck und Passagiere beim Betreten des sensiblen Bereichs kontrolliert.

In der Bewertung der Vereinigung Cockpit e. V. schnitt der STR auch 2024 wieder überdurchschnittlich gut ab. Beim jährlichen Flughafen-check erhielt er die Note 1,7 und belegte damit einen Spitzenplatz. Pilotinnen und Piloten betrachten den Flughafen als einen der sichersten in Deutschland, da der Landesairport in den untersuchten Kriterien teilweise über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht. Untersucht wurden unter anderem An- und Abflugverfahren, Start- und Landebahnen, Parkpositionen und Rollwege. Der Airport ist für die Sicherheit auf den Betriebsflächen verantwortlich und investiert kontinuierlich in deren Instandhaltung.

In erster Linie orientiert sich die FSG an den Vorschriften der International Civil Aviation Organization (ICAO) und der European Aviation Safety Agency (EASA). Um die Einhaltung dieser Vorgaben zu gewährleisten, ist das sogenannte Safety Management System Teil des integrierten Managementsystems und des Flugplatzhandbuchs. Verfahrensanweisungen und klare Aufgabenverteilungen sorgen für die kontinuierliche Einhaltung sicherheitstechnischer Abläufe. Verantwortlich dafür sind der Bereichsleiter Aviation und der Beauftragte für das Sicherheitsmanagement. Das Safety Review Board trifft sich regelmäßig sowie bei Bedarf. Das Gremium besteht aus internen Beraterinnen und Beratern sowie der Aufsichtsbehörde des Flughafens.

Bei Notruf zur Stelle

Die beiden Werkfeuerwehren der Landesmesse Stuttgart GmbH und der FSG wurden bereits 2023 zusammengelegt – seither liegt die Verantwortung für den Brandschutz auf dem gesamten Campus bei der Flughafengesellschaft. Alle Feuerwehrlaute sind auch in der Lage, Rettungsdienst zu leisten, falls Mitarbeitende oder Reisende dringend medizinische Hilfe benötigen. Mit der Fusion vergrößerte sich auch die Flotte: 35 Einsatzfahrzeuge stehen bereit. Bis 2029 ist der Bau einer neuen Feuerwache westlich der Terminals geplant, um dem wachsenden Team ausreichend Platz zu bieten.

Sicherheitsrelevante Vorfälle am STR werden immer dokumentiert. Im Berichtsjahr gab es drei Zwischenfälle mit Gefahrgütern (2023: 1) sowie 114 Einsätze zur Beseitigung von Öl und/oder Treibstoff (2023: 96). Störungen auf der Start- und Landebahn traten viermal auf (2023: 16), meldepflichtige Flugbetriebsstörungen sowie interne und sonstige Alarme wurden 16-mal registriert (2023: 12). Die FSG nimmt diese Vorfälle sehr ernst und überprüft sie sorgfältig, um Wiederholungen zu vermeiden. Bestehende Sicherheitsmaßnahmen werden kontinuierlich angepasst.

STANDORTENTWICKLUNG UND VERKEHRSANBINDUNG

Der Flughafen Stuttgart ist der intermodale Mobilitäts-Hub im Südwesten Deutschlands. Der Landesairport bietet verschiedene Verkehrsmittel vom Flugzeug bis zum Sharing-Bike – denn der STR will mit seiner weltverbundenen Haltung Nachhaltigkeit in all ihren Dimensionen fördern. Sein Anliegen ist es, Klimaschutz, Intermodalität und Inklusion gemeinsam voranzubringen. Im Jahr 2024 tätigte die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) dafür weitere Investitionen, um mehr und mehr zu einer optimal vernetzten und nachhaltigen Mobilitätsdrehscheibe zu werden. Neuerungen gab es zudem bei der Airport City, die durch hinzugewonnene Partnerschaften im Gastro- und Handelsgeschäft weiter an Attraktivität gewinnt.

Klimabewusst am Boden und in der Luft

Der Flughafen Stuttgart strebt danach, ein durchdachter Verkehrsknotenpunkt für alle Passagiere und Besuchenden zu sein. Die Stabstelle Nachhaltiges Mobilitätsmanagement der FSG arbeitet daran, dieses Ziel zu erreichen. Sie analysiert alle bodengebundenen Verkehrsströme, fördert die Vernetzung verschiedener Transportmittel und setzt sich besonders für umweltfreundliche Optionen ein. Denn auch die An- und Abreise zum Flughafen muss sich verändern, damit der Airport sein Klimaziel bis 2040 erreichen kann (→ S. 58). Abgesehen von den Starts und Landungen der Flugzeuge entstehen nirgendwo am STR so viele Emissionen wie beim landseitigen Verkehr. Dieser umfasst die Strecken, die Passagiere, pendelnde Mitarbeitende und Lieferfirmen zurücklegen. Die FSG begegnet diesem Problem unter anderem durch den Ausbau ihres Elektro-Ladenetzes sowie durch die Verbesserung und Förderung bestehender Fahrrad- und Carsharing-Angebote.

Intermodalität ist gefragt

Wenn eine Region über verschiedene Verkehrsmittel gut erreichbar ist, stärkt dies den Wirtschaftsraum. Es ermöglicht zudem intermodales Reisen – also die Kombination mehrerer Fortbewegungsmittel für eine Strecke. Die Auswahl für eine individuell passende An- und Abreise am Standort ist groß: Es gibt bereits S- und Stadtbahn-Stationen, Busverbindungen, Rad- und Fußwege sowie die Autobahn und weitere Straßen. Zur Infrastruktur gehören außerdem Parkplätze, eine Fahrradabstellanlage, Taxistände, zahlreiche E-Ladestationen sowie diverse Car-Sharing- und Mietwagenservices genauso wie Bike-Sharing.

Bildschirme in den Terminals unterstützen Passagiere dabei, nahtlos umzusteigen. Direkt am Gepäckband und an Stelen in den Terminals werden Echtzeitinformationen des öffentlichen Nahverkehrs und der Fernbusse sowie die aktuellen Verfügbarkeiten von Car- und Bikesharing angezeigt. Um die bestehenden Mobilitätsalternativen noch bekannter zu machen, arbeitet der Airport mit der Landesinitiative *bewegt* zusammen. Unter dem Motto „Vom Bahnhof zum Boarding“ zeigten die beiden Kooperationspartner vom 26. November bis 24. Dezember 2024 die Vorteile einer klimaschonenden Anreise zum Flughafen auf.

Kurzstreckenflüge können vermieden werden. Ein hervorragendes Beispiel ist die Strecke Stuttgart–Köln, die nicht mehr von Fluggesellschaften bedient wird, seitdem eine schnelle ICE-Verbindung existiert. Allgemein zeigt sich: Bei Reisezeiten von bis zu drei Stunden betrachten Reisende die Zugfahrt als sinnvolle Alternative zum Flug. Im Einklang mit seiner Klimastrategie STRzero befürwortet der Flughafen Stuttgart die Verlagerung solcher Verbindungen auf die Schiene.



25 % aller Reisenden und Besuchenden nutzen die Stadt- oder S-Bahn für die Anreise an den Stuttgart Airport. Zählt man alle Arten des öffentlichen Nahverkehrs zusammen, kommen rund 30 % mit dem ÖPNV.

Vielfältige Mobilitätsformen an einem Standort

Am Airport hat sich zuletzt einiges getan, um die Verkehrsdrehscheibe zu vervollständigen. Folgende Entwicklungen verzeichnete der STR im Geschäftsjahr 2024:

→ **Fortschritt für Flughafenbahnhof:** Nachdem alle Bohrarbeiten abgeschlossen sind, soll im Frühjahr 2025 der Rohbau fertiggestellt sein. Anschließend werden Fassaden, das Dach des Eingangsgebäudes und Aufzüge installiert. Zukünftig benötigen die Fahrgäste nur noch

acht Minuten vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Landesairport – mit den S- oder Stadtbahnen sind es zurzeit noch 27 Minuten. Als Finanzierungspartnerin hat die FSG insgesamt 359 Mio. € in das Projekt investiert. Laut den aktuellen Planungen ist die Inbetriebnahme für Ende 2026 vorgesehen. Neben Reisenden aus aller Welt profitieren etwa eine Viertelmillion Menschen auf den Fildern direkt von der neuen Verkehrsinfrastruktur in ihrer Umgebung. Die letzte Umfrage ergab, dass etwa 30 % der Passagiere bereits den öffentlichen Nahverkehr nutzen, um zum STR zu gelangen. Durch die neue Station soll dieser Anteil auf 45 % steigen.

→ **Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut:** Über 400 Ladepunkte befinden sich auf dem gesamten Campus des STR. Ein Großteil ist für die Elektro-Flotte auf dem Vorfeld. Für die Öffentlichkeit stellt der STR 102 Ladepunkte in fußläufiger Entfernung zu den Terminals zur Verfügung. An sechs dieser Ladepunkte ist Schnellladen möglich. Weitere 132 E-Stellplätze stehen den Mitarbeitenden des Flughafens sowie anderen Unternehmen und Behörden zur Verfügung. 2024 begannen die Planungen für die ersten Ladestationen für elektrische LKW ansässiger Speditionen und Frachtdienstleister. Sie wurden im Februar 2025 installiert. Die vier Ladepunkte bringen eine Leistung von bis zu 400 kW für High Power Charging und 150 kW für Schnellladen. Sie befinden sich auf der Südseite des Flughafengeländes. Die Erweiterung der Ladeinfrastruktur im Projekt STRzero Truck Charger wurde über die „Förderrichtlinie Elektromobilität“ durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert.

→ **Guter Start fürs Carpooling:** Täglich pendeln etwa 7.800 Beschäftigte mit dem Auto zu ihrem Arbeitsplatz am Flughafen. Seit April 2024 steht allen Mitarbeitenden des FSG-Konzerns die App „Stuttgart fährt mit“ zur Verfügung. Diese ermöglicht die Bildung von firmenübergreifenden Fahrgemeinschaften, um Emissionen und Kosten zu senken, neue soziale Kontakte zu knüpfen und den Verkehr zu entlasten. Seitdem gab es 991 solcher Carpooling-Fahrten, das sind durchschnittlich 25 pro Woche. Dadurch konnten circa 35.610 km und rund 5.100 kg CO_{2eq} vermieden werden. Die Initiative startete 2022 im Bündnis zur Luftreinhaltung des Landes Baden-Württemberg als Pilotprojekt. Neben dem Flughafen machen auch die Stadt Stuttgart sowie mehrere Kliniken und Universitäten mit. Die FSG bietet den Nutzerinnen und Nutzern der App exklusive Parkflächen und weitere Vorteile an.

→ **Radverkehr leicht gemacht:** Zentral am Stuttgart Airport Busterminal (SAB) befindet sich eine Bike-and-Park-Anlage mit Garagenplätzen und DIY-Reparaturstation für Radlerinnen und Radler. Zweiräder lassen sich dort sicher und witterungsgeschützt abstellen, Batterien können kostenlos aufgeladen und platte Reifen wieder aufgepumpt werden. Das soll das Umsatteln auf das umweltfreundliche Fortbewegungsmittel fördern. Darüber hinaus gibt es auf dem Flughafengelände bereits zwölf ausgewiesene Stellflächen für die Velos der Mitarbeitenden und der Fluggäste. Bald sollen neue Ladepunkte für E-Bikes an zwei weiteren Standorten dazukommen. Fahrräder können auch spontan an einer der beiden Sharing-Stationen von RegioRadStuttgart ausgeliehen werden. Zum betrieblichen Mobilitätsmanagement der FSG gehören außerdem weitere Dienst- und Lastenräder.

Nachhaltige Mobilität fördern

Der Flughafen Stuttgart fördert umweltfreundliche Alternativen für die Arbeitswege seiner Belegschaft. Die FSG führt regelmäßig Mobilitätsbefragungen durch. Die letzte fand im Oktober 2023 statt, eine weitere ist für das Jahr 2025 geplant. Die Ergebnisse helfen, auf bestehende Anforderungen besser eingehen zu können.

Derzeit finanziert der Landesairport das Deutschlandticket zu 90 % für seine Mitarbeitenden, um eine klimaschonende Anfahrt an den Arbeitsplatz zu fördern. Für Strecken innerhalb des Flughafencampus können über ein digitales Buchungssystem jederzeit E-Autos und E-Bikes ausgeliehen werden. Mit der Initiative JobRad besteht außerdem die Möglichkeit, ein Fahrrad für die private Nutzung zu leasen. Darüber hinaus nimmt die FSG jährlich an der bundesweiten Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil, welche von der Krankenkasse AOK und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC) organisiert wird. Passend dazu strebt der Flughafen Stuttgart aktuell eine Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber an.

Kulinarisches Angebot wird vielfältiger

Passend zum Sommer eröffnete ein Restaurant auf der Besucherterrasse: Wolke 7. Die Gastroeinheit mit Blick auf das Vorfeld bewirbt seine Gäste mit einer Mischung aus griechischen, türkischen und nahöstlichen Speisen. Ebenfalls an der frischen Luft können Besuchende und Passagiere seit September einen warmen anatolischen Imbiss beim Foodtruck DönAir vor dem Terminal 1 zu sich nehmen.

Bei einer Neuausschreibung für weitere Gastroflächen, die 2024 startete, wählte der Flughafen die Casualfood GmbH und die Wilhelmer Gastronomie GmbH als neue Partner aus. Bis Mitte 2026 wollen beide Unternehmen das kulinarische Angebot für die Reisenden erweitern. Wilhelmer wird auf schwäbische Klassiker wie Maultaschen und Fleischküchle setzen – auch eine Stullenbar und eine Brezelboutique sind vorgesehen. Casualfood wird die Auswahl auf fünf Flächen ergänzen: Costa Coffee, Goodman & Filippo, Beans & Barley, Natural und das Deli Stuttgart sollen die Passagiere mit internationalen Speisen versorgen. In allen Gastroeinheiten wird Wert auf Regionalität und Nachhaltigkeit gelegt.



Erste Visualisierungen geben einen Vorgeschmack auf die für 2026 geplanten Konzepte der Gastrounternehmen Casualfood und Wilhelmer.

Weiterentwicklung der Airport City

Vor und nach den Sicherheitskontrollen vermietet die FSG etwa 9.000 m² an Einzelhandelsgeschäfte, Gastronomiebetriebe und Serviceeinrichtungen. Rund 30 % dieser Fläche wird von der Flughafen Stuttgart Handels- und Service GmbH (HSG) betrieben. Um seinen Reisenden und Besuchenden ein vielfältiges und attraktives Angebot zu bieten, arbeitet der Flughafen kontinuierlich mit seinen Partnerinnen und Partnern an der Weiterentwicklung der Erlebniswelt. Neu eröffnet wurde der Showroom von Limbächer, in dem Motorräder und Bekleidung der italienischen Marke MV Augusta ausgestellt sind.

Die Einnahmen aus dem Non-Aviation-Bereich – also aus der Vermietung und Verpachtung von Einzelhandels- und Gewerbeflächen sowie flughafenspezifischen Einrichtungen, dem Parkraummanagement und der Werbung – machten im Geschäftsjahr 41,4 % des Gesamtumsatzes aus. Sie nahmen vor dem Hintergrund der Verkehrserholung sowie der Preissteigerungen zu. Weiterhin hoch ist die Anzahl der vermieteten Flächen: 91,2 % der verfügbaren Räumlichkeiten waren im Berichtsjahr belegt. Neben den Immobilien entlang der Flughafenstraße entwickelt die FSG auch kontinuierlich die Stuttgart Airport City Süd. Diese umfasst das circa 15 Hektar große Cargo-Gebiet mit Büro-, Lager- und Logistikflächen sowie Grundstücke des Flughafens innerhalb des Gewerbegebiets Filder-Airport-Areal.

Für die Zukunft geplant

Vertikal startende und landende Luftfahrzeuge (eVTOL) werden als einer der Zukunftsmärkte im Luftverkehr gesehen. Der Flughafen bereitet sich konzeptionell auf diese Mobilitätsform vor: Im Zuge der Weiterentwicklung des Parkhauses P6 zum Smart Battery Park wird das Dach so vorbereitet, dass dort eVTOLs landen können. Der Markt für die neuartigen Fluggeräte ist weiterhin sehr dynamisch und es ist aktuell nicht absehbar, welche Hersteller oder Technologien sich durchsetzen werden und wann mit einer Serienreife zu rechnen ist. Die FSG beobachtet die entsprechenden Entwicklungen, um zu gegebener Zeit die Verkehrsdrehscheibe auch um eVTOLs ergänzen zu können. Perspektivisch prüft der Flughafen, wie sich bidirektionale Ladepunkte in die Neugestaltung des P6 integrieren lassen. An diesen Stationen fließt Strom in zwei Richtungen. Er kann – wie gewohnt – von der Steckdose ins Auto, aber auch von der Fahrzeugbatterie in die Ladestation zurückgeleitet werden. Parkhäuser könnten so als Speicher für erneuerbare Energie dienen und das Stromnetz stabilisieren.

BESCHÄFTIGTE UND ARBEITSUMFELD

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) setzt sich aktiv dafür ein, ihren Mitarbeitenden ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld zu bieten. Durch faire Arbeitsmodelle, ein umfassendes Betriebliches Gesundheitsmanagement sowie gezielte Schulungen sorgt sie dafür, dass ihre Belegschaft sowohl körperlich fit als auch mental ausgeglichen bleibt. Auch seine Zukunft hat der Airport im Blick, denn er legt großen Wert auf die Rekrutierung von Nachwuchskräften. Sie und alle anderen Arbeitskräfte im Konzern sind gefragt, um zum einen den laufenden Betrieb und zum anderen Großprojekte wie die Umsetzung der Klimastrategie STRzero zu stemmen.

ESRS 2 Allgemeine Angaben

Der Flughafen Stuttgart sieht seine eigene Belegschaft konzernweit als einen der wichtigsten Faktoren in seinem Geschäftsmodells. Die Kompetenzen und das Engagement der Beschäftigten sind unerlässlich für den Unternehmenserfolg. Zu den eigenen Mitarbeitenden gehören Stammbeschäftigte, Auszubildende und Aushilfen. Als Infrastrukturbetreiberin bietet die Flughafengesellschaft eine hohe Vielfalt möglicher Arbeitsplätze. Dazu gehören unter anderem das Airport Duty Management, Bodenabfertigungsdienste, Werkstätten, die STR-Feuerwehr sowie Facility Management, Controlling, Kommunikation, Bau- oder Personalwesen, Einzelhandel oder Passagierservice. Allen gemein ist ein Beschäftigungsverhältnis mit dem Airport entsprechend dem deutschen Arbeitsrecht.

Strategie

ESRS 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Der Flughafen setzt auf eine konstruktive Feedbackkultur. Führungskräfte sind für ihre Teams immer die erste Ansprechperson, wenn diese etwas ansprechen oder mitteilen möchten. Ihr Verhalten soll die Schwerpunkte Kommunikation, Wertschätzung, Leistung, Zusammenarbeit, Lernkultur, Vertrauen und Vorbild sein verkörpern. Diese Führungsgrundsätze haben die Vorgesetzten gemeinsam erarbeitet und sich in speziellen Trainings zu eigen gemacht.

innoCREW findet Lösungen

Die FSG nimmt die Interessen und Standpunkte ihrer eigenen Belegschaft sehr ernst. Alle zwei Jahre findet eine groß angelegte Mitarbeitendenbefragung (MAB) statt, zuletzt 2024. Erstmals wurde auch die Tochtergesellschaft Stuttgart Airport Ground Handling (SAG) eingebunden. Insgesamt lag die Teilnahmequote bei 63 %. Die Schwerpunkte, die sich aus den Ergebnissen ergeben, bearbeitet ein Team, das eigens dafür gebildet wurde. Es leitet gemeinsam mit der Geschäftsführung und dem Betriebsrat Maßnahmen dafür ab. So wurde beispielsweise das interdisziplinäre Team innoCREW ins Leben gerufen, um Einsatzmöglichkeiten von neuen Technologien wie Künstlicher Intelligenz (KI) im Unternehmen zu testen. Die Geschäftsführung bietet auch weiterhin regelmäßig eine offene GF-Sprechstunde an, um beim Schwerpunkt vorbildliches Führungsverhalten mit gutem Beispiel voranzugehen.

ESRS 2 SBM-3 Wesentlichkeitsanalyse

Der Flughafen Stuttgart befindet sich derzeit in der Auswertung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Sobald diese abgeschlossen ist, wird die FSG in ihrem Bericht Angaben zu den Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf ihre Strategie und ihr Geschäftsmodell machen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

S1-4 Strategien

Unterschiedliche Ansichten und Erfahrungen helfen, Projekte zu meistern und Ziele zu erreichen. Der Landesairport setzt sich dafür ein, dass alle die gleichen Chancen erhalten – unabhängig von Geschlecht, Weltanschauung, Alter, sexueller Identität, Behinderung, sozialer, ethnischer oder nationaler Herkunft. Seinem Kerngeschäft entsprechend steckt Internationalität in der DNA des Landesairports:

Nicht nur die Reisenden kommen aus aller Welt, es arbeiten insgesamt auch 27 Nationalitäten gemeinsam bei der FSG. Der Anteil der Mitarbeitenden mit einer Schwerbehinderung lag bei 5,1 % und damit etwas über der gesetzlichen Vorgabe von 5,0 %. Damit das Verhältnis von Männern und Frauen in der Geschäftsführung, im Aufsichtsrat und in den oberen beiden Führungsebenen zunehmend ausgeglichen wird, legen der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung Zielgrößen und Fristen für den Frauenanteil fest (→ S. 26). 30,5 % der Stammbeslegschaft sind Frauen – sie sind damit noch deutlich unterrepräsentiert.

Der Airport akzeptiert keine Benachteiligung. Eine geschlechtsunabhängige Entlohnung ist für ihn selbstverständlich. Im Berichtsjahr wurde ein Verstoß gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) gemeldet. Dieser wurde sorgfältig geprüft und beantwortet. Fühlen sich Mitarbeitende ungerecht behandelt, stehen ihnen verschiedene Compliance-Kanäle zur Verfügung (→ S. 11). Weitere Anlaufstellen sind der Betriebsrat, die Schwerbehindertenvertretung (SBV) oder die Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV). Wer eine Diskriminierung melden will, muss keine Angst haben, dass der Fall öffentlich wird. Meldende sind immer geschützt.



Auch 2024 kamen wieder interessierte 5. bis 8.-Klässlerinnen an der Flughafen Stuttgart, um beim Girls' Day in unterschiedliche Ausbildungsberufe reinzuschnuppern. Sie durften in der Elektrowerkstatt Teile löten, in der Werkstatt an Autos schrauben und eine Runde im Winterdienstfahrzeug mitfahren.

Auf der Suche nach Fachkräften von morgen

Mit seinem zielgruppenorientierten Claim „Bei dir läuft's? Bei uns fliegt's!“ stellt der Flughafen auf Social Media oder Ausbildungsmessen die Berufsmöglichkeiten auf seinem Campus vor. Spannende Informationen aus erster Hand von über 20 Unternehmen bekamen im Februar 2024 alle interessierten Besucherinnen und Besucher des ersten Karrieretages am Flughafen Stuttgart. Im Terminal 1 West informierten die Firmen über Jobs am Airport und die Agentur für Arbeit gab Tipps für die Bewerbung.

Anfang September begannen 24 junge Frauen und Männer ihre Berufsausbildung. Aktuell sind am STR die Fachrichtungen Elektronik für Betriebstechnik, Fachinformatik für Systemintegration, Kfz-Mechatronik, Mechatronik, Büromanagement, Luftverkehr und Werkfeuerwehr vertreten. Mit ihnen starteten fünf dual Studierende in den Studiengängen Aviation Management, Wirtschaftsinformatik und Elektrotechnik. Die Flughafenfeuerwehr garantiert nach dem Abschluss eine unbefristete Übernahme. In den anderen Abteilungen besteht die Sicherheit, mindestens zwölf weitere Monate bei der FSG bleiben zu können. Insgesamt zählen bei der FSG aktuell über 60 Auszubildende zum Team.

S1-2 Einbeziehung von Belegschaft und Interessenvertretern

Seit März 2022 arbeitet der Betriebsrat (BR) in seiner jetzigen Konstellation zusammen. Die Geschäftsführung bezieht ihn bei wesentlichen Entscheidungen oder Veränderungen frühzeitig und unter Einhaltung der gesetzlichen Regelungen mit ein. Die Interessenvertretung prüft, ob Tarifverträge, geltende Betriebsvereinbarungen sowie weitere Bestimmungen eingehalten werden. Zudem organisiert sie die Betriebsversammlung für die Beschäftigten, die im Berichtsjahr im Dezember stattfand. Die Belegschaft kann sich jederzeit persönlich oder über eine Dialogbox im Intranet an den BR wenden.

16 Personen bilden den Aufsichtsrat (AR) der FSG. Acht Mitglieder vertreten die Belegschaft, die andere Hälfte die der öffentlichen Anteilseigner. Sie überwachen die Geschäftsführung des Flughafenkonzerns und geben bei weitreichenden Entscheidungen und großen Investitionssummen ihre Zustimmung. Weitere Gremien sind die JAV und die SBV. Sie setzen sich für bestimmte Gruppen innerhalb des Unternehmens ein. Die Mitarbeitenden können das Grundrecht auf Vereinigungsfreiheit sowie die Rechte aus dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) ungehindert ausüben.



Ein starkes Team wie die STR-Feuerwehr braucht starken Nachwuchs, daher bildet sie auch Werkfeuerwehrfrauen und -männer aus.

S1-3 Beschwerdemanagement

Die eigene Führungskraft sollte immer die erste Ansprechperson bei Bedenken sein, denn der Airport setzt auf eine offene Feedbackkultur. Die Leitungsebenen leben die Führungsgrundsätze täglich vor. Neben regelmäßigem Austausch im Team sind auch die Jahresgespräche eine Möglichkeit, den Vorgesetzten Gedanken und Vorkommnisse mitzuteilen. In diesen Terminen werden neben den beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten auch die individuellen Ziele besprochen. Diese sind seit dem Jahr 2024 stärker an die Werte des Flughafens geknüpft: Fairness, Flexibilität, Glaubwürdigkeit, Respekt und Teamgeist (→ S. 11)

Die Flughafengesellschaft bietet noch weitere Kanäle, um Missstände anzusprechen. So können Angestellte jederzeit auf das digitale Hinweisgebersystem zugreifen (→ S. 11), um Verstöße beispielsweise in Bezug auf Korruption, Bestechung, unfairen Wettbewerb, Schutz von personenbezogenen Daten, Menschenrechte und Umweltschutz zu geben. Die Hinweisgeberinnen und -geber bleiben dabei anonym.

S1-4 Maßnahmenplan

Der Flughafen Stuttgart befindet sich derzeit in der Auswertung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Sobald diese abgeschlossen ist, wird die FSG Ansätze zur Minderung von wesentlichen Risiken und zur Nutzung von wesentlichen Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft ergreifen.

Parameter und Ziele

	2024	2023	Veränderung in %
Flughafen Stuttgart GmbH	1.155	1.084	6,6
Baden-Airpark GmbH	313	268	16,8
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH	508	462	10,0
S. Stuttgart Ground Service GmbH	289	285	1,4
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service GmbH	115	122	-5,7
Anzahl Mitarbeitende gesamt	2.380	2.221	7,2

S1-5 Ziele

Ziele, welche die FSG im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft trifft, sind im fairport-Programm ab S. 100 aufgelistet.

S1-6 Beschäftigte im Unternehmen

Im Jahr 2024 arbeiteten insgesamt 1.155 Personen bei der FSG, davon 953 (82,5 %) in Voll- und 202 (17,5 %) in Teilzeit. Der Airport beschäftigte 69 Auszubildende und dual Studierende in unterschiedlichen Fachrichtungen. Zudem absolvierten 12 Studentinnen und Studenten ihr Praxissemester am Flughafen. Im Berichtsjahr standen 146 Eintritte 83 Austritten gegenüber. Das ergibt eine Fluktuationsquote von 6,75 % – rund 16 % weniger als im Vorjahr. Eine weitere Aufschlüsselung der Kennzahlen zur Personalstruktur nach den Vorgaben von GRI und den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) ist ab S. 88 zu finden.

S1-8 Auswirkungen des Tarifvertrags

Die FSG erhebt Kennzahlen zu ihrer Personalstruktur nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI). Diese sind ab S. 88 zu finden. Weitere Angaben gemäß den ESRS wird die Flughafengesellschaft in ihren zukünftigen Berichten veröffentlichen.

S1-9 Diversität

Die FSG erhebt Kennzahlen zu ihrer Personalstruktur nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI). Diese sind ab S. 88 zu finden. Weitere Angaben im Sinne der ESRS wird die Flughafengesellschaft in ihren zukünftigen Berichten veröffentlichen.

S1-10 Angemessene Entlohnung

Der überwiegende Teil der FSG-Angestellten, nämlich 95,7 %, arbeitet auf Basis eines Tarifvertrages für den öffentlichen Dienst (TVöD-F). Die obere Führungsebene wird außertariflich entlohnt. 97,6 % der 1.155 Personen starken Stammebelegschaft haben einen unbefristeten Vertrag. Sie alle profitieren von einer zweiten Rente durch die betriebliche Altersvorsorge bei der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) sowie optional von vermögenswirksamen Leistungen. Die Feuerwehr, die Rettungsdienste und die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) haben einen ergänzenden Haustarifvertrag.

Für den Flughafenbetrieb ist Flexibilität eine wichtige Eigenschaft. Im Bodenverkehrsdienst spielt das eine besonders große Rolle. Variable Schichten und Jahresarbeitszeitkonten gehören zum Alltag der SAG. Seine Betriebsvereinbarungen hat das Tochterunternehmen darauf ausgelegt, den Personalbedarf kurzfristig an saisonale Schwankungen anpassen zu können. Sind während der Sommermonate viele Fluggäste am STR, helfen Zeitarbeitskräfte aus. Ihr Verdienst liegt deutlich über dem Mindestlohn.

Einsatz wird honoriert

Der Flughafen Stuttgart gibt eine leistungsorientierte Bezahlung aus. Seit 2024 setzt er auf ein Kombinationsmodell: 30 % sind eine Treueprämie und 70 % eine individuelle Jahresprämie. Letztere belohnt das Erreichen von leistungs- und wertbezogenen Kriterien und Zielen.

S1-11 Sozialschutz

Auf manche Umstände im Leben hat man keinen Einfluss. So kann es vorkommen, dass langwierige Krankheiten oder schwerere Arbeitsunfälle plötzlich das Leben verändern. In diesem Fall unterstützt die FSG ihre Mitarbeitenden mit einer Lohnfortzahlung bis zu sechs Wochen. Sind die Mitarbeitenden wieder fit genug, um zurückzukommen, bietet der Airport Wiedereingliederungsgespräche an, um den Start nach längerem Ausfall so optimal wie möglich zu gestalten.

Für manche Abwesenheiten hingegen gibt es erfreuliche Gründe. Mutterschutz und Elternzeit gehören dazu. Damit die Gesundheit von Mutter und Kind nicht gefährdet wird, schätzt der Beauftragte für Arbeitssicherheit die Situation am Arbeitsplatz ein und spricht eine Empfehlung für den Beschäftigungsumfang während der Schwangerschaft aus. Zudem steht werdenden Müttern ein besonderer Kündigungsschutz zu und sie haben Anspruch auf Mutterschaftsgeld.

In absehbarer Zeit werden knapp 40 % der Belegschaft in Rente gehen – der Airport könnte ihr Know-how verlieren. Die Abteilung Human Resources arbeitet daran, Erkenntnisse und Erfahrungen im Unternehmen zu bewahren. Der STR ermöglicht es seinen Mitarbeitenden beispielsweise, bei betrieblichem Bedarf über das gesetzliche Rentenalter hinaus eine Weiterbeschäftigung auszuüben.

S1-12 Menschen mit Behinderungen

Rund 6 % aller Beschäftigten der FSG haben eine Beeinträchtigung. Das sind insgesamt 70 Personen. Die Schwerbehindertenquote liegt bei 5,1 %. Eine weitere Aufschlüsselung der Kennzahlen nach den Vorgaben von GRI und den ESRS ist auf S. 90 zu finden.

S1-13 Schulung und Kompetenzen

Weiterbildung hat am STR einen hohen Stellenwert. Dafür gibt es zahlreiche Formate. Seminare mit unterschiedlichen Schwerpunkten wie Arbeits- und Tarifrecht, Rhetorik, Stressreduktion oder Train-the-Trainer finden je nach Bedarf statt. Sie stehen jedem offen, egal ob sich

jemand in der Ausbildung, am Berufsanfang oder in Führungsverantwortung befindet. Außerdem haben alle Beschäftigten ein jährliches Gespräch mit ihrer Führungskraft, in dem über ihre Leistung und ihre Karriere Möglichkeiten gesprochen wird.

Den größten Teil der jährlich absolvierten Fortbildungsstunden machen fachspezifische oder sicherheitsrelevante Schulungen aus. Bei besonders herausfordernden Situationen können die Teams oder auch Einzelpersonen interne und externe Unterstützung in Anspruch nehmen – diese gibt es in Form von Moderationen oder Mediationen von und für Gruppen sowie Einzel- oder Gruppencoachings. Eine Aufschlüsselung der Kennzahlen zur Weiterbildung nach den Vorgaben von GRI und den ESRS ist auf S. 90 zu finden.

Speziell für die Leitungsebenen wurde im Jahr 2024 eine Workshop-Reihe mit dem Namen fairport House of Leadership ins Leben gerufen. Von April bis Dezember schulte das Format Vorgesetzte entlang der neuen Führungsgrundsätze. Neue Führungskräfte sollen zukünftig ergänzende E-Learnings erhalten, damit sie bei Themen wie Arbeitsschutz, Bildungszeit, Neueinstellungen, Arbeits- und Tarifrecht, On- und Off-Boarding, Karrierepfade und anderen Schwerpunkten gut aufgestellt sind. Ab 2025 wird das Schulungsprogramm weiter ausgebaut: Als Nächstes werden Experts und Angestellte in der Projektmanagement-Laufbahn trainiert.

Ausgebildet für den Ernstfall

Kommt es zum Notfall auf dem Airport-Gelände, können sich die STR-Feuerwehr und der Rettungsdienst auf weitere Mitarbeitende verlassen. Brandschutzhelferinnen und -helfer unterstützen bei der Gebäuderäumung und sorgen dafür, dass alle sicher ins Freie gelangen. Gibt es Verletzte, übernehmen geschulte Kolleginnen und Kollegen die Erstversorgung, bis der Sanitätsdienst eintrifft. Bei einem Großschadensereignis bekommt die Flughafenfeuerwehr Support durch Freiwillige, die ICAO-Ersthelferinnen und Ersthelfer. Sie üben regelmäßig das Zusammenspiel der verschiedenen Einheiten und können so im Krisenfall mit anpacken.

Erkennen Mitarbeitende eine potenzielle Gefährdung, können sie sich an die ehrenamtlichen Sicherheitsbeauftragten wenden. Mit ihren Aktivitäten helfen sie bei der Verhütung von Betriebsunfällen, Berufskrankheiten und Gesundheitsgefahren. Manchmal kommt es dennoch zu einem Unglück. In diesem Fall werden alle Erste-Hilfe-Leistungen dokumentiert und gemeldet. Um eine Wiederholung auszuschließen, untersucht die FSG jeden Vorfall gründlich.



Bei der Tochtergesellschaft SAG leisten die Mitarbeitenden auf dem Vorfeld jeden Tag viel körperliche Arbeit. Der Flughafen bietet daher beispielsweise Schulungen zum richtigen Heben und Tragen an, um Erkrankungen vorzubeugen.

SI-14 Arbeits- und Gesundheitsschutz

Die Gesundheit ihrer Belegschaft liegt der Flughafengesellschaft sehr am Herzen. Darum will sie gesundheitliche und sicherheitstechnische Risiken – wo immer möglich – minimieren und vermeiden. Verantwortlich ist die oberste Leitung. Sie wird von den Fachkräften für Arbeitssicherheit, den Betriebsärzten und der SBV zum Thema Arbeitsschutz beraten. Eine eigene Stabstelle prüft die FSG-Arbeitsstätten am Campus. Im Airport Medical Center bieten die Betriebsärztin und die Betriebsärzte arbeitsmedizinische Betreuung an. Sie führen Untersuchungen wie den Check-up für das Führen von Fahrzeugen oder die freiwillige Gripeschutz-Impfung durch. Die Untersuchungen folgen den Grundsätzen des Verbands Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) und sind in einer Betriebsvereinbarung geregelt.

Im Arbeitsschutz gilt das STOP-Prinzip, also Substitution vor technischer Schutzmaßnahme vor organisatorischer Schutzmaßnahme vor persönlicher Schutzausrüstung. Schulungen, Online-Kurse und Beiträge im Intranet sensibilisieren die Beschäftigten zusätzlich. Die Trainings haben unterschiedliche Schwerpunkte: allgemeiner Gesundheits- und Arbeitsschutz, Umgang mit Gefahrstoffen, Fahren auf dem Vorfeld oder mit Winterdienstfahrzeugen, Bildschirmarbeitsplätze sowie die Nutzung von Schutzausrüstung.

Oberstes Ziel: ein gesundes Arbeitsumfeld

Das Ziel des Betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM) ist die Erhaltung und Förderung einer resilienten körperlichen und geistigen Verfassung. Der Arbeitskreis Gesundheit, der Gesundheitszirkel, der Betriebsarzt, der Gesundheitsbeauftragte, der Arbeitsausschuss, der Betriebsrat und der Expert BGM und Physiotherapie sind dafür zuständig. Gemeinsam sorgen sie dafür, dass physisches und psychisches Wohlbefinden als wichtige Faktoren in die Strukturen und Prozesse am Flughafen miteinbezogen werden.

Insgesamt besteht das BGM aus acht Handlungsfeldern. Die sind: Zusammenarbeit mit der technischen und medizinischen Arbeitssicherheit, Präventionsmanagement, Gesundheitsförderung, Personalentwicklung, Suchtprävention, Betriebliches Eingliederungsmanagement der Mitarbeitenden und Notfall- und Krisenmanagement. Darüber hinaus können die Mitarbeitenden aus einer breiten Palette aus Sport-, Präventions- und Reha-Angeboten wählen:

- Wechselnde Kurse und Webinare zu Gesundheitsthemen
- Physiotherapie
- Personal Training
- Betriebssport
- Internes Fitnessstudio
- Kooperationen mit externen Fitnessstudios
- Gesundheits-Events
- Ernährungsberatung

In einem anspruchsvollen Arbeitsumfeld ist es wichtig, auf sich selbst zu achten. Das gilt besonders für die Mitarbeitenden der Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG). Sie tragen, heben und ziehen tagtäglich mehrere Tonnen Gewicht. Deswegen bietet ihnen der Airport ein auf diese Tätigkeit abgestimmtes Training. Außerdem hat er Exoskelette angeschafft. Diese Geräte unterstützen den Träger oder die Trägerin bei den Bewegungsabläufen am Arbeitsplatz. So wird die Wirbelsäule weniger belastet und die Beschäftigten haben mehr physiologischen Bewegungsablauf, um Gegenstände zu heben. Das führt zu weniger individuellen Schmerzen und Erkrankungen.

Die Gesundheitstage am STR sind eine gute Möglichkeit für die Belegschaft, sich zu informieren, individuelle medizinische Checks durchführen zu lassen und Online-Vorträge zu Themen wie Resilienz oder Mindset-Training in Anspruch zu nehmen. Zusätzlich fanden im Oktober mehrere Vorträge anlässlich des Mental Health Days statt. Sie sollen die Angestellten für psychische Erkrankungen sensibilisieren. 2024 fand zum wiederholten Male im Terminal ein Blutspendetag statt, welchen der Flughafen gemeinsam mit dem Deutschen Roten Kreuz (DRK) organisierte. Mitarbeitende hatten im Berichtsjahr außerdem auch erneut die Möglichkeit, sich am Arbeitsplatz für die Deutsche Knochenmarksspenderdatei (DKMS) registrieren zu lassen. Darüber hinaus nimmt die FSG an jährlichen Firmenläufen teil.

S1-15 Work-Life-Balance

Privates und Berufliches unter einen Hut zu bringen kann herausfordernd sein. Der Landesairport ermöglicht seinen Mitarbeitenden örtlich flexibles Arbeiten. Durch wegfallende Anfahrtswege bleibt mehr Zeit für Familie, Ehrenamt und Erholung. Bis zu 80 % ihres Pensums können alle Beschäftigten, deren Tätigkeit dafür ausgelegt ist, anderswo als am STR erledigen. Daneben gibt es auch die Option, in Teilzeit zu arbeiten. Die Flughafengesellschaft ist Teil von „Erfolgsfaktor Familie“ – einem Unternehmensnetzwerk des Bundesfamilienministeriums und des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK).

Darüber hinaus unterstützt die FSG ihre Mitarbeitenden mit folgenden Leistungen:

→ **Kinderbetreuung:** Im Sommer veranstaltet der Airport in Kooperation mit der Bildungsstiftung element-i zwei Wochen lang eine Ferienfreizeit für Kinder zwischen sechs und zwölf sowie deren Geschwister. Kommen die Kleinen in Ausnahmefällen mit zur Arbeit, können Eltern auf die Kids-Box zurückgreifen. In der mobilen Kiste finden sie eine Wickelauflage, Spielsachen, Stifte und Bücher.

→ **Hilfe bei einem Pflegefall in der Familie:** Wird ein Familienmitglied pflegebedürftig, trifft das die Angehörigen häufig unerwartet. Drei Pflegelotsinnen und -lotsen helfen als eine erste Anlaufstelle bei Fragen zu den gesetzlichen Rahmenbedingungen. Sie können zusätzlich Stellen empfehlen, an die sich Betroffene für ausführlichere Informationen wenden können.

→ **Hilfe bei Suchterkrankungen:** Erkrankt jemand aus dem Unternehmen an einer Sucht, stehen ihm oder ihr drei betriebliche Suchtberaterinnen und -berater bei der Suche nach Therapie-Einrichtungen, Selbsthilfegruppen oder bei der Wiedereingliederung zur Seite. Sie beraten auch Vorgesetzte, Kolleginnen und Kollegen und klären über den Umgang mit Betroffenen auf. In jedem persönlichen Gespräch gilt für sie die Schweigepflicht.

→ **Weitere Angebote:** Die Personalabteilung, die Interessenvertretungen der Belegschaft, die Betriebsärztin und der Betriebsarzt und der pme Familienservice stehen allen Beschäftigten mit Infomaterial oder Beratung zu Themen wie Lebenslagencoaching oder Elder Care zur Seite. Der Dienstleister BetterDoc unterstützt bei der Suche nach einer Fachpraxis, Behandlungsstrategien oder der Terminfindung bei Spezialistinnen und Spezialisten. Durch eine weitere Kooperation können Mitarbeitende in ausgewählten Fitnessstudios und Sportzentren zu vergünstigten Tarifen trainieren.

S1-16 Vergütung

Die Eingruppierung der unterschiedlichen Stellen am Flughafen Stuttgart orientiert sich an den Kriterien der Tätigkeitsbeschreibung. Damit wird eine angemessene Bezahlung gewährleistet, die unabhängig von persönlichen Merkmalen getroffen wird.



Wer nach einem stressigen Arbeitstag entspannen möchte, kann dies in der Yoga-Class tun. Einmal die Woche leitet Trainerin Karolina Pyrcik die Mitarbeitenden hierbei an.

NACHBARSCHAFT UND GESELLSCHAFT

Der kontinuierliche Dialog und die Zusammenarbeit mit ihren Stakeholdern spielen eine entscheidende Rolle für den Erfolg der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG). Sie befasst sich mit den Bedürfnissen und Erwartungen einer Vielzahl von Interessengruppen, darunter Passagiere, Fluggesellschaften, Mitarbeitende, Lieferfirmen, Politik und die lokale Gemeinschaft. Diese sind nicht nur von den Aktivitäten des Flughafens betroffen, sondern tragen auch maßgeblich zu dessen Betrieb und Entwicklung bei. Der Austausch stärkt zum einen das Vertrauen und die Zufriedenheit, zum anderen fördert er Innovationen und Nachhaltigkeit, die langfristig für die Leistungsfähigkeit des STR unerlässlich sind.

Strategie

ESRS 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die FSG nimmt die Interessen und Standpunkte ihrer Stakeholder sehr ernst. Zu besonders sensiblen Themen, wie beispielsweise Fluglärm, bietet sie transparente Informationen auf allen wichtigen Kanälen an. Bis zum Jahr 2023 nutzte der Flughafen den fairport-Radar, um mit seinen Interessengruppen die Bedeutsamkeit von Handlungsfeldern der Nachhaltigkeit zu gewichten. Durch die Vorgaben der neuen Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) wandelt sich das Vorgehen bei der Auswertung der relevanten Themen zukünftig. Der fairport-Radar wurde daher im Berichtsjahr eingestellt. Bis die neue Wesentlichkeitsanalyse nach der CSRD durchgeführt und abgeschlossen ist, nutzt der Airport die Erkenntnisse aus dem Jahr 2023. Für die Teilnehmenden war „Beschäftigte und Arbeitsumfeld“ am wichtigsten, gefolgt von „Wirtschaft und Region“ und „Corporate Governance und Compliance“. Die Aspekte „Umwelt und Ressourcen“, „Klimaschutz und Energie“, „Nachbarschaft und Gesellschaft“ sowie „Fluglärm und Schallschutz“ schlossen daran an. Das Handlungsfeld „Standortentwicklung und Verkehrsanbindung“ erhielt die wenigsten Relevanz-Punkte.

ESRS 2 SBM-3 Wesentlichkeitsanalyse

Der Flughafen Stuttgart befindet sich derzeit in der Auswertung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Ist diese abgeschlossen, wird die FSG in ihrem Bericht Angaben zu den Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf ihre Strategie und ihr Geschäftsmodell machen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

S3-1 Strategie

Seit mehr als 10 Jahren führt der Stuttgart Airport eine jährliche interne Stakeholderanalyse nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS), dem Gütesiegel der Europäischen Union, durch. In dieser werden die relevanten Schwerpunkte aller Interessengruppen analysiert und diskutiert. Zu den betroffenen Gemeinschaften des Flughafens gehören unter anderem Anwohnende, Interessenverbände, Politik, Mitarbeitende, NGOs, Behörden und Reisende. Indigene Völker nach ESRS S3 gehören standortbedingt nicht zum Kreis der Betroffenen.

Der Öffentlichkeit macht der Landesairport seine finanziellen, ökologischen und sozialen Entwicklungen schon seit langem transparent. In seinem jährlich erscheinenden integrierten Bericht sind Veränderungen, Projekte, Fortschritte und Erfolge zusammengefasst. Bereits seit 2010 berichtet der Flughafen Stuttgart nach den internationalen Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative (GRI). Noch mehr Vergleichbarkeit mit anderen Unternehmen bringen die neuen EU-Vorgaben der CSRD. In ihren European Sustainability Reporting Standards (ESRS) steht, welche Angaben künftig in die Nachhaltigkeitsberichterstattung einfließen sollen. Ab dem Geschäftsjahr 2025 berichtet der STR freiwillig in Anlehnung an die ESRS, ab voraussichtlich 2027 dann verpflichtend und als Teil des Lageberichts. Im Zuge der Anpassung an die Standards wird er auf die Auswirkungen, Chancen und Risiken aus der doppelten Wesentlichkeitsanalyse eingehen.

Neue Impulse setzen

Seiner Pflicht, die eigene Zukunft verantwortungsvoll zu gestalten, ist sich der Landesairport bewusst. Damit ihm dies gelingt, setzt er auch auf Impulse von neutralen Sachverständigen. Seit 2014 wird die Geschäftsführung in regelmäßigen Sitzungen durch den fairport-Beirat zu ihrer Nachhaltigkeitsstrategie beraten. Die fünf Mitglieder, alle inhaltlich aus den Fachbereichen Umweltmanagement, Nachhaltigkeit, Energie, Klima sowie nachhaltige Unternehmensführung, sind ehrenamtlich tätig. Derzeit setzt sich das Gremium zusammen aus dem Logistikexperten Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis (Vorsitzender), Dr. Dietrich Brockhagen, Physiker, Umweltökonom und Geschäftsführer der atmosfair GmbH, Prof. Dr. habil. Ralf Isenmann, Professor für BWL im Innovations- und Technologie-Management im 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.

Im Berichtsjahr beriet das Gremium die Geschäftsführung unter anderem dazu, welche Rolle Energieträger wie Wasserstoff, Biomasse und E-Fuels künftig spielen werden. Auch Themen wie bidirektionales Laden und autonomes Fahren wurden diskutiert. Durch ihre kritischen Fragen helfen die Beiratsmitglieder, den Wandel am fairport weiter voranzutreiben. So hinterfragen sie regelmäßig den Umgang des STR mit seinen Stakeholdern, damit die Auswirkungen, Chancen und Risiken in den Beziehungen zwischen der Flughafengesellschaft und ihren Interessengruppen kontinuierlich betrachtet werden.

Engagement auf allen Ebenen

Der Flughafen Stuttgart bringt sich aktiv in verschiedenen Branchen- und Fachverbänden ein – dazu zählen die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), der Kommunale Arbeitgeberverband Baden-Württemberg (KAV) sowie die entsprechende deutschlandweite Vereinigung VKA. Themen wie Klimaschutz, Luftverkehr und Infrastruktur werden gemeinschaftlich vorangetrieben (→ S. 13). So finden sich auch Themen betroffener Gemeinschaften in den Diskussionen wieder. Daneben ist der regelmäßige Austausch zwischen Politik und Flughafen wichtig, um Entscheidungen auf aktueller Basis treffen zu können. Die zentrale Stelle Public Affairs bildet die Schnittstelle für alle politischen Themen. Sie informiert die Geschäftsführung regelmäßig zu aktuellen Entwicklungen. Darüber hinaus veröffentlicht der Flughafen in seinem STR Politikbrief Daten, Fakten, Standpunkte und Hintergründe zum Luftverkehr Stuttgart. Er verhält

sich grundsätzlich politisch neutral. Um Transparenz über seine politischen Interaktionen zu wahren, ist der Flughafen im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eingetragen.

Viermal im Jahr veröffentlicht die FSG das flughafeneigene Magazin Flugblatt. Es ist kostenlos in den Terminals erhältlich. Die Anwohnenden in unmittelbarer Umgebung bekommen es direkt in ihre Briefkästen.



Der STR trifft sich regelmäßig mit verschiedenen Stakeholdern, um ihre Wünsche und Bedürfnisse zu erfahren.

S3-2 Verfahrensbeschreibung

2024 fand das Format „STR im Dialog“ bereits zum vierten Mal statt. Für die Reihe lädt der Flughafen Stuttgart jedes Jahr verschiedene Stakeholdergruppen zu sich ein, um aus erster Hand mehr über deren Erwartungshaltung zu einzelnen Themen zu hören. Im April sprachen Passagiere, die regelmäßig ab Stuttgart fliegen, mit FSG-Mitarbeitenden aus den Bereichen Aviation, Infrastruktur, Immobilien und Kommunikation über ihre Vorstellungen und Wünsche an den Landesairport. Der Inhalt des Gesprächs fließt in die Planungen des STRzero-Terminal-Projektes mit ein.

Damit er bestmöglich für seine Passagiere und alle anderen Menschen da sein kann, liegt dem Flughafen Feedback am Herzen. Er hat es sich zur Aufgabe gemacht, allen Rückmeldungen nachzugehen – egal ob Lob, Beschwerde oder allgemeiner Hinweis – denn sein Unternehmensziel, Kundinnen und Kunden zu begeistern, nimmt er sehr ernst.

Die zentrale Stelle Stakeholder Relations beantwortet alle Anfragen in enger Zusammenarbeit mit Partnerinnen und Partnern am Flughafen, wie beispielsweise der Bundespolizei, der Parkplatzbetreiberin Apcoa oder den Abfertigungsbetrieben. Den Dialog mit ihren Interessengruppen sieht die FSG als Hilfestellung, um Anforderungen an sie besser zu verstehen und diese bei Entscheidungen zu berücksichtigen.

Über alle Kanäle erreichbar

Soziale Medien sind eine gern genutzte Möglichkeit bei Stakeholdern, um mit dem Landesairport in Kontakt zu treten. Den größten Zuwachs bei seinen Followern konnte er 2024 mit 43,4 % (8.043) bei LinkedIn verzeichnen. Auf Instagram nahm die Fangemeinde um 22,0 % auf 41.400 zu, auf TikTok um 14,6 % auf 29.900. Bei Facebook und YouTube stieg die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer um 0,05 % bzw. 3,0 %. Die auf diesen Kanälen eingehenden Anfragen und Rückmeldungen werden gesammelt, beantwortet und ausgewertet.

Die Schwerpunkte der eingehenden Schreiben an den Flughafen sind vielfältig. Die meisten Rückmeldungen thematisierten die Infrastruktur der Terminals mit 686 Schreiben (2023: 648) sowie das Personal am STR mit 292 (2023: 299) und die Situation an den Sicherheits- und Passkontrollen sowie Handgepäckregelungen mit 245 Rückmeldungen (2023: 723). Insgesamt erhielt der Landesairport 1.094 Feedback-Schreiben im Jahr 2024 – dazu zählen Rückmeldungen via Mail, Kontaktformular, Telefon, Social Media, Brief und Google-Rezensionen.

Eine Messung der Wirksamkeit der Zusammenarbeit zwischen dem Stuttgart Airport und den betroffenen Gemeinschaften findet aktuell nicht statt.

S3-3 Beschwerdemanagement

Die Lärmbelastung ist eine negative Auswirkung des Luftverkehrs auf die an den Flughafen angrenzenden Gemeinden. Seit 1969 misst die FSG ihre Schallimmissionen und veröffentlicht dazu monatliche Berichte zur Lärmentwicklung. Diese können auf der Website unter stuttgart-airport.com/fluglaermbericht eingesehen werden. Während des Probebetriebs einer neuen Abflugstrecke zwischen März 2023 und März 2024 publizierte der STR noch zusätzliche Reporte, um seinen Nachbarinnen und Nachbarn nachvollziehbare Informationen bereitzustellen. Die dazugehörigen Messungen fanden monatlich in den betroffenen Gemeinden statt. Darüber hinaus können sich Anwohnende und Interessierte online auf stuttgart-airport.com/travis mit einer Karte in Echtzeit die Lärmpegel der startenden und landenden Flugzeuge an den acht stationären Messanlagen ansehen.

Um ihre Mitarbeitenden und die Anwohnenden zu schützen, schöpft die FSG alle Möglichkeiten aus, Geräuschimmissionen zu reduzieren. Dazu zählt auch die Elektrifizierung ihrer Vorfeldflotte und andere Geräte. Bei größeren Spezialfahrzeugen ist dies besonders schwierig, da elektrische Alternativen teils oft noch nicht auf dem Markt angeboten werden. Der Airport unterstützt die Entwicklung hin zu elektrischen Lösungen – vor diesem Hintergrund setzt die Betankungsdienstleisterin Skytanking seit März 2024 ihren ersten vollelektrischen Betankungswagen am STR ein (→ S. 32). Auch in der Luft schafft der Flughafen Anreize. Durch seine Entgeltordnung animiert er Airlines dazu, den Landesairport möglichst mit emissionsarmen Maschinen anzufliegen. Werden leisere Fluggeräte wie die B737Max gewählt, zahlen die Airlines ein niedrigeres Entgelt. Die umliegenden Gemeinden werden dadurch weniger gestört.

Darüber hinaus sind Schutzzonen um den Airport herum ausgewiesen, innerhalb derer Immobilien-Eigentümerinnen und -Eigentümer Ansprüche auf bauliche Anpassungen haben. Sie können unter schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de prüfen, ob ihr Haus in der Lärmschutzzone des Flughafens liegt. Seit 1996 hat die FSG mehr als 60 Mio. € für den passiven Schallschutz ausgegeben.

Lärmschutz hat Priorität

Für alle Fragen und Beschwerden zu Fluglärm am Flughafen Stuttgart ist der Lärmschutzbeauftragte des Regierungspräsidiums Stuttgart zuständig. Er ist in seiner Funktion neutral und unabhängig. Mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) sucht er nach Lösungen, um vermeidbare Geräuschbelastung zu reduzieren. Stellt sich heraus, dass Pilotinnen und Piloten vom vorgegebenen Kurs abgewichen sind, werden ihnen Sanktionen auferlegt. Insgesamt gingen bei der Behörde 16.429 Beschwerden zu Fluglärm ein (Vorjahr: 17.926). Diese Anzahl beinhaltet Einwände zur neuen TEDGO-Route, zu Flugwegabweichungen, Nachtflügen und allgemeinen Fluglärm-Themen.

Da nachts Geräusche stärker wahrgenommen werden, gelten in diesem Zeitraum andere Grenzwerte als tagsüber. Maximal 67 dB(A) darf es zwischen 6 und 22 Uhr innerhalb einer Fläche von 18,86 km² rund um den Flughafen laut werden. 2024 lag die Fläche mit 2,55 km² deutlich unter diesem Wert (→ S. 93). Bei Nacht, zwischen 22 und 6 Uhr, dürfen es hingegen nur 57 dB(A) sein. Darüber hinaus gilt eine Nachtflugbeschränkung am STR. Ausnahmen gibt es nur für Flugzeuge, die gemäß Flugplan vor 23:30 Uhr landen sollen und spätestens um 24 Uhr

am Airport landen werden. Für Starts und Landungen nach diesen Uhrzeiten benötigen die Crews eine Ausnahmegenehmigung von der zuständigen Luftfahrtbehörde, dem Regierungspräsidium Stuttgart. Generell erlaubt sind Einsätze für den Katastrophenschutz, medizinische Hilfeleistungen sowie Militär- und Vermessungsflüge der DFS. Auch Propellermaschinen dürfen nachts nur unter Auflagen starten. Insgesamt 3.215 Flugbewegungen fanden im gesamten Berichtsjahr im Zeitraum der Nachtflugbeschränkung statt. (→ S. 93).

S3-4 Maßnahmenplan

Dem STR ist es ein großes Anliegen, seine Nachbarschaft mit gut verständlichen Informationen zu versorgen. Deshalb veröffentlicht er auf seiner Webseite monatliche Berichte zu den Auswertungen der Lärmmessstationen. Um die Fluglärmüberwachung kümmert sich eine eigene Stelle bei der FSG. Sie koordiniert mit den Gemeinden die Prozesse für die Außenmessstellen rund um das Flughafengelände. Darüber hinaus informiert sie die Geschäftsführung regelmäßig und arbeitet eng mit dem Lärmschutzbeauftragten des Regierungspräsidiums Stuttgart zusammen.

Unabhängige Lärmsachverständige legten die Lage der Außenmessstellen fest. Die Stationen zeichnen die Umgebungs- und Flugzeuggeräusche auf. Anschließend werden diese nach einem vorgeschriebenen System analysiert. Im Berichtsjahr lag der gemittelte Dauerschallpegel tagsüber bei 52,1 dB(A) und nachts bei 43,2 dB(A). Im Vorjahr waren es 52,0 dB(A) und 43,9 dB(A) (→ S. 93).

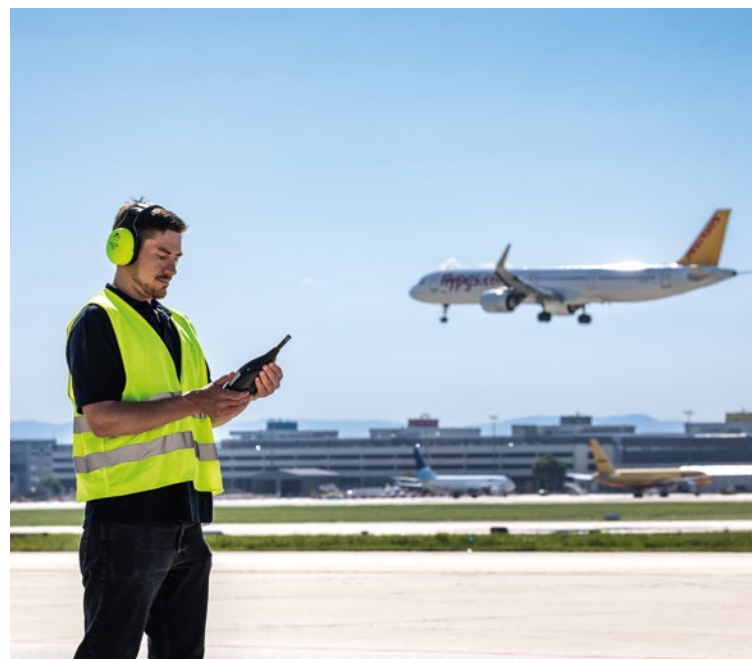
Jeder Flughafen mit einem Lärmschutzbereich hat eine Fluglärmkommission (FLK) – so auch der Landesairport. Sie setzt sich aus den Kommunen Filderstadt, Leinfelden-Echterdingen, Esslingen, Ostfildern, Stuttgart, Denkendorf, Steinenbronn, Neuhausen, Schönaich, Deizisau und Altbach, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, den Airlines, der Industrie- und Handelskammer (IHK), den US-Streitkräften in Baden-Württemberg, dem Landesministerium für Verkehr und dem Flughafen Stuttgart zusammen. Letzterer wird durch seine Geschäftsführung vertreten. Darüber hinaus nehmen die DFS, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), der Lärmschutzbeauftragte und die Genehmigungsbehörde an den Versammlungen teil; sie haben jedoch kein Stimmrecht. Die Fluglärmkommission berät die DFS bei der Festlegung von Flugrouten und -verfahren. Die Entscheidung über die Aufnahme oder die Ablehnung von Flugstrecken trifft die DFS gemeinsam mit dem BAF. Die Empfehlung der FLK müssen sie dabei nicht berücksichtigen. Die gesammelten Daten aus dem Probebetrieb zeigen auf, dass durch die Nutzung der neuen und alten TEDGO-Route Kerosin eingespart und Lärm reduziert wird. Auf dieser Grundlage entschieden DFS und BAF im Frühjahr, dass die Strecke ab Juni in den Regelbetrieb übernommen wird. Im Dezember 2024 entschied die FLK,

dem BAF einen Kompromissvorschlag vorzulegen. Diese Empfehlung sieht vor, in den Morgenstunden zwischen 6 und 8 Uhr auf die neue Abflugroute zu verzichten.

Im Berichtsjahr unterstützte der STR mit rund 14.200 € Sportvereine in der Nähe. Davon wurden beispielsweise Trikots, Pokale und Trainingsanzüge für Kinder- und Jugendmannschaften gekauft. Ein Gewinnspiel unter dem Motto „100 Jahre gute Nachbarschaft – Der STR sagt Danke!“ fand im Berichtsjahr zum ersten Mal statt. In einer verbindlichen Richtlinie ist festgelegt, wer in welchem Umfang von der Flughafengesellschaft gefördert werden kann. Eine zentrale Anforderung an das Sponsoring ist ein lokaler Bezug der Vereine.

S3-5 Ziele

Der Betrieb eines Flughafens wirkt sich unweigerlich auf seine Nachbarinnen und Nachbarn aus. Um die Lärmbelastung zu beschränken, wurden in einem Planfeststellungsbeschluss von 1987 die maximalen Lärmgrenzen festgelegt. Das Basisjahr dafür ist 1978. Damit die Vorgaben eingehalten werden, ermittelt der Landesairport jährlich sogenannte Lärmfestschreibungskonturen und gibt diese an das Verkehrsministerium weiter. Die sechs verkehrsreichsten Monate sind die Grundlage für diese Berechnungen. Alle Flugzeugtypen mit 5,7 t und mehr, die in diesem Zeitraum geflogen sind, werden berücksichtigt. Im Berichtsjahr waren das 48.283 Starts und Landungen und somit 0,3 % mehr als im Vorjahr.



Den Schutz seiner Nachbarinnen und Nachbarn nimmt der Landesairport sehr ernst. Er nimmt Messungen zum Fluglärm rund um den Flughafen vor und dokumentiert dies in Berichten. Diese sind auf der Flughafen-Website einsehbar.

UMWELTMANAGEMENT

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und ihre Töchter Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) haben sich der Herausforderung angenommen, ihre Umweltauswirkungen aktiv zu reduzieren und eine nachhaltige Zukunft zu gestalten. Durch ehrgeizige Ziele und durchdachte Maßnahmenpläne arbeiten sie intensiv daran, ihren ökologischen Fußabdruck zu minimieren. Ressourcenschonung steht dabei im Mittelpunkt. Der Airport setzt auf innovative Technologien und effiziente Prozesse. Über sein Umweltmanagementsystem überprüft er regelmäßig seine Zielerreichung.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO 1 Verfahrensbeschreibung

Der Flughafen Stuttgart befindet sich derzeit in der Auswertung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Sobald diese abgeschlossen ist, wird die FSG Angaben zu den Auswirkungen, Risiken und Chancen in Zusammenhang mit Umweltverschmutzung machen. Seit 2015 prüfen FSG, FSEG und SAG ihre wesentlichen Umweltaspekte nach der EMAS-Verordnung. So haben sie ihre Umweltauswirkungen stets im Blick (→ S. 54).

E2-1 Strategie

Seit 2012 betreibt der Landesairport ein Umweltmanagementsystem nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) und wird auch nach dessen Vorgaben geprüft. Die FSG, FSEG und SAG liegen im EMAS-Wirkungsbereich. Sie erheben und analysieren Leistungsindikatoren wie CO_{2eq}-Emissionen, Strom- oder Wasserverbrauch, aber auch ihre Risiken, Chancen und Auswirkungen haben sie im Blick. Die Geschäftsführungen aller drei Unternehmen diskutieren auf halbjährlicher Basis, wie diese zu bewerten und welche Konsequenzen daraus zu ziehen sind.

Für die FSG und ihre beiden Tochterunternehmen gilt die konsolidierte Umwelterklärung, die im jährlichen integrierten Bericht veröffentlicht wird. Die strengen Kriterien von EMAS geben vor, wie der STR seine Umweltbilanz erstellen, die Daten kontrollieren lassen und offenlegen soll. Ein unabhängiges Team aus Gutachterinnen und Gutachtern prüft seit 2013, ob der Airport alle Anforderungen aus der Norm sowie alle geltenden rechtlichen Verpflichtungen einhält. Um die Wirksamkeit des Umweltmanagementsystems zu bestätigen, muss der Flughafen seine Umweltleistung jährlich verbessern. Ist dies der Fall, bekommt er eine EMAS-Zertifizierung.

Ganzheitlicher Überblick

Um die wesentlichen Risiken, Chancen und Auswirkungen möglichst umfassend auf dem Schirm zu haben, führt der Landesairport Umweltbetriebsprüfungen in seinen Fachabteilungen durch. Dadurch stellt er sicher, dass alle ihre Verantwortung beim Umweltschutz kennen und im Sinne des fairport-Gedankens handeln. Die Verbesserungspotenziale dokumentiert der STR in internen Berichten. So wurde in einem Audit beispielsweise die Empfehlung ausgesprochen, in einer Fachabteilung, die deutlich mehr Gefahrstoffe einsetzt als andere, zusätzliche Schulungen, die weitreichender sind als die gesetzlich vorgeschriebenen Unterweisungen, jährlich durchzuführen.

Der Flughafen hält seine Mitarbeitenden über unterschiedliche Kanäle zu aktuellen Gesetzgebungen und bindenden Verpflichtungen auf dem Laufenden. Sie nutzen eine Compliance-Datenbank (→ S. 12), in welcher beispielsweise Paragraphen aus dem Energierecht, dem Gewässer- oder Immissionsschutz hinterlegt sind. Daneben informieren sie sich selbstständig durch Schulungen und Fortbildungen über neuste Entwicklungen. Der fairport-Kodex, der auch die Umweltpolitik des Flughafens beinhaltet, schafft hierfür die Grundlage, indem er alle im Unternehmen anweist, die gesetzlichen Pflichten einzuhalten. Er ist einsehbar unter stuttgart-airport.com/publikationen.



Der STR versucht, seine Emissionen wo immer möglich zu reduzieren. So bietet er den Airlines Strom aus elektrischen Ground Power Units statt aus dieselbetriebenen Geräten.

Umweltschutz ist Teamarbeit

Umwelt- und Klimaschutz sind am STR auf viele Schultern verteilt. So setzt der Flughafen das gesamte Know-how seiner Belegschaft gewinnbringend ein. Es gibt klare Zuständigkeiten, die Einzelnen und verschiedenen Teams zugeordnet sind:

→ **Abteilung Umwelt und Versorgung:** Das Team kümmert sich federführend um das Umweltmanagementsystem und – in enger Zusammenarbeit mit der FSEG – auch um das Energiemanagement. Dazu gehören die Umweltmanagementbeauftragte des Airports und mehrere Experts und Beauftragte für Fluglärm, Energie, Abfall, Gewässerschutz sowie Luft- und Bodenschadstoffe. Sie planen, steuern und kontrollieren alle Umweltaktivitäten der FSG, SAG und FSEG. Die Abteilung sorgt gemeinsam mit dem Facility Management für den effizienten Betrieb technischer Anlagen.

→ **Umweltteam:** Neun Umweltkoordinatorinnen und -koordinatoren verschiedener Fachbereiche bilden zusammen mit der Umweltmanagementbeauftragten das Umweltteam. Sie sind das Bindeglied

zu den anderen Beschäftigten. Interne Vorschläge fließen über die Teammitglieder in das Umweltmanagement ein. In diesem Kreis werden in regelmäßigen Abständen Informationen ausgetauscht und einmal jährlich die Umweltaspekte analysiert.

→ **Lenungskreis Umwelt:** Die Beteiligten dieses Lenungskreises befassen sich mit der strategischen Ausrichtung. Sie treffen sich zweimal pro Jahr. Im ersten Termin verabschieden sie das neue Maßnahmenprogramm auf Basis der wesentlichen ökologischen Auswirkungen des Airport-Betriebs. Im Gremium sind die Geschäftsführungen der FSG, FSEG und SAG sowie die Leitungen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements und der Abteilung Umwelt und Versorgung. 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.

E2-2 Maßnahmenplan

Der Landesairport versucht, die Auswirkungen seiner Tätigkeiten auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Beauftragt er zum Beispiel Bauarbeiten auf seinem Campus, so werden die Fremdfirmen bereits bei der Ausschreibung darauf hingewiesen, ein Konzept zum Abfallmanagement für ihre Tätigkeit vorzulegen. Außerdem gibt die FSG klare Regeln zur Vorbeugung von Boden- und Gewässerverunreinigungen vor, die andernfalls während solcher baulichen Aktivitäten entstehen könnten.

Auch bei der Auswahl seiner Lieferantinnen und Lieferanten sowie bei Bestellungen von Produkten achtet der Flughafen im Sinne des fair-port-Gedankens auf Nachhaltigkeitskriterien. Merkmale wie Energieeffizienz, regionale Erzeugung oder mögliche Rückführung in den Wertstoffkreislauf spielen eine große Rolle. Allein durch das Recycling seiner Elektronikgeräte vermied der STR im Berichtsjahr 81 t CO_{2eq}. Sobald diese am Campus nicht mehr genutzt werden, holt sie das gemeinnützige Unternehmen AfB ab, bereinigt sie und bereitet die Geräte wieder so auf, dass sie als Secondhand-Produkte verkauft werden können.

Energie- und Verkehrswende: Aufwärtstrends halten an

Die Flughafengesellschaft unternimmt jedes Jahr aufs Neue zahlreiche Anstrengungen, um ihre Umweltbilanz zu verbessern. Seit dem Berichtsjahr werden die Mieteinheiten am Campus vollständig mit Ökostrom versorgt – im Scope 3 der CO_{2eq}-Bilanz tauchen daher keine Emissionen mehr für den Strombezug der Externen auf. Ebenfalls positiv: Die Elektrifizierungsquote des Abfertigungsfuhrparks stieg im Jahr 2024 erneut an. Bereits 47,1 % der Vorfeldflotte fahren nun batteriebetrieben.

Doch nicht immer gehen Maßnahmen leicht von der Hand. Obwohl der Landesflughafen immer mehr auf digitale Prozesse setzt, nahm der Papiereinsatz um 25 % zu. Der FSG-Konzern bleibt dennoch entschlossen, Alternativen zu suchen und den Papierverbrauch wieder deutlich zu senken. Auf manche Umstände hat der STR wenig bis keinen Einfluss – das Wetter gehört hier dazu. Je nach Witterungsverhältnissen fällt mal mehr, mal weniger Grasschnitt an. Im Jahr 2024 gab es größere Mengen an Wiesenmähd für die nahegelegene Biogasanlage, es musste aber auch mehr PFAS-haltiges Grüngut entsorgt werden als 2023.

Moderne Technik für den Umweltschutz

Um die Total-Organic-Carbon-Einträge (TOC) in die umliegenden Gewässer zu reduzieren und Ressourcen wie Wasser zu schonen, beschaffte die Tochterfirma SAG einen Simulator für Enteisungsvorgänge. Damit übt das Abfertigungsteam virtuell die fachgerechte Nutzung der De-Icing-Fahrzeuge. Besonders praktisch: Die Wetterverhältnisse können in der Trainingskabine je nach Bedarf angepasst werden.

Auch die Mitglieder der Flughafenfeuerwehr setzen moderne Technik zur Ressourcenschonung ein: Sie verwenden einen Simulator zum Üben mit den Feuerwehrfahrzeugen. So entfällt ein Großteil der Trainingsfahrten und Kraftstoffe, Wasser sowie Löschschaum werden gespart. Die Kabine ist mit sämtlichen Bedienelementen eines Einsatzfahrzeuges ausgestattet, um ein möglichst realitätsnahes Szenario zu erzeugen. Die Feuerwehr am STR nutzt noch weitere umweltfreundliche Wege: Sie teilt sich eine mobile Brandübungsanlage mit den Flughäfen Hannover und Bremen. Das 100 t schwere Stahlgerüst befindet sich immer eine gewisse Zeit an einem der drei Airports, bevor es weitergegeben wird.

Positiv Einfluss nehmen

Der Landesairport ist nicht nur in seinem eigenen Wirkungsbereich tätig. Gemeinsam mit Dritten wie Mietparteien oder Airlines ergreift er Maßnahmen für den Umweltschutz. Darüber hinaus versucht er, auf andere positiv Einfluss zu nehmen. Ein Beispiel hierfür sind die schadstoffabhängigen Landeentgelte: Um seine Mitarbeitenden und seine Nachbarinnen und Nachbarn zu schützen, führte der STR Anreize für Fluggeräte ein, die weniger Stickoxide und Kohlenwasserstoffe ausstoßen. Parteien wie die Landespolizei, die Cargo-Firmen, die Hubschrauberstaffel oder die U.S. Army Garrison Stuttgart sind dagegen nicht auf flughafeneigenen Flächen angesiedelt. Von ihnen erwartet der Landesflughafen, dass sie für ihre Umweltauswirkungen selbst Verantwortung übernehmen. Sein Einfluss hält sich bei ihnen ansonsten in Grenzen.



Der STR achtet auf das ökologische Gleichgewicht. Müssen Bäume am Campus aufgrund von Krankheiten entfernt werden, pflanzt der Airport an geeigneten Stellen neue.

Parameter und Ziele

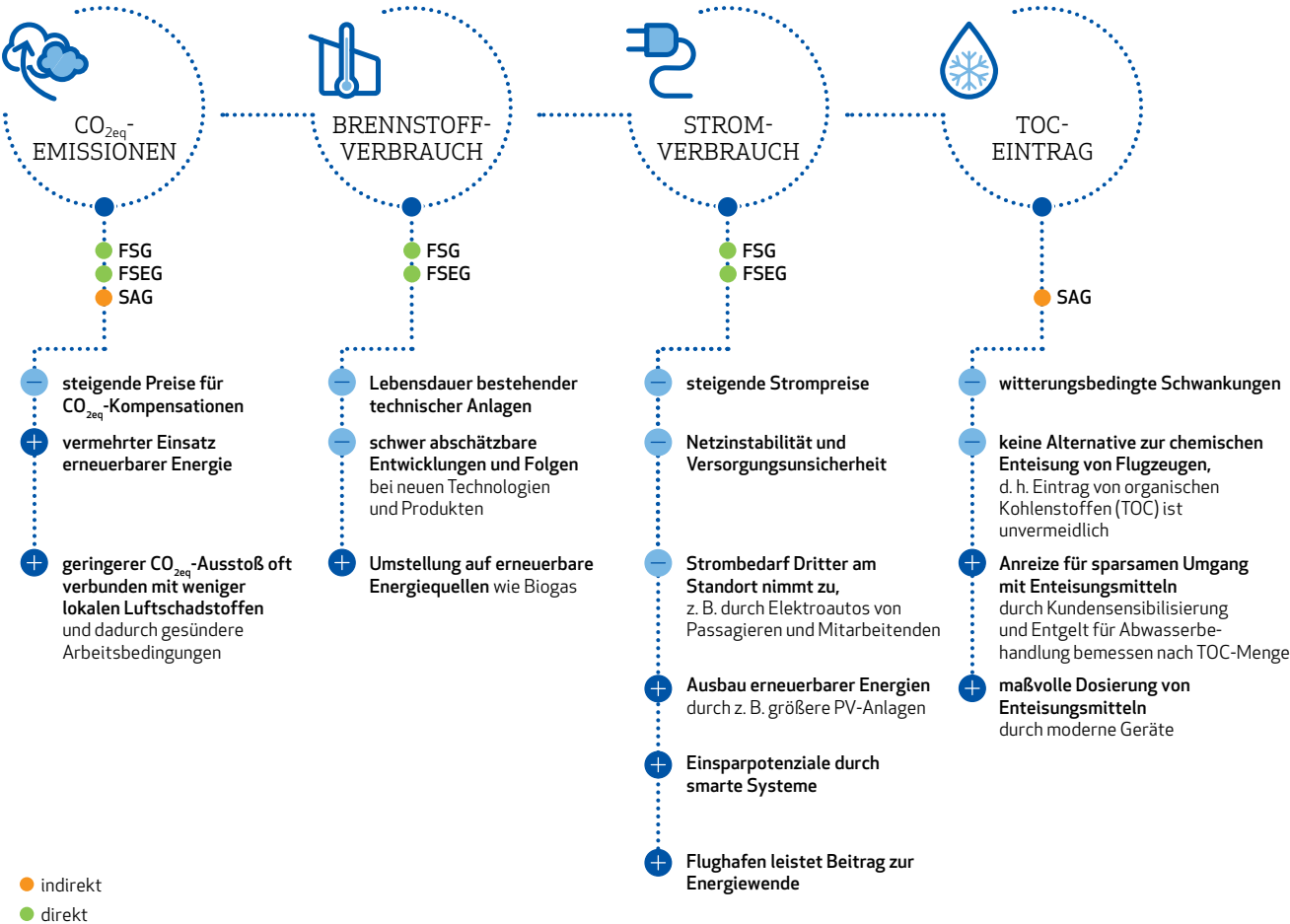
E2-3 Ziele

Die Einhaltung von Vorsorge- und Sorgfaltspflichten haben einen hohen Stellenwert am Flughafen. Durch vorausschauendes Handeln will er Risiken vermeiden und Umwelteinflüsse so gering wie möglich halten. Im unternehmensweiten fairport-Programm (→ S. 100) hat er Maßnahmen hinterlegt, um seine gesetzten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. So installiert der Airport am Auslauf des Kombispeichers Bodenfilter, welche die Einleitqualität des Wassers in den Waagenbach verbessern. Für die Umsetzung wird derzeit ein Planungsbüro gesucht.

E2-4 Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung

Ultrafeine Partikel (UFP) entstehen bei verschiedenen Verbrennungsprozessen, etwa beim Brennen einer Kerze, in laufenden Triebwerken von Flugzeugen oder Motoren von Fahrzeugen. Ihre genauen Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit sind noch nicht vollständig erforscht, da es bislang keine standardisierten Messverfahren gibt. An stark frequentierten Orten wie Flughäfen oder stark befahrenen Straßen sind die UFP-Konzentrationen in der Regel höher als in weniger belasteten Gebieten. Diese Mengen können sowohl für die Mitarbeitenden als auch für die Anwohnenden gesundheitliche Risiken darstellen. Die FSG übernimmt Verantwortung für ihre Beschäftigten und die Umgebung. Sie tauscht sich kontinuierlich mit Fachleuten und Behörden aus, um stets auf dem neuesten Stand der Forschung zu bleiben. Basierend auf diesen Erkenntnissen passt der Airport seine Maßnahmen an, um die Belastung durch UFP zu minimieren.

Flughafenbetrieb



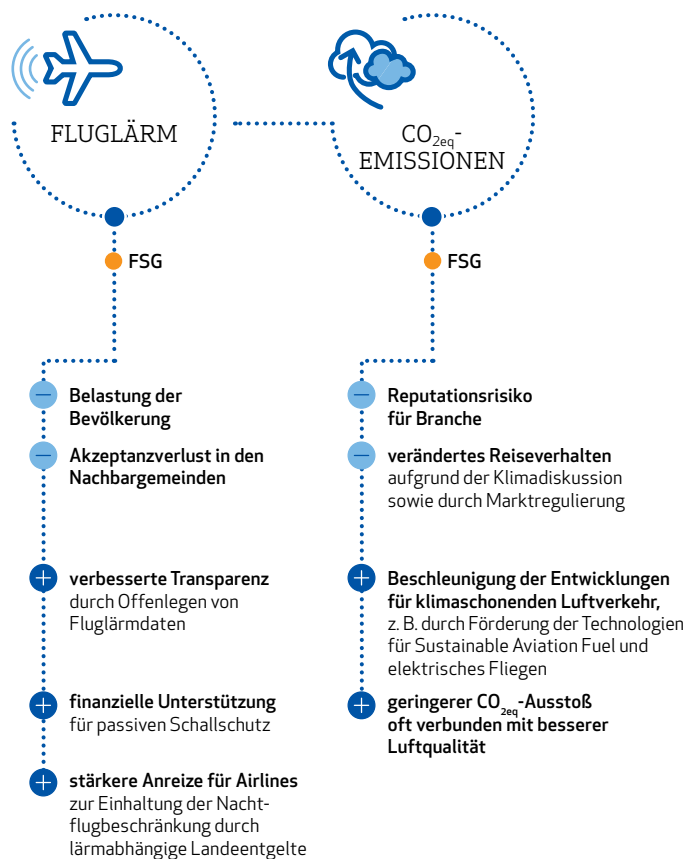
Der Flughafen Stuttgart erhebt derzeit keine Mengenangaben zu den vorgeschriebenen Stoffen aus dem Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 166/2006 des Europäischen Parlaments (REACH-Verordnung).

E2-5 Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe

Damit erst gar keine besorgniserregenden Stoffe in die Umwelt gelangen, nutzt die FSG ein Gefahrstoffkataster zur Dokumentation aller am Standort verwendeten Produkte. Substanzen, die von den Fachabteilungen verwendet werden, müssen mit Gefährdungsbeurteilung und Betriebsanweisung online hinterlegt und allen Nutzerinnen und Nutzern zugänglich gemacht werden. Muss ein Mittel ersetzt oder neu beschafft werden, durchläuft es einen Prozess, bei dem mehrere Expertinnen und Experten ihre Stellungnahme abgeben. Erst wenn keine Bedenken geäußert werden, erfolgt die Freigabe.

Die Flughafengesellschaft stellt keine besorgniserregenden oder besonders besorgniserregenden Stoffe her. Des Weiteren vertreibt oder vermarktet sie diese auch nicht. Auch die Ein- und Ausfuhr solcher Substanzen liegt nicht im Tätigkeitsbereich der FSG.

Luftverkehr



Umweltaspekte

Sein Umweltmanagementsystem bietet dem Flughafen Stuttgart die Möglichkeit, seine Risiken frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden sowie Chancen für den Umwelt- und Klimaschutz zu ergreifen. Die FSG und ihre beiden Tochterunternehmen FSEG und SAG identifizieren ihre Umweltaspekte nach den Vorgaben der EMAS-Verordnung. Die risikobasierte Analyse dazu führen sie jährlich durch. Ihre Ziele und Maßnahmen halten alle drei im fairport-Programm fest.

Die Grafik stellt die Aspekte mit den größten Umweltauswirkungen des Flughafens und die damit verbundenen Chancen und Risiken dar. Im Berichtsjahr ergab die Überprüfung, dass keine Änderung bei den Umweltaspekten stattgefunden hat. Nicht auf alle Aspekte kann der Flughafen unmittelbar einwirken, auf manche hat er nur einen indirekten Einfluss. Das ist zum Beispiel beim Fluglärm der Fall. Die FSG setzt sich aber aktiv dafür ein, Lärmbelästigung zu verringern und Transparenz in der Berichterstattung zu schaffen (→ S. 49).

KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Der Flughafen Stuttgart hat den Klimaschutz fest in seiner Unternehmensstrategie verankert und betrachtet ihn als essenziellen Bestandteil seiner täglichen Arbeit. Mit seiner Klimastrategie STRzero schöpft er alle Möglichkeiten aus, um seine direkten CO_{2eq}-Emissionen bis 2040 zu minimieren. Dabei bindet er Fluggesellschaften, Passagiere sowie weitere Dritte in seine Anstrengungen mit ein. Darüber hinaus begleitet der Airport die Forschung und Entwicklung von klimaschonenden Technologien, um die Zukunft auch außerhalb seines direkten Wirkungsbereiches mitzugestalten.

ESRS 2 Allgemeine Angaben

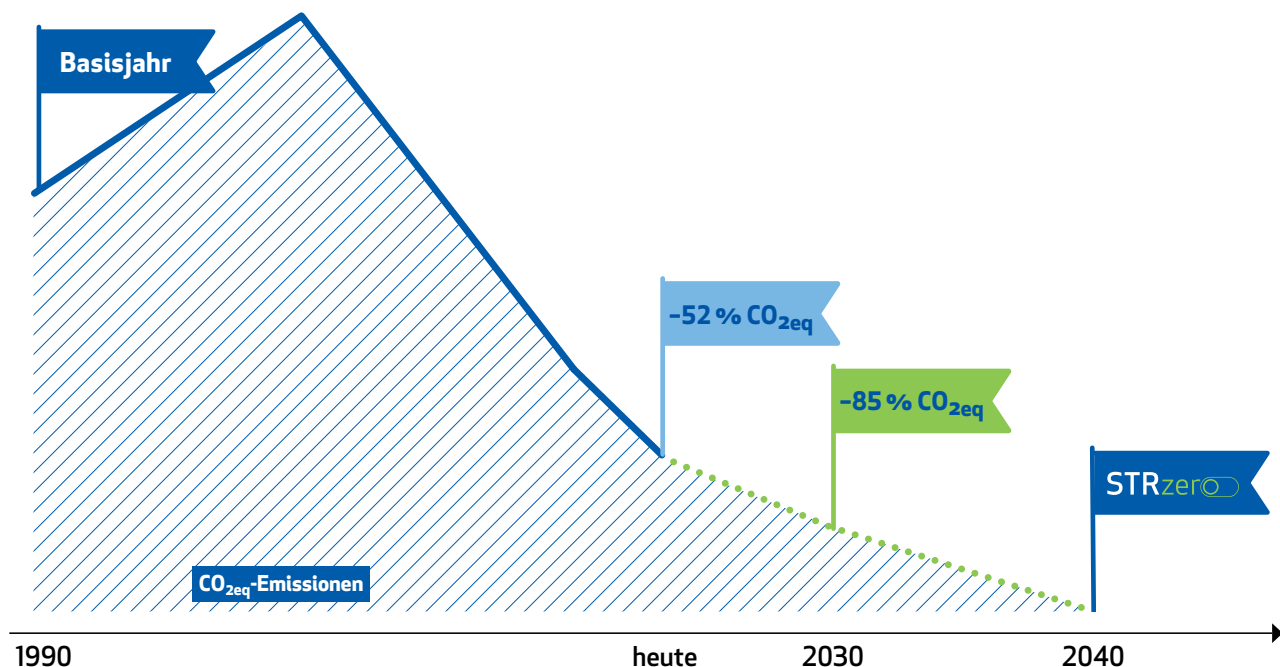
Der Luftverkehr und der Betrieb eines Flughafens haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Der Flughafen Stuttgart ist sich seiner Verantwortung hinsichtlich des Klimaschutzes bewusst und berücksichtigt ökologische Anforderungen entlang seiner gesamten Wertschöpfungskette. In der Umweltpolitik des STR ist unter anderem beschrieben, wie der Airport seine Emissionen reduzieren und die von ihm eingesetzte Energie effizient nutzen will.

Governance

ESRS 2 GOV 3 Nachhaltigkeitsbezogene Leistung

Der Jahresbonus der Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ist an die sechs strategischen Unternehmensziele gekoppelt – dies beinhaltet auch das Umwelt-Ziel, mit dem sich die Doppelspitze des Airports der Gestaltung einer verantwortungsvollen Zukunft des Flughafens verschrieben hat. Die Leistung der CEOs wurde im Jahr 2024 anhand von Zielen zur Klimastrategie STRzero gemessen. Diese beinhalten ökologische und soziale Vorgaben. Konkrete Treibhausgas-Emissionsreduktionsziele entsprechend der Angabepflicht E1-4 sind kein Bestandteil dieser Vereinbarungen.

Abbaupfad der direkten Treibhausgasemissionen des Flughafen Stuttgart



Strategie

E1-1 Klimaschutzplan

Die Mitglieder des Airport Council International (ACI) haben sich im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen und dessen 1,5-Grad-Ziel verpflichtet, ihre direkten Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) bis 2050 auf null zu senken. Der Zertifizierungsstandard Airport Carbon Accreditation (ACA) setzt auf ein Stufenmodell für Klimaschutzaktivitäten und hat zum Ziel, die CO_{2eq}-Bilanzen der teilnehmenden Flughäfen kontinuierlich zu verbessern. Konkret bedeutet das, dass die Emissionen mindestens geringer als der Durchschnitt der vergangenen drei Jahre sein müssen. Der STR befindet sich derzeit auf Level drei von insgesamt sieben.

Um das ACI-Ziel noch früher zu erreichen, geht der Landesairport entschlossene Schritte und hat dafür den Masterplan Energie und Klima gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE entwickelt – das Zieljahr für seine NetZero-Strategie ist 2040. Die detaillierte Ausarbeitung dokumentiert in 5-Jahres-Zeitscheiben alle erforderlichen Investitionen und berücksichtigt dabei alle Treibhausgase, die durch den Flughafen-Betrieb entstehen. Im Fußabdruck sind diese in CO₂-Äquivalenten (CO_{2eq}) ausgegeben.

Insgesamt umfasst die Planung vier Schwerpunkte:

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

Den Abbaupfad für seine Netto-Treibhausgasneutralität hat der STR an das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg angepasst. Damit die Emissionen kontinuierlich sinken, hat er sich ein Zwischenziel für das Jahr 2030 gesetzt. Das Land und die Flughafengesellschaft haben bereits im Jahr 2020 im Klimabündnis gegenseitige Unterstützung auf dem Weg zu NetZero vereinbart. Dabei ist es dem Airport besonders wichtig, das Vorhaben über eigene Anstrengungen am Standort zu schaffen, daher setzt er keine Klimaschutzzertifikate zur Zielerreichung ein.

ESRS 2 SBM-3 Verfahrensbeschreibung

ESRS 2 IRO-1

Der Flughafen Stuttgart befindet sich derzeit in der Auswertung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Sobald diese abgeschlossen ist, wird die FSG in ihrem Bericht Angaben zu den Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf ihre Strategie und ihr Geschäftsmodell sowie zu den klimabezogenen Angaben machen.

Die klimabezogene Szenarioanalyse wird im Anschluss an den Abschluss der Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

E1-2 Klimastrategie und Klimaanpassung

Mit ihrer Klimastrategie STRzero strebt die FSG eine Vorbildfunktion für die Branche an. Der mit Abstand größte Hebel, um das Null-Emissionen-Ziel zu erreichen, liegt im Teilprojekt STRzero Terminal, in dem die Fluggasthallen saniert werden. Um den Energieverbrauch der Gebäude zu senken, sind eine neue Wärmedämmung, smartes Temperaturmanagement und adaptives Sonnenschutzglas beispielhafte Ansätze. Fotovoltaikanlagen auf den Dächern und an den Fassaden sollen einen Teil des Strombedarfs decken. Auch viele weitere Bestandsgebäude auf dem Flughafen-Campus sind in die Jahre gekommen und müssen nach und nach bis 2040 saniert werden. Der Flughafen plant darüber hinaus eine Vielzahl an weiteren Maßnahmen. Dazu gehören der Ausbau von Fotovoltaikanlagen auf dem eigenen Gelände, die kontinuierliche Erweiterung der Elektro-Flotte, die anstehenden Gebäudesanierungen auf dem gesamten Campus und weitere Investitionen in die Energie- und Wärmewende. Nach derzeitiger Finanzplanung wird der Flughafen mehr als 2 Mrd. € für seine gesamte Klimaschutzstrategie aufwenden. Restemissionen sollen nach aktuellem Stand mittels CO_{2eq}-Neutralisation aus der Atmosphäre entzogen werden – das kann beispielsweise durch ein Carbon-Capture-and-Storage-Verfahren geschehen. Die FSG hält die Öffentlichkeit kontinuierlich über den Fortschritt von STRzero informiert. Bei der Entwicklung der Airport City folgt sie strikt den DGNB-Prinzipien und einem eigenen detaillierten Leitfaden, der bevorzugte Baustoffe, deren Umweltbilanz sowie den vollständigen Lebenszyklus von Gebäuden präzise definiert.

Um Reduktionspotenzial bei ihren Emissionen zu erkennen, erstellt die FSG eine CO_{2eq}-Bilanz. Der eigene Brennstoffverbrauch macht etwa 4,5 %, Kraftstoffe rund 0,2 % des gesamten Treibhausgasausstoßes aus. Diese Quellen sollen bis 2040 auf null reduziert werden. Andere Urheber wie Luftverkehr oder die Anreise der Passagiere kann der Landesairport nur begrenzt beeinflussen – er fördert jedoch neue Flugzeugtechnologien und klimafreundliche Mobilität am Boden.

Auf dem Weg zu seinem Klimaziel hat sich der Landesairport verschiedene Meilensteine gesetzt. Seine direkten Emissionen will er bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 85 % senken. Davon hat er bereits 51,5 % geschafft. Das hat er unter anderem durch die Umstellung auf lokal emissionsfreie Prozesse erreicht. Dazu gehören der Passagier- und Gepäckschlepperverkehr, der Post- und Frachttransport und die Stromversorgung der Flugzeuge auf vielen Parkpositionen. 75 % der für den Passagierverkehr genutzten Flächen sind bereits mit 400-Hz-Anlagen ausgestattet. Der nächste Schritt ist die Umstellung seines Luftfracht-Vorfelds. Dieses schließt der STR 2025 an das Starkstromnetz an. Neben diesen stationären Bodenstromanlagen sorgen auf allen anderen Positionen neue mobile elektrische Ground Power Units (GPU) dafür, dass bei stehendem Fluggerät die Bordcomputer, die Belüftung oder Beleuchtung funktionsfähig sind und dabei keine Emissionen mehr entstehen. Der Flughafen erhielt dafür vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eine Förderung in Höhe von 2,4 Mio. €.

E1-3 Maßnahmenplan

Damit STRzero gelingt, hat der Flughafen seine Strategie mit umfangreichen Maßnahmen am Standort untermauert. Dazu gehören unter anderem die Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur am gesamten Campus, Umbau aller möglichen Beleuchtungen auf LED und die Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien. Indirekte CO_{2eq}-Emissionen sollen unter anderem durch sogenannte Pre-conditioned-Air-Anlagen, die den Kerosinverbrauch der Airlines senken, sowie multimodale Auskünfte für Reisende zur Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsformen sinken. Neben all dem ist der Flughafengesellschaft bewusst, dass das Fliegen selbst transformiert werden muss, um das Klima wirksam zu schützen.



Energiemanagement am Flughafen ist eine herausfordernde Aufgabe. Wo immer möglich, setzt der Landesairport auf stromsparende LEDs – auch seine Runway beleuchtet er damit.

Der Airport senkte 2024 seine Emissionen in Scope 1 und 2 um 2,8 % gegenüber dem Vorjahr. Dieser Abwärtstrend hält an, seitdem der Anteil der Batterieantriebe im Fuhrpark der FSG wächst. Auch ein nachhaltiger Kraftstoff trägt dazu bei. Denn: Bei den übrigen Fahrzeugen setzt der Flughafen weitestgehend Hydrotreated-Vegetable-Oil-Diesel (HVO) ein. Dieser besteht aus Pflanzenölen, Abfällen sowie Ölen und Fetten aus Reststoffen. Hinzu kommen weitere Schritte, die 2024 zu weniger Emissionen geführt haben. Gleichzeitig erholte sich der Luftverkehr um 8,5 %, was typischerweise zu einem höheren Ausstoß im Scope 3, den indirekten Emissionen des Flughafens, führt. In diesem erfasst der STR den An- und Abreiseverkehr am Standort (+ 2,9 %) und den Start- und Landezyklus der Airlines (+ 1,6 %).

Power für die Airport City

Eine nachhaltige Energieversorgung ist ein wichtiger Baustein der Klimastrategie. Durch die fortschreitende Elektrifizierung wird der Airport zukünftig mehr Strom benötigen. Um seinen Bedarf zu decken, bringt er auf allen geeigneten Dachflächen Fotovoltaik-Anlagen an. Im Jahr 2024 betrieb die Energietochter FSEG sieben Stück auf

dem ganzen Campus – 2040 sollen es bis zu 30 sein. Doch nicht nur Gebäude sollen dafür genutzt werden; der Flughafen setzt verstärkt auf Freiflächenanlagen. Die erste dieser Art wurde im Berichtsjahr in Betrieb genommen. Sie besteht aus 912 Modulen und bedeckt eine Fläche von rund 2.300 m². Der Genehmigungsprozess für die nächste ist bereits angestoßen. Mit 8,5 MWp werden die weiteren Anlagen auf den Wiesen entlang der Rollwege die aktuelle Solarleistung deutlich erhöhen. Seine Stromerzeugung will der Airport auf rund 39 GWh bis 2040 steigern.

Die im Masterplan vorgesehene installierte Solarleistung wird den prognostizierten Bedarf zu Spitzenzeiten um das 1,7-Fache übersteigen. Dafür benötigt die FSG batterieelektrische und thermische Speicherkapazitäten, mit deren Aufbau und Betrieb sie Anfang 2025 begonnen hat. Mit Hilfe eines intelligenten Netzes (Smart Grid) ist die FSG in der Lage, Energie dann abzurufen, wenn sie am Campus gebraucht wird. Die aktive Lastensteuerung sorgt dafür, dass das Stromnetz stabil bleibt, auch wenn die Erträge aus Sonne, Wind und Wasser naturgemäß schwanken.



In seiner Klimastrategie STRzero sieht der Flughafen vor, seine Energieerzeugung auf regenerative Quellen umzustellen. Bis zu 30 PV-Anlagen will er dafür auf Freiflächen und Gebäuden installieren.

Simulation vs. Realität

Die Fachkräfte der FSG nutzen eine aufwendig programmierte Software, die das Energiesystem am Campus abbildet und in Echtzeit unterschiedliche Szenarien simuliert. Der sogenannte digitale Zwilling kann sowohl den heutigen als auch den zukünftigen Flughafen im Jahr 2040 abbilden und sorgt gemeinsam mit der intelligenten Steuerung der Anlagen für eine Erhöhung des Eigenversorgungsanteils: im Sektor Wärme auf rund 22 % und beim Strom auf etwa 35 %.

Innovationen für eine nachhaltige Zukunft

Bei der Elektrifizierung seines Abfertigungsfuhrparks hat der Airport bereits viel geschafft – bereits 47 % der Flotte auf dem Vorfeld sind batteriebetrieben. Die Verbrenner, die noch auf dem Vorfeld unterwegs sind, sind meist schwere Nutzfahrzeuge, für die es teils noch keine Elektroalternativen auf dem Markt gibt. Für diese hat der STR gemeinsam mit seinen Partnern Skytanking und dem Institut für Stromrichtertechnik und Elektrische Antriebe (ISEA) der RWTH Aachen University das Projekt finalize! gestartet. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) förderte das Vorhaben. Das erste E-Fahrzeug aus dieser Zusammenarbeit ist ein vollelektrischer Tankwagen, der Anfang 2024 am Flughafen vorgestellt wurde. Bis 2026 soll weiteres schweres E-Gerät durch die Kooperation hinzukommen.

Fahrzeuge, die noch nicht batteriebetrieben sind, werden mit synthetischem Diesel getankt. Durch diesen entstehen deutlich weniger Luftschadstoffe, Ruß, Feinstaub und CO_{2eq} als bei herkömmlichem Kraftstoff. Das kommt insbesondere den Mitarbeitenden auf dem Vorfeld zugute. Zudem bietet der Airport den HVO über seine Betriebstankstelle auch Dritten an und beeinflusst deren Umweltbilanzen positiv.

Auch bei seinen Geschäftspartnerschaften legt der Airport Wert auf klimaschonende Arbeitspraktiken. Bei der Neuvergabe der Bodenabfertigungslizenz im Berichtsjahr mussten die Bewerbenden ein Konzept einreichen, welches neben dem Ausbau der emissionsfreien Mobilität auch allgemeine betriebliche Nachhaltigkeit berücksichtigt. Der Dienstleistende verpflichtet sich zur Umsetzung innerhalb der Lizenzlaufzeit.

Auch in der Luft sind Alternativen zum Status quo gefragt. So befürwortet der Landesairport einen möglichst schnellen Produktionshochlauf von Sustainable Aviation Fuel (SAF). Darunter ist Treibstoff ohne Erdöl zu verstehen. Außerdem unterstützt er die Entwicklung von innovativen Flugzeugantrieben und steht hinter der Vision, mit Wasserstoff das Fliegen klimaschonender zu machen. Der inhaltliche Fokus der FSG liegt in der Erforschung und Erprobung des Zusammenspiels von Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie und Luftverkehrsinfrastruktur im Livebetrieb, etwa im aktuell laufenden EU-Projekt GOLIAT, in dem neben Airbus unter anderem auch die FSG und das Stuttgarter Tech-Unternehmen H2FLY beteiligt sind.

Ein Wasserstoff-Projektteam des Flughafen Stuttgart betrachtet verschiedene Szenarien des Hochlaufs der H₂-Nutzung im Flugbetrieb. Der STR ist darauf bedacht, rechtzeitig notwendige Schritte für eine bedarfsgerechte Versorgung mit flüssigem Wasserstoff einzuleiten. Die prognostizierte Nachfrage für den Luftverkehr in Stuttgart meldet er dem lokalen Netzbetreiber im Zuge von Marktabfragen. Während andere Sektoren wie die Industrie den Energieträger größtenteils als Gas benötigen, gilt für die Aviation-Branche am wahrscheinlichsten, dass sie in der Zukunft mit Flüssigwasserstoff und SAF versorgt werden muss.

Zusammen für den Klimaschutz

Gemeinsam mit Flugzeugherstellern, Airlines und anderen Flughäfen will der STR die Dekarbonisierung des Luftverkehrs vorantreiben. Dafür hat er eine Strategie entwickelt, die die Aviation-Branche nachhaltiger machen soll und aus folgenden Bausteinen besteht:

- Wettbewerbsneutrale wirtschaftspolitische Instrumente, die beispielsweise Carbon-Leakage-Effekte der europäischen SAF-Quote verhindern würden
- Defossilisierung des Luftverkehrs durch SAF und neue Antriebe
- Verminderung von weiteren Klimaeffekten wie Kondensstreifen, zum Beispiel durch SAF
- Verlagerung und Vermeidung von Flügen, beispielsweise durch bessere Bahnverbindungen und virtuelle Meetings

Flughäfen haben nur begrenzt Einfluss auf die Produktion und Nutzung von SAF. Ihre Rolle beschränkt sich auf die Bereitstellung der Infrastruktur. Die wesentlichen Einflussfaktoren liegen bei den Herstellern und in den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Um Letztere zu verbessern, bezuschusst der Landesflughafen über seine Entgeltordnung den Einsatz von SAF mit insgesamt 500.000 €. Damit will er die Nutzung von nichtfossilen Kraftstoffen fördern. Zudem befürwortet er Anstrengungen der Politik, die den Hochlauf der SAF-Produktion unterstützen. Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und Partnern aus der Industrie führte der Airport ein Projekt durch, in dem Möglichkeiten zur regionalen Herstellung, Aufbau einer Infrastruktur und Wege zur Steigerung lokaler SAF-Nutzung betrachtet wurden.

Parameter und Ziele

E1-4 Ziele

Die Klimaschutzziele der FSG, SAG und FSEG sind im fairport-Programm ab S. 100 aufgelistet.

E1-5 Energie

Für den Flughafen Stuttgart ist Strom eine enorm wichtige Ressource, denn er benötigt ihn an vielen Stellen. Darum möchte er seine Effizienz am Standort steigern und zugleich die Energiewende in Baden-Württemberg mitgestalten. Der Gesamtenergieverbrauch lag im Berichtsjahr bei 80,1 GWh (–5,0 %). In ihm sind der Verbrauch von Erdgas, Heizöl und Pellets sowie Strom und Kraftstoffe abgebildet. Rund 52,0 % stammen aus erneuerbaren Quellen. Der Brennstoffenergiebezug der FSEG lag im Jahr 2024 bei etwa 40,0 GWh, davon sind 1,9 GWh Bioerdgas.

Der Gesamtkraftstoffverbrauch stieg um etwa 22,4 %, was auf die Erholung des Luftverkehrs zurückzuführen ist – mehr Flugzeuge bedeuten auch mehr Fahrten für deren Abfertigungen. Hauptsächlich ist die Zunahme bei den Dritten auf dem Vorfeld zu sehen, denn in seinem eigenen Abfertigungsfuhrpark treibt der Flughafen die Umstellung auf Elektro-Fahrzeuge weiter voran. Der Verbrauch ist hier um 3,9 % gegenüber 2023 gesunken. In die Prozessenergie fließen der Verbrauch von Propangas, welches die Feuerwehr bei ihren Übungen einsetzt, und die Verluste der Kältemittel in den Anlagen. Im Berichtsjahr mussten aufgrund von Leckagen 55 kg Flüssigkeit nachgefüllt werden.

Masterplan auf neuem Stand

Der Landesflughafen versucht, mit Energie möglichst sparsam zu haushalten. So beleuchtet er bereits seit 2018 als einer der ersten Flughäfen europaweit seine Runway komplett mit LED-Systemen. Bis Ende 2025 sollen alle Taxiways ebenfalls mit LED-Feuern ausgestattet sein. Die Vorfeldbeleuchtung für die Luftfahrzeugstandplätze können – soweit es die Sicherheit erlaubt – gedimmt werden. Auch hier sollen die letzten konventionellen Fluter bis Ende 2025 ausgetauscht werden. Trotz aller Einsparungen wird der Strombedarf am STR zukünftig steigen. Das hängt unter anderem mit der Zunahme der Elektromobilität sowie Regularien zusammen. Die neuen Standards der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) schreiben mehr Scheinwerfer für eine bessere Ausleuchtung auf dem Vorfeld vor. Die neu angebrachten Lichtmasten werden ebenfalls mit LEDs bestückt – ebenso wie die Lichtquellen in den Terminals. Die Umrüstung in den Fluggasthallen ergibt nach Projektabschluss etwa eine Ersparnis von rund 1.300 MWh pro Jahr.

Bis 2040 soll der Wärmebedarf zu 90 % durch erneuerbare Energien gedeckt werden. Im Berichtsjahr stammt ein kleiner Teil davon aus Bioerdgas. Die Verfügbarkeiten am Markt stellen die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG), die für die Beschaffung zuständig ist, jedoch vor große Herausforderungen. Die Wärmeerzeugung wird schrittweise von fossilen Brennstoffen auf regenerative und fast CO_{2eq}-freie Quellen umgestellt – so sieht es der Masterplan vor. In einem Vorprojekt wird aktuell untersucht, wie die Wärmeerzeugung des Heizwerks Süd auf erneuerbare Wärme umgestellt werden kann. Ziel ist es, in einem ersten Schritt jährlich 800 t CO_{2eq} einzusparen, bevor 2040 die Treibhausgasneutralität erreicht wird. Sein Review im Jahr 2024 ergab, dass der Flughafen künftig auch auf Wärmepumpen setzen wird. Oberflächennahe Geothermie, für die die Grünflächen am STR bestens geeignet wären, könnte hierfür die nötige Wärme an besonders kalten Tagen liefern.

Erneuerbare Energien im Fokus

Die FSEG produzierte im Berichtsjahr 11,3 GWh Strom in ihrem Blockheizkraftwerk (BHKW) und den Fotovoltaikanlagen. Dies sind 5,7 % weniger als im Vorjahr. Zurückzuführen ist das auf eine verminderte Laufzeit des BHKW im Jahr 2024. Die Abwärme wird normalerweise in die Absorptionskältemaschinen (AKM) weitergeleitet und zum Heizen oder Kühlen verwendet. Durch den Ausfall einer AKM fehlte ein Abnehmer für die Wärme – das BHKW schaltet sich in solchen Fällen selbst aus.

Die FSG ist davon überzeugt, ihre Flotte künftig komplett auf Elektro umzustellen. Der Flughafen erweitert die Ladeinfrastruktur auf der Land- und Luftseite, da immer mehr batteriebetriebene Fahrzeuge auf dem Vorfeld und dem gesamten Campus unterwegs sind. Insgesamt über 400 Ladepunkte sind bereits auf dem Campus installiert, an denen zum Beispiel auch Autos von Mitarbeitenden, Lkw von Speditionen, Mietwagen und die eigenen Abfertigungsfahrzeuge Strom laden. Umso wichtiger ist es, dass die verwendete Energie aus erneuerbaren Quellen stammt. Neben dem eigenerzeugten Strom verwendet die FSEG 2024 solchen, der zu 100 % aus Wasserkraft gewonnen wurde. Die Tochter nutzt ihn für sich selbst, den Konzern und die Kundschaft in der Airport City. Es ist vorgesehen, den Bedarf zukünftig nahezu vollständig durch Grünstrom zu decken.

E1-6 CO_{2eq}-Fußabdruck

Die CO_{2eq}-Bilanz des Flughafen Stuttgart basiert auf dem internationalen Standard des Greenhouse Gas Protocol. Dieser unterscheidet drei Geltungsbereiche (Scopes): Scope 1 und 2 beziehen sich auf selbsterzeugte beziehungsweise 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 CO_{2eq}-Fußabdruck konsolidiert in Scope 1 und 2 erfasst.

E1-7 CO_{2eq}-Gutschriften

Ob für Messen, persönliche Meetings oder Seminare, die FSG-Mitarbeitenden flogen im Berichtsjahr 505.949 km (2023: 332.116 km) und verursachten 171,1 t CO_{2eq}. Alle Dienstflüge werden über die Non-Profit-Organisation atmosfair kompensiert, denn ihre Klimaschutzprojekte entsprechen den höchsten Qualitätsstandards und sind nach dem Paris Alignment geprüft. Generell setzt der Flughafen CO_{2eq}-Kompensation nur dort ein, wo es momentan noch keine Alternativen gibt.

E1-8 Interne CO_{2eq}-Bepreisung

Es findet bislang keine interne CO_{2eq}-Bepreisung bei der Flughafen-gesellschaft statt.

CO_{2eq}-Footprint

Der CO_{2eq}-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 selbsterzeugte beziehungsweise 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 CO_{2eq}-Fußabdruck konsolidiert in Scope 1 und 2 erfasst.

SCOPE 1

SCOPE 2

SCOPE 3

4,6 %

0,2 %

0 %

0,1 %

0,0 %

39,6 %

55,5 %

Brennstoffverbrauch

Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte

Energiefremdbezug

Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter

Energiebezug Mieter

Landseitiger Verkehr¹

LTO-Zyklus² + APU³ Luftverkehr

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 CO_{2eq}-Kompensation bzw. Kauf von Herkunftsnachweisen für Ökostrom

BIODIVERSITÄT UND ÖKOSYSTEME

Weltverbunden zu sein, heißt für den STR auch, seinen Beitrag zum Erhalt der Biodiversität zu leisten – denn sie ist unserer aller Lebensgrundlage. Einfluss hat der Flughafen in erster Linie auf die Ökosysteme am Standort und unmittelbar um ihn herum. Dazu gehören zum Beispiel seine eigenen Wiesen entlang der Runway, naturnahe Ausgleichsflächen vergangener Bauprojekte oder der benachbarte Steppach-Stausee. Um die Flora und Fauna dieser Orte zu bewahren und zugleich Sicherheit im Luftverkehr zu gewährleisten, setzt der Airport auf viel Pflege und den neusten Stand der Technik.

ESRS 2 Allgemeine Angaben

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) bewirtschaftet ein Gelände mit einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt, die sie nach Kräften schützt. Dass die Fildern eine lebenswerte Region bleiben, hat hohe Priorität für den STR. Schon seit Jahrzehnten behält er seine ökologischen Auswirkungen genau im Blick und führt entsprechende Kontrollen durch. Dadurch minimiert er negative Auswirkungen des Flughafenbetriebs auf die Natur. Außerdem wichtig: Das Risiko von Tierkollisionen mit Flug- und Rollverkehr verringert sich, indem das Gebiet für Vögel unattraktiv gemacht wird.



Nach festgelegtem Plan mäht die Gärtnerei immer nur bestimmte Flächen. Auf den ungemähten Flächen finden Tiere ausreichend Verstecke vor Vögeln. Diese kollidieren dann nicht mit dem Roll- und Luftverkehr.

Strategie

ESRS 2 SBM-3 Wesentlichkeitsanalyse

ESRS 2 IRO-1 Verfahrensbeschreibung

Der Flughafen Stuttgart befindet sich derzeit in der Auswertung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Sobald diese abgeschlossen ist, wird die FSG in ihrem Bericht Angaben zu den Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf ihre Strategie und ihr Geschäftsmodell sowie in Verbindung mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen machen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

E4-2 Strategie

Das gesamte Flughafen-Areal ist rund 400 ha groß. Etwa die Hälfte ist bebaut, die andere Hälfte sind Glatthafer- und Rotschwingelwiesen. Entlang der 3.345 m langen Runway des Landesairports bilden Salbei, Klee, Spitzwegerich und Gräser eine große Trockenwiese. Hier findet keine landwirtschaftliche Nutzung statt, darum fühlen sich hier viele Tiere und Pflanzen wohl. Der Airport unterstützt diese Entwicklung durch bedarfsgerechtes Düngen und Mähen. Letzteres geschieht ein- bis zweimal im Jahr nach einem festgelegten Plan. Zusätzlich lässt die FSG ein Vegetationsgutachten erstellen.

Kaninchen, Mäuse, Insekten und weitere Arten sollen ausreichend Verstecke finden, damit das Gebiet für Vögel unattraktiv bleibt und diese durch die ausbleibende Jagd dem Roll- und Luftverkehr nicht in die Quere kommen. Auch wenn die Wildlife-Control-Managerin Vorkehrungen trifft, kommt es dennoch zu ungewollten Begegnungen. Die Wildlife-Strike-Rate (Wildtier-Kollisionen pro 10.000 Flugzeugbewegungen) stieg von 6,3 auf 6,4. Der Airport liegt damit trotzdem unter der deutschlandweiten Quote von 8,1.

Dächer als Insektenparadies

Für eine Insektenart ist das Flughafengebiet besonders attraktiv: Seit 2012 fliegen Bienen des Airports über das Gelände und befruchten Obstbäume und Erdbeerpflanzen in der Umgebung. Auch auf Gebäuden werden sie auf der Suche nach Pollen und Nektar

fündig. Insgesamt 7.625 m² der Dächer sind mit Gräsern, Kräutern und Moosen begrünt, was auch vielen anderen Bestäubern gefällt. Jährlich lässt die FSG den Honig analysieren, um Erkenntnisse über Schadstoffrückstände des Luftverkehrs auf Pollen und Blüten ziehen zu können. Bis jetzt war die Qualität immer einwandfrei. Darüber hinaus entnimmt der STR auch seinem Grasschnitt regelmäßige Proben. Diese wiesen im Berichtsjahr – wie auch in den Vorjahren – ebenfalls keine bedenkliche Belastung auf. Die Laborwerte dokumentiert der Airport jährlich.

Neben den Flächen innerhalb des Flughafenzauns bewirtschaftet der Airport auch naturnahes Land außerhalb seines Geländes. Mehrere Grundstücke, die als Streuobstwiesen genutzt werden oder Teile eines Naturschutzgebietes sind, gehören ihm und dienen als ökologischer Ausgleich für frühere Bauprojekte. Sie müssen dauerhaft bestehen bleiben. Außerdem besitzt der Airport einen Abschnitt der 1.000 m langen Scherlachhecke in Filderstadt. Die Hoch- und Baumhecke ist der Lebensraum für viele Tierarten. Die Gelder aus der Ausgleichsabgabe des Flughafens setzt die Gemeinde für den Erhalt des Naturdenkmals ein.

E4-3 Maßnahmenplan

Vorsicht ist besser als Nachsicht. Der Flughafen Stuttgart befasst sich mit den Auswirkungen seines Betriebs auf die Natur und handelt stets nach dem Vorsorgeprinzip, damit es erst gar nicht zu einer Belastung kommt. Potenzielle Umweltrisiken hat er durch regelmäßige Kontrollen im Blick, um kostbare Güter wie Wasser, Luft und Boden zu schützen. In Letzterem können sich Schadstoffe aus vergangenen Aktivitäten befinden, die durch Niederschlag wieder herausgeschwemmt werden können. Dabei handelt es sich um per- und polyfluorierte Alkylverbindungen (PFAS). Früher waren sie in Löschschäumen der Feuerwehr zu finden, bevor sie aufgrund von gesundheitlichen Bedenken gesetzlich reguliert wurden. Bis zum EU-weiten Verbot kamen sie auch bei der FSG zum Einsatz. Am ehemaligen Löschübungsbecken führte der Landesairport Untersuchungen durch: Sie zeigen eine erwartungsgemäß erhöhte Konzentration von PFAS. Bereits seit 2016 arbeitet eine Filteranlage in diesem Gebiet daran, das Niederschlagswasser zu reinigen, bevor es in die umliegenden Gewässer abgeleitet wird. Dieser Prozess wird den Flughafen noch eine Weile beschäftigen – die Substanz baut sich in der Natur nur sehr langsam ab.

Gewässerschutz auf hohem Niveau

Sicherheit hat am Stuttgart Airport höchste Priorität. Damit Flugzeuge bei kaltem Wetter problemlos starten können, müssen sie enteist werden. Das führt dazu, dass im Winter das Oberflächenwasser häufig mit Enteisungsmitteln vermischt ist. Diese Zusammensetzung darf nicht ohne Vorbehandlung in öffentliche Gewässer eingeleitet werden, da der gesamtorganische Kohlenstoffanteil darin stark erhöht ist. Die Kontrolle der Einhaltung der Grenzwerte übernehmen der Gewässerschutzbeauftragte und sein Team: 112 t Total Organic Carbon (TOC, 2023: 170 t) waren 2024 insgesamt im Enteisungswasser. Den Anteil versucht der STR trotz begrenzter Einflussmöglichkeiten zu senken. Die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG), die alle De-Icing-Vorgänge durchführt, dosiert das Mischverhältnis je nach Wetterbedingungen (→ S. 67).

Ein Schwebebettreaktor mindert die vorhandene Kohlenstoffmenge. Durch eine exakte Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik ist die FSG in der Lage, gesammelte Flüssigkeiten nach Herkunft, Flächennutzung und Verschmutzungsgrad zu trennen. So kann unbelastetes und mit TOC versetztes Wasser nicht vermengt werden.

Strenge Einleitvorschriften der Behörden schützen die angrenzenden Seen und Bäche vor Überlastung. Unabhängiges geschultes Personal beurteilt den Zustand der Gewässer und deren Ökosysteme. Im Berichtsjahr hielten FSG und SAG alle regulatorischen Vorschriften ein.

Auch Öl oder Kraftstoffe könnten die umliegenden Gewässer gefährden. Die Flughafenfeuerwehr rückte im Jahr 2024 insgesamt 114-mal aus, um solche Substanzen von den Verkehrsflächen zu entfernen und damit unschädlich zu machen (2023: 96). Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte hilft dabei, dass solche Ereignisse zukünftig seltener werden.

Parameter und Ziele

E4-4 Ziele

Ziele, die der Flughafen Stuttgart in Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und den Ökosystemen trifft, sind im fairport-Programm ab S. 100 zu finden.



Enteisungen sind für die Sicherheit im Flugverkehr sehr wichtig. 990-mal führte die SAG De-Icing-Vorgänge durch.

RESSOURCEN UND KREISLAUFMANAGEMENT

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ist sich ihrer Verantwortung im Umgang mit Ressourcen bewusst. Sie setzt auf effiziente Prozesse und die Expertise ihrer Fachleute, die mit großem Engagement und Sorgfalt Wertstoffe in ihren Kreislauf zurückführen und durch gute Ideen natürliche Güter wie Wasser und Boden schonen. Dabei hat der Airport eine Vielzahl an Abfallsorten im Blick. Nicht zuletzt zählt der Ressourcenschutz auch auf seine Klimastrategie STRzero ein.

ESRS 2 Allgemeine Angaben

Durch gesetzliche Anforderungen an Produkte und deren Entsorgung sowie das zunehmende Umweltbewusstsein der Reisenden besteht permanenter Handlungsbedarf seitens des Flughafen Stuttgart. Der Airport entwickelt aus diesen Gründen sein Abfallmanagement kontinuierlich weiter, um die Umweltauswirkungen seiner Geschäftstätigkeit zu minimieren und die Rohstoffeffizienz zu verbessern.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1 Verfahrensbeschreibung

Der Flughafen Stuttgart befindet sich derzeit in der Auswertung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Sobald diese abgeschlossen ist, wird die FSG in ihrem Bericht Angaben zu den Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf ihre Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft machen.

E5-1 Strategie

Das Abfallwirtschaftszentrum (AWZ) des Flughafens, das im Jahr 1997 gegründet wurde, spielt eine zentrale Rolle in der Kreislaufwirtschaft des Airports. Im AWZ werden verschiedene Arten von Müll



Was gehört wohin? Um Fluggäste bei der richtigen Mülltrennung zu unterstützen, hat der Airport Piktogramme an den Behältern angebracht.

gesammelt, darunter Rückstände aus der Enteisung, Haushaltsmüll oder Grasschnitt. Die FSG trennt diesen Abfall in über 60 Kategorien und übergibt ihn sorgfältig sortiert zur Wiederverwertung an externe Firmen. Im Jahr 2024 erreichte die FSG eine Wiederverwertungsquote von 95 % sowie eine Getrennsammelquote von 58 %. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 3.419 t Abfallstoffe gesammelt. Nicht alle ansässigen Mieteinheiten entsorgen ihre Reststoffe über das AWZ. Deren Mengen sind für den Airport nicht exakt bezifferbar und werden daher nicht in der Bilanz des Flughafens aufgeführt.

Das Abfallaufkommen am Flughafen sank im Vergleich zum Vorjahr um 29,8 %. Das liegt besonders an den witterungsbedingten Kategorien wie Grasschnitt oder Enteisungsmitteln. Werden die Müllarten um Wetterabhängigkeiten bereinigt, sinkt das Aufkommen um 10,2 %.

Mehr Reisende am STR bedeuten, dass auch die Restaurants mehr Kundinnen und Kunden haben. Deutlich wird das auch an der Zunahme der Inhalte aus den Fettabscheidern. Meist erhöht sich mit einem Passagieranstieg auch das Aufkommen des Restmülls. Das AWZ verzeichnete 2024 ein Plus von 14,2 % gegenüber dem Vorjahr. Erfreulich hingegen ist der Rückgang der Lebensmittelabfälle um rund 7 %. Um diese künftig weiter zu reduzieren, steht der Flughafen mit seinen Gastronomie- und Shop-Betreibenden in engem Kontakt.

ES-2 Maßnahmen

Abfall lässt sich an einem viel besuchten Ort wie dem STR nicht vollständig vermeiden. Entscheidend ist der Umgang mit den anfallenden Mengen. Damit diese bereits vor ihrer Ankunft im AWZ gut sortiert sind, hat der Landesairport neue, international verständliche Piktogramme an seinen Mülleimern im Terminal angebracht. Sie helfen den Reisenden, den richtigen Behälter zu wählen. Für die Verwertung weiterer Sorten hat die FSG ökologisch und ökonomisch sinnvolle Lösungen gefunden:

→ **Grasschnitt:** Insgesamt 882 t des natürlichen Rohstoffs mähte die Gärtnerei 2024 (2023: 506 t). Die Universität Hohenheim entnimmt den Flughafen-Wiesen Proben, um die Schadstoffbelastung zu messen. Anschließend kommt das Gras zu einer nahe gelegenen Biogasanlage, in der daraus Energie gewonnen wird.

→ **Gummiabrieb und Fahrzeugreifen:** Jeder Touchdown eines Flugzeugs hinterlässt schwarze Streifen auf der Start- und Landebahn. Der Abrieb wird regelmäßig mit Hochdruckreinigern entfernt – im Berichtsjahr ist dies zweimal geschehen. So kamen 6,4 t Gummi zusammen, welche der thermischen Verwertung zugeführt werden. Auch die Reifen der Vorfeldfahrzeuge nutzen sich bei der Arbeit ab. Ihre Laufflächen lässt der Flughafen zwei- bis dreimal pro Jahr runderneuern und schont damit Rohstoffe wie Erdöl, Kautschuk oder Stahl.

→ **Enteisungsmittel und Flotatschlamm:** Je kälter die Temperaturen, desto mehr Enteisungsmittel werden am STR pro Flugzeug benötigt. In modernen Mischsystemen, die je nach Wetterlage eine bestimmte Menge an Wasser begeben, setzt der Airport ausschließlich umweltverträgliche Flüssigkeiten ein. Unterirdische Tanks fangen 401 t Total Organic Carbon (TOC) unter den De-Icing-Positionen auf. In einem mehrmonatigen Versuch hat der Flughafen die genutzten Heißwasser-Glykol-Gemische in einer Testanlage auf seinem Gelände durch Destillation konzentriert. Die gewonnene Substanz kann von Kläranlagen zur Optimierung von biologischen Prozessen genutzt werden. Auch Flotatschlamm ist ein beliebter Wertstoff. Dieser wird bei einem Reinigungsvorgang gewonnen.

→ **IT-Altgeräte:** In Smartphones, Tablets, Laptops und anderer Hardware sind seltene Erden und Metalle verbaut, die nur in geringen Mengen auf natürliche Weise vorkommen. Daher ist ihre Rückführung in den Stoffkreislauf ein wichtiger Schritt für den Klimaschutz. Der Landesairport nutzt seine technische Ausstattung so lange wie möglich, danach dürfen die Auszubildenden in der Elektrotechnik sie zu Lehrzwecken verwenden. Werden sie dort ebenfalls nicht mehr gebraucht, spendet die FSG die Geräte an das gemeinnützige Integrationsunternehmen AfB (Arbeit für Menschen mit Behinderung). Deren Beschäftigte zerlegen und recyceln die Apparate oder verkaufen sie in ihren Secondhand-Shops.

→ **Verbotene Gegenstände aus dem Handgepäck:** Was Fluggäste nicht im Handgepäck mitführen dürfen, ist streng geregelt. Jährlich müssen tausende persönliche Artikel an der Sicherheitskontrolle zurückgelassen werden. Dazu gehören Getränke und andere Flüssigkeiten in größeren Mengen, Kosmetika oder Spitzes, wie Scheren. Zum Wegwerfen sind diese Artikel zu schade, darum spendet der Airport sie an die karitativen Einrichtungen Fildertafel in Filderstadt und an die Diakonie Karlshöhe in Ludwigsburg. Dort werden sie vergünstigt an Bedürftige verkauft. Vor den Sicherheitskontrollen gibt es spezielle Behälter für Pfandspenden. Sie werden von der Initiative „Spende dein Pfand“ geleert, die mit dem Erlös mehrere Arbeitsplätze für gesellschaftlich benachteiligte Menschen finanziert. Im Jahr 2024 wurden insgesamt 578.164 Getränkeflaschen und Dosen in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt.

→ **Papier:** Ihren Papierverbrauch will die FSG bis 2026 um 50 % gegenüber 2021 senken. Bereits 25,8 % hat sie erreicht. Auch ihre Tochtergesellschaft Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) arbeitet daran, mehr Prozesse zu digitalisieren. Dokumente, die aufgrund unterschiedlicher Vorgaben noch in Papierform benötigt werden, druckt der Airport auf Recyclingpapier. Geräte, die aus technischen Gründen bisher nur reinweißes Papier nutzen konnten, sollen ausgetauscht werden.

→ **Einwegartikel:** Schon seit einigen Jahren können Passagiere in der Gastronomie am Airport Mehrwegsysteme wie „ReCup“ benutzen. Mitarbeitende bekommen an den Automaten in den Werkstätten und im Bodenverkehrsdienst ihren Kaffee kostenfrei. Wer für sein Heißgetränk einen Einwegbecher nutzt, zahlt 30 Cent für diesen. Die Flughafengesellschaft schafft Anreize, den Plastikmüll zu reduzieren: Wer seine eigene Tasse bringt, zahlt keine Gebühr.

Parameter und Ziele

E5-3 Ziele

Ziele, die der Flughafen Stuttgart im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft festgelegt hat, sind im fairport-Programm auf S. 100 zu finden.

E5-5 Ressourcennutzung

Nur 4 % der Abfälle am Landesflughafen sind als gefährlich eingestuft und müssen daher speziellen Lager- und Entsorgungsvorschriften folgen. Dazu gehören unter anderem Elektroschrott, Altöl, Bleibatterien und quecksilberhaltige Lampen. Diese Materialien werden vorübergehend im AWZ aufbewahrt, bis sie von spezialisierten Unternehmen abgeholt werden. Die Einführung energiesparender LEDs trägt zudem zur Verringerung der Menge an gefährlichen Stoffen bei, da sie zunehmend die Lampen mit giftigen Schwermetallen ersetzen.

Der Airport schult seine Mitarbeitenden intensiv im Umgang mit Gefahrstoffen sowie deren fachgerechter Entsorgung, um höchste Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Ein detailliertes Gefahrstoffkataster listet alle auf dem Gelände verwendeten Stoffe auf und wird regelmäßig aktualisiert. Das Verzeichnis gefährlicher Substanzen soll möglichst nicht länger werden, darum prüft ein Freigabeteam jede Neuaufnahme sorgfältig. Diese Gruppe besteht aus Expertinnen und Experten für verschiedene Fachgebiete, darunter Sicherheit und Arbeitsmedizin, Entsorgung, Gewässer- und Umweltschutz, Arbeitssicherheit sowie Feuerwehr. Ihre gemeinsame Begutachtung stellt sicher, dass jeder neue Gefahrstoff kontrolliert und seine Risiken bewertet werden, bevor er in das Kataster aufgenommen wird.

Wassermanagement neu gedacht

Der Klimawandel führt in Baden-Württemberg zu längeren Hitzeperioden und trockeneren Böden, was auch die Landwirtschaft rund um den Airport stark beeinträchtigt. Dadurch steigt der Bedarf für die Bewässerung von Feldern und Nutzpflanzen erheblich. Um diesem Problem entgegenzuwirken, arbeitet die Flughafengesellschaft zusammen mit der Projektgesellschaft Neue Messe und dem Institut für Siedlungswasserbau der Universität Stuttgart daran, innovative Lösungen zu finden. Sie untersuchen gemeinsam, wie Niederschlagswasser gesammelt und genutzt werden kann, um begrenzte Wasserressourcen zu schonen und die landwirtschaftliche Produktion auf den Feldern auch in Zeiten der Erderwärmung zu sichern.

Dass Wasser in Zukunft während Trockenperioden knapper wird, nimmt der Landesairport ernst. Er hat seine Infrastruktur entsprechend angepasst. Trink- und Löschwasser fließen seither durch separate Leitungen, wodurch jährlich rund 2.500.000 l gespart werden. Löschwasser unterliegt anderen Regulierungen zur Keimbildung, daher müssen diese Rohre seltener durchgespült werden. Zudem verringerte der STR den Druck in seinen Leitungen, sodass weniger hindurchfließt. Ihr häusliches Schmutzwasser leitet die FSG zur Aufbereitung an die kommunalen Kläranlagen weiter.

Der Flughafen Stuttgart hat seine Infrastruktur ebenfalls an die wachsende Gefahr von Starkregen angepasst. Bei Extremwetter leitet er den Niederschlag in fünf unterirdische Klär- und Rückhaltebecken mit über 100.000 m³ Gesamtvolumen, wodurch er sogar auf einen Jahrhundertregen vorbereitet ist. Strenge Einleitvorschriften der Behörden schützen angrenzende Seen und Bäche vor Überlastung und verhindern Überschwemmungen. Ihre eigenen Klärbecken prüft die FSG regelmäßig auf Funktionalität und Sicherheit.



Der Flughafen ist dem Wunsch vieler Passagiere nachgekommen: Nun gibt es mehrere Trinkwasserspender am STR.

Wo wir stehen.



the fairport sieht sich in der Verantwortung, ein Vorreiter zu sein. In allen Dimensionen der Nachhaltigkeit will er sich generationengerecht aufstellen. Seine Fortschritte und Entwicklungen – ob finanziell oder nichtfinanziell – macht er für alle schon seit Jahren transparent.



BILANZ

der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2024

Aktiva	31.12.2024 T€	31.12.2023 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	1.183	1.479
2. Geleistete Anzahlungen	647	390
	1.830	1.869
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	296.853	309.848
2. Technische Anlagen und Maschinen	41.964	37.634
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	30.681	29.992
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.660	12.053
	378.158	389.527
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	8.125	10.324
2. Beteiligungen	91.416	91.416
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
	99.541	101.740
	479.529	493.136
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.715	5.141
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.980	12.741
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.582	6.043
3. Forderungen gegen Gesellschafter	705	141
4. Sonstige Vermögensgegenstände	3.824	5.043
	24.091	23.968
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	862	208
	28.668	29.317
C. Rechnungsabgrenzungsposten	2.467	1.788
	510.664	524.241

Passiva	31.12.2024 T€	31.12.2023 T€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	50.000	50.000
II. Kapitalrücklage	295.446	295.446
III. Gewinnrücklagen		
1. Satzungsmäßige Rücklagen	0	5.000
2. Andere Gewinnrücklagen	0	2.629
	0	7.629
IV. Verlustvortrag	-5.987	0
V. Jahresfehlbetrag	-6.088	-13.616
	333.371	339.459
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	0	193
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	5.099	5.533
2. Sonstige Rückstellungen	21.951	24.437
	27.050	29.970
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	87.884	90.522
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.534	17.938
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	37.340	35.902
4. Sonstige Verbindlichkeiten	8.233	5.844
	145.991	150.206
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.252	4.413
	510.664	524.241

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Flughafen Stuttgart GmbH vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2024

	31.12.2024 T€	31.12.2023 T€
1. Umsatzerlöse	278.173	249.454
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.605	479
3. Sonstige betriebliche Erträge	2.212	2.054
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.640	14.796
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	75.182	69.226
	89.822	84.022
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	70.395	61.591
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	17.137	14.958
	87.532	76.549
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	29.954	32.883
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	77.872	66.001
8. Erträge aus Beteiligungen	1.176	27
9. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	4.559	4.447
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	37	57
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen	2.199	5.361
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.777	4.669
13. Ergebnis vor Ertragsteuern	-5.394	-12.967
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	31	-17
15. Ergebnis nach Steuern	-5.425	-12.950
16. Sonstige Steuern	663	666
17. Jahresfehlbetrag	-6.088	-13.616

ANHANG

für das Geschäftsjahr 2024

Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) 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 2024 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 Eigentümer eines geschlossenen Verteilnetzes im Strombereich verpflichtet, die Anforderungen des § 6b Abs. 3 EnWG zu erfüllen. Demzufolge ist für den Stromnetzbereich ein sogenannter Tätigkeitsabschluss, bestehend aus Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, aufzustellen sowie für die sonstigen Tätigkeiten innerhalb und außerhalb der Elektrizitätsversorgung eine

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

Die Flughafen Stuttgart GmbH ist Eigentümer der Stromversorgungsanlagen am Flughafen Stuttgart. Im Rahmen eines Überlassungsvertrages werden diese Anlagen an die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (kurz: FSEG) verpachtet. Betreiber der Versorgungsanlagen ist, entsprechend den vertraglichen Regelungen, die FSEG. Die Miet- und Pächterlöse für die Betriebsmittelüberlassung an die FSEG beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 auf 10.590 T€ und die Erlöse aus Umsatzmiete, Wasser und übrigen Leistungen auf 645 T€. Weiterhin hat die Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2024 für Personalüberlassung und Managementdienstleistungen 3.153 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 2024 hat die Flughafen Stuttgart GmbH von der FSEG Leistungen in Höhe 22.974 T€ bezogen.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Anlagevermögen

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

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

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

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

Für Befuerungsteile wurde ein Festwert gem. § 240 Abs. 3 HGB in Höhe von 396 T€ gebildet.

Die geringwertigen 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 2024

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2024 T€	Zugänge* T€	Abgänge T€	Umbuchungen T€	Stand 31.12.2024 T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	22.611	574	805	166	22.546
2. Geleistete Anzahlungen	390	339	19	-63	647
	23.001	913	824	103	23.193
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	927.061	899	48	1.600	929.512
2. Technische Anlagen und Maschinen	423.652	3.784	1.874	6.644	432.206
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	96.332	7.646	6.349	920	98.549
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	12.053	6.025	151	-9.267	8.660
	1.459.098	18.354	8.422	-103	1.468.927
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	74.240	0	0	0	74.240
2. Beteiligungen	106.677	0	1.234	0	105.443
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	722	0	279	0	443
	181.639	0	1.513	0	180.126
Gesamt	1.663.738	19.267	10.759	0	1.672.246

*Einschließlich Investitionszuschuss (511 T€).

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

Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 01.01.2024 T€	Abschreibungen des Berichtsjahres T€	Abgänge T€	Stand 31.12.2024 T€	Stand 31.12.2024 T€	Stand 31.12.2023 T€
	21.132	1.036	805	21.363	1.183	1.479
	0	0	0	0	647	390
	21.132	1.036	805	21.363	1.830	1.869
	617.213	15.494	48	632.659	296.853	309.848
	386.018	5.987	1.763	390.242	41.964	37.634
	66.340	7.437	5.909	67.868	30.681	29.992
	0	0	0	0	8.660	12.053
	1.069.571	28.918	7.720	1.090.769	378.158	389.527
	63.916	2.199	0	66.115	8.125	10.324
	15.261	0	1.234	14.027	91.416	91.416
	722	0	279	443	0	0
	79.899	2.199	1.513	80.585	99.541	101.740
	1.170.602	32.153	10.038	1.192.717	479.529	493.136

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 Rentenanpassungen berücksichtigt. Zur Ermittlung der Verpflichtungen werden die Sterbetafeln nach Prof. Dr. Klaus Heubeck (Richttafeln 2018 G) zugrunde gelegt. Der Zinssatz entspricht dem von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre. Der bilanzierte Betrag beläuft sich auf 5.099 T€. Der bei Zugrundelegung des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen sieben Jahre ermittelte Rückstellungsbetrag beläuft sich auf 5.063 T€ (Abzinsungssatz: 1,90 % p. a.). Der aus der Änderung der Bewertungsgrundlagen resultierende Unterschiedsbetrag beträgt somit –36 T€. Der Zinsanteil aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 98 T€ wird unter dem Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen ausgewiesen.

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

Rententrend:	2,50 % p. a. ab 2025
Zinssatz	1,90 % am 31.12.2024

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 1,48 % (Vj. 1,07 %) für bestehende Altersteilzeitarbeitsverhältnisse und für Anwärter auf Altersteilzeitarbeitsverhältnisse zugrunde gelegt. Bei der Berechnung der Altersteilzeitrückstellungen wurden künftige Gehaltssteigerungen ab 2025 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 31.12.2024

Name und Sitz des Unternehmens	Anteil am Kapital %	Eigenkapital T€	Ergebnis des Geschäftsjahres T€
Baden-Airpark GmbH, Rheinmünster	65,8	89.677	-2.371
Cost Aviation GmbH (CA), Stuttgart	75,0	122	22
Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Stuttgart	100,0	25	387 ¹
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service GmbH, Stuttgart	100,0	1.684	2.934 ¹
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Leinfelden-Echterdingen	100,0	626	1.238 ¹
S. Stuttgart Ground Services GmbH, Leinfelden-Echterdingen	74,9	2.884	1.788
Flughafen Parken GmbH, München	20,0	1.380	721 ²

¹ Vor Ergebnisabführung aufgrund des bestehenden Ergebnis-/Gewinnabführungsvertrags.

² Vorläufiges Jahresergebnis.

Die Flughafen Stuttgart GmbH stellt als Mutterunternehmen zum 31. Dezember 2024 für den kleinsten und zugleich größten Kreis von Unternehmen einen Konzernabschluss auf. Der Konzernabschluss wird entsprechend den gesetzlichen Vorschriften im elektronischen Unternehmensregister offengelegt.

Finanzanlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 2.199 T€ (Vj. 3.443 T€) auf den niedrigeren beizulegenden Wert abgeschrieben.

Mit Vertrag vom 20.12.2024 wurde die Beteiligung an der AHS, vorbehaltlich der kartellrechtlichen Prüfung, an die Streuli Industries Holding GmbH & Co. KG, Düsseldorf, verkauft. Deshalb wurde die bereits komplett wertberichtigte Beteiligung der AHS ins Umlaufvermögen umgegliedert.

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 650 T€ (Vj. 2.392 T€).

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 1.856 T€ (Vj. 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 29.05.2024 und vom 17.06.2024 wurde der Bilanzverlust des Vorjahres in Höhe von 7.629 T€ durch die Auflösung freier Gewinnrücklagen verrechnet. Der restliche Bilanzverlust in Höhe von 5.987 T€ wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Gewinnrücklagen auf 0 T€ (Vj. 7.629 T€).

Ausschüttungsgesperrte Beträge bestanden im Vorjahr in Höhe von 55 T€.

Rückstellungen

Der Bilanzausweis setzt sich wie folgt zusammen:

Art der Rückstellungen	31.12.2024 T€	31.12.2023 T€
Rückstellungen für Pensionen	5.099	5.533
Sonstige Rückstellungen	21.951	24.437
	27.050	29.970

Die sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Aufwendungen für noch zu erteilende Gutschriften (8.772 T€), für noch nicht abgerechnete Bauleistungen (2.773 T€), für Personalaufwendungen (6.984 T€) sowie für sonstige zum Bilanzstichtag erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten (3.422 T€).

Die Altersteilzeitverpflichtungen (2.349 T€) wurden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem beizulegenden Zeitwert zum 31.12.2024 des Deckungsvermögens (1.007 T€) verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 1.007 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	
	31.12.2024 T€	31.12.2023 T€	31.12.2024 T€	31.12.2023 T€	31.12.2024 T€	31.12.2023 T€	31.12.2024 T€	31.12.2023 T€
Verbindlichkeiten								
– gegenüber Kreditinstituten	87.884	90.522	87.884	90.251	0	271	0	0
– aus Lieferungen und Leistungen	12.534	17.938	11.909	17.938	625	0	0	0
– gegenüber verbundenen Unternehmen	37.340	35.902	37.340	35.902	0	0	0	0
– sonstige	8.233	5.844	6.127	3.893	2.106	1.951	1.887	1.710
(davon aus Steuern)	(14)	(18)	(14)	(18)	(0)	(0)	(0)	(0)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	145.991	150.206	143.260	147.984	2.731	2.222	1.887	1.710

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen geschäftsübliche Eigentumsvorbehalte.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen entfallen 146 T€ (Vj. 535 T€) auf Verpflichtungen aus dem Liefer- und Leistungsverkehr und mit 5 T€ (Vj. 133 T€) auf verrechnete Ansprüche aus sonstigen Leistungen.

Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten sind Zahlungen der Stadt Stuttgart ausgewiesen, die die Mehrkosten der Gesellschaft für die Integration des Stuttgart Airport Busterminals (SAB) in das Parkhaus P 14 betreffen. Die Auflösung erfolgt nach der Abschreibung der aktivierten Vermögenswerte über eine Nutzungsdauer von 25 Jahren. Eine weitere Zahlung der Stadt Stuttgart für die SAB Fahrradstation wird über die Nutzungsdauer von 15 Jahren aufgelöst.

Die Zahlung der Deutschen Flugsicherung (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 10 Jahren.

Latente Steuern

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

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

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern verrechnet. Als Saldogröße ergibt sich zum 31.12.2024 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 391 T€. Die Erbbauzinsverpflichtungen belaufen sich auf jährlich rund 1 Mio. € mit einer Laufzeit bis längstens 31.12.2035.

Finanzielle Verpflichtungen aus begonnenen Investitionen (luft- und landseitiger Flughafenausbau) bestehen in Höhe von rund 19 Mio. €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen gemäß § 285 Nr. 3a HGB bestehen aus Pacht-, Miet- und Leasingverträgen, davon im Geschäftsjahr 2024 in Höhe von 1.037 T€. Für den Zeitraum 2025 bis 2029 bestehen weitere Verpflichtungen in Höhe von 1.384 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:

	2024 T€
Flughafenentgelte	80.856
Abfertigungsentgelte	48.919
Zentrale Infrastrukturentgelte	20.354
Sonstige Erlöse Aviation	12.997
Miet- und Pachterlöse	41.052
Umsatz- und Konzessionsabgaben/ Gestattungsentgelte	44.695
Erlöse aus Versorgungsleistungen	13.450
Sonstige Erlöse Non-Aviation	15.850
	278.173

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 448 T€ enthalten. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betrugen im Geschäftsjahr 2024 3.545 T€ (Vj. 3.429 T€).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 217 T€ (Vj. 178 T€) enthalten.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2024 T€	2023 T€
Finanzerträge		
Erträge aus Beteiligungen	1.176	27
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(1.133)	(27)
Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	4.559	4.447
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	37	57
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)
	5.772	4.531
Finanzaufwendungen		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-2.199	-5.361
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-5.777	-4.669
	-7.976	-10.030
Finanzergebnis	-2.204	-5.499

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen betreffen im Geschäftsjahr 2024 Darlehenszinsen mit 5.570 T€ (Vj. 4.489 T€). Zusätzlich sind in Höhe von 135 T€ (Vj. 124 T€) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, die mit Zinserträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 2 T€ (Vj. 2 T€) verrechnet wurden, enthalten.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

Sonstige Angaben

Mitarbeitendenzahl

Gemäß § 285 Nr. 7 HGB beträgt die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmenden (ohne Geschäftsführer und Auszubildende) 1.129 (Vj. 1.052):

Angestellte	723
Gewerbliche Arbeitnehmende	406
	1.129

Angaben zu Organen der Gesellschaft

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2024 gehörten der Geschäftsführung

Herr Ulrich Heppe, Stuttgart,
 Herr Carsten Poralla, Pliezhausen,
 an.

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung (einschließlich von Dritten gewährte Vergütungen) beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 auf 635 T€.

Die Gesamtbezüge von Herrn Ulrich Heppe im Geschäftsjahr 2024 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	200 T€
Erfolgsabhängige Vergütung für 2023	100 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	3 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	307 T€

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

Aufsichtsrat

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Tätigkeit folgende Vergütung:

Name	Funktion	Grundvergütung*	Sitzungsgeld	Gesamt
Vorsitzender Winfried Hermann**	Minister für Verkehr Baden-Württemberg; Vermittlungsausschuss, Personalkommission und Beteiligungs- und Finanzausschuss	2.000 €	630 €	2.630 €
Erster stellvertretender Vorsitzender Martin Stadelmaier	Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH; Personalkommission und Vermittlungs- ausschuss	1.600 €	630 €	2.230 €
Zweiter stellvertretender Vorsitzender Dr. Frank Nopper	Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart; Personalkommission	1.600 €	360 €	1.960 €
Hanna Binder	ver.di, Arbeitnehmersvertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH	1.200 €	360 €	1.560 €
Thomas Dörflinger	Mitglied des Landtags Baden-Württemberg; Beteiligungs- und Finanzausschuss	1.200 €	450 €	1.650 €
Holger Düdden	Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH; Vermittlungsausschuss und Personal- kommission	1.200 €	630 €	1.830 €

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Herrn Carsten Poralla im Geschäftsjahr 2024 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	200 T€
Erfolgsabhängige Vergütung für 2023	92 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	10 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	4 T€
Gesamtbezüge	306 T€

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

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Angehörige und Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2024 275 T€ bezahlt; für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 5.099 T€.

Name	Funktion	Grundvergütung*	Sitzungsgeld	Gesamt
Heiko Engling** (seit 01.07.2024)	Ministerialdirektor im Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg	600 €	180 €	780 €
Frank Hoffmann	Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH; Beteiligungs- und Finanzausschuss	1.200 €	450 €	1.650 €
Dennis Huber	Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH; Beteiligungs- und Finanzausschuss	1.200 €	450 €	1.650 €
Mehmet İldeş (seit 24.07.2024)	Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart; Vergabeausschuss	600 €	360 €	960 €
Anna Müller	Arbeitnehmervertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH; Personalkommission und Vergabeausschuss	1.200 €	810 €	2.010 €
Gabriele Nuber-Schöllhammer (bis 24.07.2024)	Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart; Vergabeausschuss	700 €	180 €	880 €
Maria Samara	Arbeitnehmervertreterin der SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH; Vergabeausschuss	1.200 €	630 €	1.830 €
Andreas Schwarz	Mitglied des Landtags Baden-Württemberg; Beteiligungs- und Finanzausschuss	1.200 €	450 €	1.650 €
Eckhard Schwill	komba gewerkschaft nrw, Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH	1.200 €	360 €	1.560 €
Edith Sitzmann (bis 30.06.2024)	Ministerin a. D. im Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg	600 €	0 €	600 €
Dr. Florian Stegmann**	Staatsminister und Chef der Staatskanzlei a. D. Baden-Württemberg; Vergabeausschuss	1.200 €	180 €	1.380 €
Dr. Carl-Christian Vetter	Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart; Vermittlungsausschuss	1.200 €	360 €	1.560 €
Gesamt				28.370 €

* Die Ausschüttung der Grundvergütung für das Jahr 2024 hat, mit Ausnahme der beiden in 2024 ausgetretenen Aufsichtsratsmitglieder, im Januar 2025 stattgefunden.

** Es gilt eine Ablieferungspflicht gegenüber dem Land Baden-Württemberg gemäß § 5 der Landesnebenberufungsverordnung. Für Regierungsmitglieder gilt die Ablieferungspflicht durch einen Beschluss des Ministerrats.

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

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

Stuttgart, 01. April 2025

Flughafen Stuttgart GmbH
Geschäftsführung

Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den im Berichtsjahr 2024 entstandenen Jahresfehlbetrag von –6.088 T€ auf neue Rechnung vorzutragen.



Ulrich Heppe



Carsten Poralla

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, – bestehend aus der Bilanz zum 31.12.2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den mit dem Konzernlagebericht zusammengefassten Lagebericht (nachfolgend: Lagebericht) der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f. 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 31.12.2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

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

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht 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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im Lagebericht oder zu 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 Lagebericht

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 Lageberichts, 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 Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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 Lagebericht 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 Lagebericht 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 Lageberichts 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 Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht 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 Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht 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 in internen Kontrollen, 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 01.01.2024 bis zum 31.12.2024 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 31.12.2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024 – sowie die 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 Lagebericht“ 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.

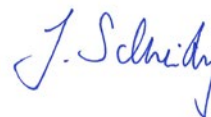
Ferner umfasst unsere Zielsetzung, einen Vermerk in den Bestätigungsvermerk aufzunehmen, der unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet.

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.

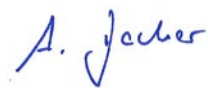
Unsere Verantwortung für die Prüfung der Tätigkeitsabschlüsse entspricht der im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ hinsichtlich des Jahresabschlusses beschriebenen Verantwortung mit der Ausnahme, dass wir für den jeweiligen Tätigkeitsabschluss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

Stuttgart, 01. April 2025

MENOLD BEZLER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft



Schmeisky
Wirtschaftsprüfer



Bacher
Wirtschaftsprüfer

PERSONALKENNZAHLEN

2023/2024

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

	2023						2024					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammbesellschaft	322	29,7	762	70,3	1.084	100	352	30,5	803	69,5	1.155	100
Voll- und Teilzeitbeschäftigte												
Vollzeit	198	18,3	690	63,7	888	81,9	219	19,0	734	63,6	953	82,5
Teilzeit	124	11,4	72	6,6	196	18,1	133	11,5	69	6,0	202	17,5
Arbeitsverträge												
Befristet	4	0,4	9	0,8	13	1,2	17	1,5	11	1,0	28	2,4
Unbefristet	318	29,3	753	69,5	1.071	98,8	335	29,0	792	68,6	1.127	97,6
Weitere Beschäftigte												
Auszubildende und dual Studierende	13	–	44	–	57	–	15	–	54	–	69	–
Studierende im Praktikum	4	–	6	–	10	–	5	–	7	–	12	–
Leiharbeitende	0	–	0	–	0	–	0	–	0	–	0	–
Gesamtbeschäftigte	339	29,5	812	70,6	1.151	100	372	30,1	864	69,9	1.236	100
mit Tarifverträgen ¹	326	96,2	773	95,2	1.099	95,5	359	96,5	824	95,4	1.183	95,7

¹ Einschließlich Leiharbeitenden.

Fluktuation im Unternehmen

	2023				2024			
	Eintritte	in %	Austritte	in %	Eintritte	in %	Austritte	in %
Eintritte und Austritte gesamt	192	–	94	–	146	–	83	–
nach Altersklassen ¹								
< 30 Jahre	73	38,0	22	23,4	57	39,0	28	33,7
30 bis 50 Jahre	100	50,1	33	35,1	68	46,6	29	34,9
> 50 Jahre	19	9,9	39	41,5	21	14,4	26	31,3
nach Geschlecht ¹								
weiblich	64	33,3	20	21,3	58	39,7	32	38,6
männlich	128	66,7	74	78,7	88	60,3	51	61,5
Durchschnittliche Fluktuationsquote ²				8,0				6,8

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 2024

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammbelegschaft	352	30,5	803	69,5	1.155	100
nach Altersklassen						
< 30 Jahre	69	6,0	101	8,7	170	14,7
30 bis 50 Jahre	185	16,0	310	26,8	495	42,9
> 50 Jahre	98	8,5	392	33,9	490	42,4

Anzahl und Altersstruktur Führungskräfte 2024

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Führungskräfte	25	26,6	69	73,4	94	100
nach Altersklassen¹						
< 30 Jahre	0	0	1	1,1	1	1,1
30 bis 50 Jahre	18	19,2	28	29,8	46	48,9
> 50 Jahre	7	7,5	40	42,6	47	50,0

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Führungskräfte.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

	2023			2024		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Meldepflichtige Unfälle¹	1	12	13	2	11	13
davon Betriebs-/Arbeitsunfälle	1	9	10	2	6	8
davon Wegeunfälle	0	2	2	0	3	3
davon Betriebssportunfälle	0	1	1	0	2	2
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle ²	–	–	228	–	–	269
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0	0	0	0
1.000-Personen-Quote ³	3,2	11,4	9,1	5,5	7,2	6,7
Unfallrate (LTIR) ⁴	–	–	2,8	–	–	2,6
Krankentage⁵	5.090	15.331	20.421	5.466	14.804	20.270
Krankheitsquote⁶	7,3	8,7	8,3	6,8	8,5	8,0

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 * 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 %.

Nationalitäten

	2023						2024					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	322	29,7	762	70,3	1.084	100	352	30,5	803	69,5	1.155	100
Deutsche Staatsangehörigkeit	283	26,1	699	64,5	982	90,6	315	27,3	733	63,5	1.048	90,7
Andere Staatsangehörigkeit	39	3,6	63	5,8	102	9,4	37	10,5	70	19,9	107	30,3

Beschäftigte mit Behinderung

	2023						2024					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeitende mit Behinderung ¹	20	5,9	60	7,4	80	7	18	4,8	52	6,0	70	5,7
Mitarbeitende mit GdB < 50	7	-	29	-	36	-	6	-	19	-	25	-
davon gleichgestellte Beschäftigte	2	-	14	-	16	-	2	-	11	-	13	-
Mitarbeitende mit Schwerbehinderung (GdB > 50)	13	-	31	-	44	-	12	-	33	-	45	-
Mitarbeitende mit Einschränkung ²	15	-	45	-	60	-	14	-	44	-	58	-
Schwerbehindertenquote ²					6,3						5,1	

¹ Ohne Leiharbeitende.
² Gemäß Sozialgesetzbuch IX.

Inanspruchnahme von Elternzeit

	2023						2024					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit ¹	61	5,6	122	11,3	183	16,9	68	5,9	142	12,3	210	18,2
Elternzeit in Anspruch genommen ^{2,3}	33	54,1	22	18	55	30,1	36	52,9	21	14,8	57	27,1
nach Beendigung der Elternzeit zurückgekehrt ³	3	4,9	21	17,2	24	13,1	13	19,1	18	12,7	31	14,8
nach Beendigung der Elternzeit ausgetreten ³	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quote der Rückkehrenden ³		100		100		100		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

	2023			2024		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Person ¹	25,7	48,7	41,9	28,8	52,5	45,1
pro Führungskraft ²	56,0	17,4	26,3	58,2	66,9	64,6
pro Person ohne Führungsverantwortung	23,0	52,8	43,8	25,2	49,4	42,1

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

UMWELTKENNZAHLEN

2022 bis 2024

Teil der Umwelterklärung nach EMAS

Die personenbezogenen Angaben beziehen sich auf die Personalzahlen der FSG [1.155 (2024), 1.084 (2023), 980 (2022)], FSEG [1 (2022–2024)] und SAG [508 (2024), 462 (2023), 432 (2022)]. Eine Verkehrseinheit (VE) [9.509.895 (2024), 8.829.570 (2023), 6.859.354 (2022)] entspricht im Luftverkehr einem Fluggast mit Handgepäck oder 100 kg Luftfracht. Die von der FSG-Organisation abgefertigten Flugbewegungen (FB) beliefen sich 2024 auf 48.326 FB [46.965 (2023), 40.429 (2022)]. Werte mit der Bezeichnung Flughafen Stuttgart beziehen sich auf Emissionen und Verbräuche, die am Standort durch die FSG-Organisation und weitere Akteure entstehen. Erläuterungen zu den Entwicklungen sind in diesem Bericht zu finden.

Energie

Gesamtenergiebezug	2024	2023	2022
Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)	81,1	84,2	87,1
Gesamtenergiebezug FSG (GWh) ¹	20,6	21,5	23,5
Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)	21,5	22,9	24,2
Anteil EE am Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (%)	52,0	45,6	34,8
Gesamtenergiebezug Fhg. Stuttgart pro VE (kWh/VE)	8,4	9,6²	12,7
Gesamtenergiebezug FSG, FSEG und SAG pro VE (kWh/VE)	4,4	5,0	7,0
Direkter Energiebezug	2024	2023	2022
Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh)³	39,6	40,1	45,0
Gas (Nm ³) ⁴	3.667.600	3.731.452	4.227.879
Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)	12,4	13,6	15,2
Heizöl (l) ⁵	109.589	114.982	103.875
Pellets (kg) ⁶	59.700	83.060	92.480
Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)	11,3	12,0	13,2
... im BHKW (GWh)	10,2	11,2	12,4
... in PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung) (GWh)	1,1	0,8	0,8
Stromerzeugung in PV-Anlagen zur Einspeisung (GWh)	1,6	1,7	1,8
Wärme- und Kälteproduktion FSEG (GWh)	11,5	11,5	12,1
Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)	8,9	7,3	6,6
Kraftstoffbezug FSG (inkl. SAG) (GWh)	4,7	4,7	3,8
darin Abfertigungsfuhrpark (GWh)	2,9	3,0	2,2
Prozessenergie FSG (GWh)⁷	0,2	0,2	0,2
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro abgef. FB (kWh/FB)	90,0	93,8	84,3
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro VE (kWh/VE)	0,46	0,50	0,50
Elektrifizierungsquote Abfertigungsfuhrpark (%)	45,9	46,0	37,7

¹ Inkl. Gesamtenergiebezug SAG.

² Nach Redaktionsschluss 2024 änderten sich Werte im Energiebezug [GRI 2-4].

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

⁴ Nach Redaktionsschluss 2024 wurde ein Rundungsfehler korrigiert [GRI 2-4].

⁵ Inkl. Verbräuche der Netzersatzanlagen.

⁶ Einkaufsmengen. Nach Redaktionsschluss 2024 wurde ein Tippfehler korrigiert [GRI 2-4].

⁷ Die FSG setzt Propangas für die Brandlöschübungen der Feuerwehr ein.

Energie (Fortsetzung)

Indirekter Energiebezug	2024	2023	2022
Strombedarf Flughafen Stuttgart (GWh)⁸	46,9	48,6	48,5
Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh)⁹	31,4	36,6	35,3
Strombezug FSG (inkl. SAG) (GWh)	4,6	6,3	7,0
Strombezug FSEG (inkl. Netzverluste) (GWh)	9,7	8,8	8,3
Anteil erneuerbarer Energien am Strombezug (FSG, FSEG) (%)	100	100	100
Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh)¹⁰	21,9	22,7	26,1
Wärmebezug FSG (inkl. SAG, GWh)	11,1	10,3	12,6
Wärmebezug FSEG (GWh) ¹¹	0,4	2,1	2,6
Strombedarf Flughafen Stuttgart pro VE (kWh/VE)	4,9	5,5	7,1
Wärmebezug pro m² Energiebezugsfläche Flgh. Stuttgart (kWh/m²)	70,4	68,6	78,8

⁸ Summe aus externem Strombezug, BHKW, Fotovoltaikanlagen (zur Eigenversorgung) und Netzersatzanlagen.

⁹ Strommenge, die die FSEG als Energiedienstleisterin für die Flughafen Stuttgart Organisation und für weitere Firmen am Standort einkauft.

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

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

Klimaschutz

CO _{2eq} -Emissionen (Scope 1–3 nach ACA) ¹	2024	2023	2022
Gesamte CO_{2eq}-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)	7.732	7.952	8.692
Scope 1 (t)	7.732	7.952	8.692
Brennstoffverbrauch (t) ²	7.366	7.522	8.387
Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)	236	296	255
Prozessenergieverbrauch (t) ³	130	134	50
Scope 2 (t)	0	0	0
Energiefremdbezug (t)	0	0	0
Scope 3 (t)	153.708	152.364	134.176
Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter (t)	168	183	285
Strombezug Mieteinheiten (t)	0	1.864	1.843
Dienstreisen Mitarbeitende (t)	29	29	25
Landseitiger Verkehr (t) ⁴	63.931	62.139	52.252
darin Anreiseverkehr Fluggäste (t)	48.941	43.363	34.717
darin Pendelverkehr Mitarbeitende (t)	12.831	16.550	15.381
LTO-Zyklus + APU Luftverkehr (t)	89.580	88.150	79.761
Gesamte CO_{2eq}-Emissionen Scope 1 + 2 pro VE (kg/VE)	0,81	0,90	1,27
CO_{2eq}-Emissionen Abfertigungsfahrzeuge pro abgef. FB (kg/VE)	1,21	1,63	1,10
CO_{2eq}-Emissionen LTO+APU pro Flugbewegung (t/FB)	0,95	0,96	0,99

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

² Inkl. Anteil Biogas.

³ Inkl. Kältemittelverluste (2024: 79 t; 2023: 80 t; 2022: 5 t). Nachfüllmengen aufgrund von Defekten.

⁴ An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchenden, Beschäftigten und Lieferanten.

Klimaschutz (Fortsetzung)

Emittierte Luftschadstoffe (Flughafen Stuttgart Organisation) ⁵	2024	2023	2022
Stickoxide NO _x (t)	2,90	2,58	2,95
Schwefeloxide SO ₂ (t)	0,19	0,20	0,21
Feinstaub PM10 (t)	0,12	0,07	0,08
Emittierte Luftschadstoffe pro VE (g/VE)	0,34	0,32	0,47

⁵ Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (ohne Fremdanteil); die Schadstoffkonzentration in der Luft wird am Flughafen Stuttgart nicht gemessen.

Fluglärm

Flugbewegungen nach Tageszeit	2024	2023	2022
6–22 Uhr (Tag)	86.520	84.079	73.364
22–6 Uhr (Nacht)	4.446	4.481	3.888
23–6 Uhr (Ausnahmegenehmigungen) ¹	3.215	3.536	3.175
Fläche Lärmfestschreibungskontur (km ²) ²	2024	2023	2022
Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag	2,55	2,54	2,30
Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht	4,03	4,15	3,98
Dauerschallpegel (Mittelwert)	2024	2023	2022
Ø alle Messstationen Tag dB(A)	52,1	52,0	51,5
Ø alle Messstationen Nacht dB(A)	43,2	43,9	43,8
Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Personen) ³	2024	2023	2022
Dauerschallpegel 60–65 dB(A) Tag	1.170	1.090	720
Dauerschallpegel > 65 dB(A) Tag	60	60	0
Dauerschallpegel 50–55 dB(A) Nacht	4.470	5.020	3.900
Dauerschallpegel > 55 dB(A) Nacht	90	110	80

¹ Inklusive der Nachtluftpostbewegungen (diese fanden noch bis März 2024 statt); Ausnahmen während des Nachtflugbeschränkungszeitraums.

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 bis 05.59 Uhr) nach Fluglärmgesetz.

Gewässerschutz

Wasserentnahme	2024	2023	2022
Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m³)¹	224.869	229.202	235.290
Bezug Frischwasser FSG (inkl. SAG, m ³)	143.195	144.483 ²	215.072
Bezug Frischwasser FSEG (m ³)	19.434	22.796 ²	11.117
Frishwasserbezug Flughafen Stuttgart pro VE (m ³ /VE)	23,6	26,0	34,3

¹ Enthalten sind alle Unternehmen am Standort.

² Nach Redaktionsschluss 2024 änderten sich Werte im Frischwasserbezug [GRI 2-4].

Gewässerschutz (Fortsetzung)

Einspeisung Abwasser	2024	2023	2022
Häusliches Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m³)	192.409	197.910	189.434
Häusliches Schmutzwasser FSG (inkl. SAG, m³)	112.774	126.474	143.890
Häusliches Schmutzwasser FSEG (m³)	9.717	10.365	5.557
Enteisung	2024	2023	2022
Enteisungsabwasser (m³) ³	377.305	424.696	374.871
Angefallene Menge TOC (t)	112	170	157
aus Flugzeugenteisungen SAG (t)	87	110	91

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

Material

Enteisungsmittel	2024	2023	2022
Enteisungsmittel Flughafen Stuttgart gesamt (t)	607	1.064	835
Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)	331	715	400
Enteisungsmittel Flugzeuge (t)	276	349	436
darin Enteisungsmittel Flugzeuge SAG (t)	276	349	289
Papier	2024	2023	2022
Papier FSG (inkl. FSEG, 1.000 Blatt)	1.725	400	1.298
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)	70	50	55
Papier pro FSG-Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	1,0	0,4	1,3
Papier SAG (1.000 Blatt)	0 ¹	338	200
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch SAG (%)	–	100	100
Papier pro SAG-Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	–	0,7	0,5
Sonstige RHB-Stoffe	2024	2023	2022
Sonstige RHB-Stoffe Fhg. Stuttgart Organisation (L)	19.032	16.463	12.048
Farbe (kg)	7.920	3.780	3.108
Verdünner (L)	950	440	600
Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor) (L)	6.202	10.353	6.786

¹ Seit 2024 bezieht die SAG ihre Papiermengen direkt über die FSG.

Entsorgung

Abfallaufkommen ¹	2024	2023	2022
Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)	3.419	4.871	4.796
ohne witterungsabhängige Abfallkategorien (t) ²	1.637	1.823	1.408
nicht gefährliche Abfälle (t)	3.267	4.793	4.567
gefährliche Abfälle (t)	153	78	229

Entsorgung (Fortsetzung)

Verwertungsquote (%)	95,2	98,1	97,9
Getrenntsammelquote (%) ³	58,0	30,0	–
Abfall pro VE (kg/VE)	0,36	0,55	0,70
Abfall pro VE (ohne witterungsabhängige Abfallkat., kg/VE)	0,17	0,21	0,21
Entwicklung ausgewählter Abfallarten	2024	2023	2022
Flugzeugenteisungsmittel (t)	401	2.070	2.042
Grasschnitt (t)	882	506	793
Restmüll (zur Verwertung, t)	682	597	534
Schlämme aus Beckenreinigung inkl. Flotatschlamm (t)	390	418	460
Mischpapier (t)	93	124	88
Lebensmittelabfälle (t)	78	84	77
Fettabscheiderinhalte (t)	45	10	73
Bauschutt (t)	84	72	51
Restmüll (zur Beseitigung, t)	99	77	44
Hohlglas (t)	25	23	19

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

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

³ Kennzahl für 2023 erstmals berichtet. Da der Wert unter 90 % ist, werden die gemischten Siedlungsabfälle einer zugelassenen Nachsortierung zugeführt. Der Wert 2023 wurde nach Redaktionsschluss aufgrund einer Doppelzählung korrigiert [GRI 2-4].

Biologische Vielfalt

Flächeninformationen	2024	2023	2022
Gesamtfläche Flughafen Stuttgart (ha)	402,0	403,8 ¹	402,0
Energiebezugsfläche (m ²) ²	315.865	300.219	300.767
Flächenverbrauch in Bezug auf biologische Vielfalt	2024	2023	2022
Versiegelte Fläche (ha)	213,4	215,1¹	213,4
darin bebaute Fläche (ohne US-Teil, ha)	22,8	24,6 ¹	22,8
Naturnahe Fläche am Standort (ha)	189,4	189,4	189,3
darin Dachbegrünungsflächen (ha) ³	0,8	0,7	0,7
Naturnahe Fläche außerhalb des Standorts (ha)⁴	3,5	3,5	3,5
Anzahl Wildtierschläge	2024	2023	2022
pro 10.000 Flugbewegungen (Anzahl)	6,4	6,3	3,4

¹ Nach Redaktionsschluss 2024 änderten sich Werte bei den Flächen am Flughafen [GRI 2-4].

² Inkl. Kongresshotel und GAT (zusätzlich ab 2024). Diese werden vollständig von der FSEG mit Energie versorgt und sind deshalb in der Energiebilanz und damit der Energiebezugsfläche berücksichtigt.

³ Die begrünte Dachfläche vom SkyLoop war bisher nicht in der Bilanz enthalten. Dies wurde korrigiert [GRI 2-4].

⁴ Enthält von der FSG gepflegte Flächen; hauptsächlich Ausgleichsflächen.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

an die Gesellschafterversammlung

Der Aufsichtsrat hat sich aufgrund regelmäßiger Berichterstattung über die Lage und die Entwicklung der Gesellschaft von der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2024 überzeugt sowie wichtige Geschäftsvorgänge in seinen Sitzungen am 23. April 2024, 09. Juli 2024, 22. Oktober 2024 und 03. Dezember 2024 beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2024 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns wurden vom Aufsichtsrat anhand des Prüfungsberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Menold Bezler, Stuttgart, geprüft. Der Abschlussprüfer erteilte den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss und den Lagebericht 2024 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns und empfiehlt der Gesellschafterversammlung,

- a) den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31.12.2024 mit einem Jahresfehlbetrag von –6.088 TEUR und einer Bilanzsumme von 510.664 TEUR festzustellen,
- b) der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 Entlastung zu erteilen,

c) zu beschließen, den im Berichtsjahr 2024 entstandenen Jahresfehlbetrag von –6.088 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen,

d) den Konzern-Abschluss zum 31.12.2024 mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von –6.404 TEUR und einer Konzern-Bilanzsumme von 576.960 TEUR festzustellen,

e) die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Menold Bezler, Stuttgart, als Abschlussprüfer der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2025 zu bestellen.

Dem Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden über die Sonderprüfungen bezüglich der Spendenpraxis sowie der Bezüge von Geschäftsführung, leitenden Angestellten und des Aufsichtsrats und dem entsprechenden Prüfungsbericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Menold Bezler, Stuttgart, hat der Aufsichtsrat zugestimmt.

Stuttgart-Flughafen, den 29. April 2025

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats



Minister Winfried Hermann

GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG NACH EMAS

Die im Folgenden aufgeführten Umweltgutachter bestätigen, begutachtet zu haben, dass der Standort, 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 28.08.2017 und 19.12.2018 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS) erfüllt.

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.

Berlin, den 27. Mai 2025



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.

the fairport will ein Flughafen für alle sein. Alle Maßnahmen, die wir für dieses Ziel planen, sind im fairport-Programm verankert. So wurde zum Jahresbeginn 2025 das Sunflower-Programm eingeführt. Passagiere mit nicht sichtbaren Beeinträchtigungen können das Sonnenblumensymbol tragen, um zu signalisieren, dass sie gegebenenfalls Unterstützung benötigen.



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.

Die Projektstände sind in den vorherigen Kapiteln dieses Berichts erläutert. 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.

Leitbild fairport – Strategie			
Stärkung des fairport-Gedankens	Einführung einer 180-Grad-Beurteilung für Mitarbeitende und Führungskräfte im Jahresgespräch	2022 (teilweise erreicht; 2024 erreicht)	-
Nachhaltigkeit in der unternehmerischen Wertschöpfungskette	Einführung eines Supplier-Relationship-Management-Systems zur Bewertung von Lieferfirmen	2023 (verschoben auf 2025)	-
	Durchführung und Abschluss der Wesentlichkeitsanalyse nach CSRD zur Findung der wesentlichen Themen für die nichtfinanzielle Berichterstattung ^{neu}	2025	05
Dialog mit den Stakeholdern			
Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsleistung	Konsultierung des fairport-Beirats	jährlich	47
	Fortführung des Stakeholder-Formats STR im Dialog	fortlaufend	47
Analyse der Stakeholder-Interessen	Optimierung der Analyse der Auswirkungen des Flughafenbetriebs auf alle wesentlichen Stakeholder	2024 (erreicht)	46
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	12
	Weiterentwicklung zentraler Compliance-Regelwerke	2025	12
Frühzeitige Erkennung von Chancen und Risiken	Strategische Weiterentwicklung des zentralen Risikomanagements	fortlaufend	11
	Weitere Minimierung von Menschenrechts- und Umweltschutzrisiken in der Lieferkette gemäß Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (Supply-Chain-Compliance)	2023 (teilweise erreicht; neues Ziel für 2024)	11
	Neues Compliance-E-Learning	2024 (erreicht)	-
Nachbarschaft und Gesellschaft			
Steigerung der Akzeptanz bei der Nachbarschaft	Ausbau des Sponsorings von Jugendmannschaften, der kostenlosen Flughafenführungen und der Events am Flughafen	fortlaufend	49

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



Service: Wir begeistern Kundinnen und Kunden.

Wirtschaft und Region			
Verbesserung der Passagierservices	Umsetzung eines neuen Gate-Konzepts	ab 2020 fortlaufend	-
	Modernisierung der bestehenden Lounges	2023 (nicht erreicht; 2024 erreicht)	-
Flughafen für alle	Verbesserung der Barrierefreiheit der Flughafenwebsite	2024 (verschoben auf 2025)	33
	Erweiterungsplanung für das taktile Leitsystem im landseitigen Außenbereich	2024 (Verzögerungen im Projekt, neues Ziel für 2025)	33



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

Wirtschaft und Region			
Bereitstellung zukunftsfähiger Luftverkehrsinfrastruktur	Planungsstart für STRzero Terminal	2024 (erreicht)	-
	Planungsstart des Projektteams mit Einzug auf die Teamfläche	2024 (erreicht)	-



Airport City: Wir entwickeln neue Geschäftsfelder.

Standortentwicklung und Verkehrsanbindung			
Weiterentwicklung des Flughafens zum intermodalen Verkehrsknoten	Steigerung des Nahverkehrsanteils am Modal Split auf 45 % nach Fertigstellung des Flughafenbahnhofs	2030	35
	Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Radwege, Beschilderung, Bike-Sharing)	fortlaufend	36
	Digitale multimodale Fahrgast-/Fluggastinformationssysteme am Flughafen	2025	58
	Zertifizierung des STR als fahrradfreundlicher Arbeitgeber	2025	36
	Kooperationskampagne mit der Landesmarke bewegt sowie mit unterschiedlichen Verkehrsträgern zur An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln an den STR	fortlaufend	34
Entwicklung der Stuttgart Airport City	Fortschreibung der Masterplanung zur Stuttgart Airport City	fortlaufend	-
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	fortlaufend	-



Mitarbeitende: Wir sind ein attraktiver Arbeitgeber.

Beschäftigte und Arbeitsumfeld			
Verbesserung der Arbeitssicherheit	Erneuerung/Sanierung aller Fluggastbrücken	2025 (teilweise erreicht; neues Ziel 2030)	-
	Verbesserung der Lichtverhältnisse an den 40er-Positionen auf dem Vorfeld durch zusätzliche stationäre Beleuchtung	2022 (teilweise erreicht; Ziel bis 2027)	61
	Sensibilisierung zu Tempolimit auf dem Betriebsgelände durch mobile Mess- und Anzeige-Geräte ^{neu}	fortlaufend	-
	Technische Tempodrosselung an Fahrzeugen in den Gepäckverteilern ^{neu}	fortlaufend	-

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Verbesserung des Gesundheitsschutzes	Erweiterte technische Ausstattung für mobile Arbeit	fortlaufend	–
	Verbesserung der Unterbringungen der Mitarbeitenden in der neuen Feuerwache West, insbesondere hinsichtlich Lärmbelastung in den Ruheräumen neu	2030	–
	Neugestaltung der Arbeitsplätze im Airport Operation Center inkl. ergonomische Arbeitsplatzausstattung neu	2029	–
	Systematische Schulung der Mitarbeitenden zur manuellen Lastenhandhabung auf dem Vorfeld neu	2025	43
	Freiwilliges Angebot der Gripeschutzimpfung am Flughafen neu	2025	43
Stärkung des Betrieblichen Gesundheitsmanagements	Einrichtung eines neuen Fitnesscenters für Mitarbeitende	2025 (Verzögerungen im Projekt, neues Ziel 2027)	–
	Gesundheitstage mit unterschiedlichen Angeboten zu Gesundheitsthemen neu	2024 (erreicht)	44
Verankerung des Arbeitsschutzes in der Organisation	Interne Veranstaltungen zur Fortbildung von Sicherheitsbeauftragten neu	2025	–
	Ausbildung von Evakuierungs- und Brandschutzhelfern neu	fortlaufend	–
Verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie	Betreuungsprogramm für Kinder von Beschäftigten zwischen 6 und 13 Jahren in den Sommerferien	fortlaufend	44
	Angebot von mobilem Arbeiten für Verwaltungsmitarbeitende	fortlaufend	–
Erhöhte Arbeitszufriedenheit	Einführung einer zentralen Personalverpflegung für den Standort	2024 (nicht erreicht, neues Ziel für 2025)	–
	Befragung zur Unternehmenskultur unter allen Mitarbeitenden	fortlaufend	38
	Sommerevent STR Summer Night für alle Mitarbeitenden neu	2025	–
	Beteiligung am Förderprojekt „Wandel der Arbeit“ neu	2027	–
Mobilitätsförderung für Mitarbeitende	Eintritt bei der Mitfahrplattform „Stuttgart fährt mit“	2023 (nicht erreicht; erreicht in 2024)	36
	Entwicklung einer multi- und intermodalen Schnittstelle, um die Mitfahrplattform „Stuttgart fährt mit“ mit dem ÖPNV zu verbinden neu	2026	–
	Mobilitätsbefragung unter den Mitarbeitenden	2026	36
	Erweiterung der Radabstellflächen mit Lademöglichkeit für E-Bikes neu	2025	36
Ausbau und Optimierung des Weiterbildungsangebots und des internen Wissenstransfers	Ausbau von E-Learning-Programmen	fortlaufend	–
	Aufbau von digitalen Lösungen für den Wissenstransfer	2025	42
	Einführung von modularen Schulungen für neue Führungskräfte	2025	42



Umwelt: Wir gestalten verantwortungsvoll den Flughafen der Zukunft. Destination STRzero.

Umwelt und Ressourcen			
Geeignete Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung	Nachhaltiges Niederschlagsmanagement ¹	2023 (Phase 1 erreicht; Phase 2 in 2024; verschoben auf 2025)	68
	Wiedergewinnung von Glykol durch Aufbereitung von Enteisungsmitteln in einer Destillationsanlage ¹ neu	2025	67
	Verbesserung der Datenqualität durch Einsatz von EDV-Tools neu	2028	–
Reduktion des Papierverbrauchs um 50 % gegenüber 2021 bis 2026 ^{1,2,3}	Anpassung der IT-Infrastruktur zum sparsamen Umgang mit Papier ^{1,2,3}	2026	–
Erhöhung des Recyclingpapieranteils auf mindestens 90 % für den Bürogebrauch ^{1,3}	Anpassung der IT-Infrastruktur zur vermehrten Nutzung von Recyclingpapier ^{1,2,3}	2026	67

Ziel	Maßnahmen	Termin	Seite
Reduktion des Abfallaufkommens	Untersuchung verschiedener Abfallarten hinsichtlich der Möglichkeit, sie in den Recyclingprozess einzubinden ¹	2024 (erreicht)	-
	Verbesserte Zusammenarbeit mit Miteinheiten aus Retail und Gastronomie zur Reduktion von Lebensmittelabfällen ¹	2026	67
Kontinuierliche Verringerung der Einträge und Eingriffe in die Vorfluter	Minimierung des Risikos einer Umweltbelastung durch Öl- und Kraftstoffunfälle auf dem Vorfeld durch Anschaffung eines speziellen Reinigungsgerätes ¹	2023 (verschoben auf 2027)	-
	Verbesserung der Einleitqualität in den Vorfluter durch Bodenfilter ^{neu}	2029	54
	Verringerung der PFC-Belastung auf dem Flughafengelände ^{neu}	2026	-
Klimaschutz und Energie			
Erhöhung des Anteils der Energie aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergiebezug	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 90 % bis 2040 ^{1,2}	2040	61
	Ausrüstung geeigneter Dachflächen mit Fotovoltaikanlagen und Steigerung der PV-Anlagenkapazität auf 17 MWp bis 2035 ^{1,2}	2035	59
	Nutzung von geeigneten Freiflächen für Fotovoltaikanlagen und Steigerung der PV-Anlagenkapazität auf 8,5 MWp bis 2035 ^{1,2}	2035	59
Klimaneutrale Abfertigung durch Dienstleistungen der FSG und SAG bis 2030	Vollständige Elektrifizierung der Abfertigungsflotte ^{1,3}	2030	58
	Forschungsprojekt „finalize! – emissionsfreie Flughafenflotte – smarte Infrastruktur“ ^{1,3}	2026	60
	Anschluss des Frachtvorfelds auf der Südseite des Flughafens an das Starkstromnetz für die Nutzung von 400-Hz-Bodenstromanlagen und elektrischen Ground Power Units ^{1,3} ^{neu}	2025	58
Reduktion der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen aus dem Flughafenbetrieb (Scope 1 + 2) um 85 % gegenüber 1990 bis 2030	Erneuerung der Winterdienstflotte auf Euro-6-Norm ¹	2024 (nicht erreicht; neues Ziel für 2026)	-
Beeinflussung der Treibhausgasemissionen von Dritten (Scope 3) am Flughafen Stuttgart	Erforschung und Erprobung des Zusammenspiels von Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie und Luftverkehrsinfrastruktur ¹	2030	60
	Ausrüstung von Brückenpositionen mit Systemen für Pre-Conditioned Air ¹ ^{neu}	2031	58
Reduktion des Stromverbrauchs von Infrastruktur und Gebäudetechnik	Umbau der bestehenden Vorfeldbeleuchtung auf LED mit Effizienzsteigerung von 40 % ^{1,2}	2025	61
	Mehrere Projekte zur Umstellung der Gebäude- und Außenbeleuchtung auf LED ^{1,2}	2030	61
Verbesserung der Ökobilanz neu entstehender eigengenutzter Gebäude	Strategische Planung der nachhaltigen und energieeffizienten Terminalsanierung STRzero Terminal ¹	2025	58
	Neubau Feuerwache West mit Ausbildungszentrum ^{neu}	2029	33
Unterstützung neuer Technologien und Hinführung zur Marktreife	Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich und für interne Nutzung ¹	2040	36
	Durchführung verschiedener Forschungsprojekte zur Energieeffizienz ^{1,2}	2040	-
	Durchführung eines Forschungsprojektes zu nachhaltigem Beton ^{neu}	2030	-
Fluglärm und Schallschutz			
Erhöhte Einflussnahme auf Airlines	Wirksamkeitsprüfung der im Juli 2019 aktualisierten Entgeltordnung hinsichtlich der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte ¹	2024 (erreicht)	48
Steigerung der Transparenz zum Thema Fluglärm in der Bevölkerung	Veröffentlichung der Protokolle der Fluglärmkommissionssitzungen (Flughafen-Homepage) ¹	2024 (erreicht)	-
	Veröffentlichung der Berichte zum Messkonzept der Abflugroute TEDGO ¹	2024 (erreicht)	48
	Messtechnische Begleitung und Unterstützung der DFS bei der Einführung des GPS-basierten Routings ¹	2022 (verschoben auf 2030)	48

GRI-INDEX



Für den Content Index – Essentials Service überprüfte GRI Services, ob der GRI-Inhaltsindex in einer Art und Weise dargestellt wurde, die mit den Anforderungen für die Berichterstattung gemäß den GRI-Standards übereinstimmt, und ob die Informationen im Index klar aufgeführt und für die Stakeholder zugänglich sind.

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	08, 09	
2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	04	
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	05, 110	
2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	25, 91, 93, 95	
2-5	Externe Prüfung	05	
2. Tätigkeiten und Mitarbeitende			
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	08, 09, 16, 17, 30–33, SJB	flughafen-stuttgart.de/newsroom/mediathek/publikationen/statistischer-jahresbericht
2-7	Angestellte	41, 42, 88	
2-8	Mitarbeitende, die keine Angestellten sind	41	
3. Unternehmensführung			
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	09, 10	Zu c. berichtet die FSG ausführlicher in ihrem Fortschrittsbericht (CoP) für den UN Global Compact. flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	40	Information nicht verfügbar. Informationen zu Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans werden nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Die FSG wird die Informationen für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2028 berichten.
2-11	Vorsitz des höchsten Kontrollorgans	40	
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	40, 96	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	10, 40, 51	
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	04, 05, 96	
2-15	Interessenkonflikte	PCGK	Eine am Gesellschaftsinteresse orientierte, enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat ist im Gesellschaftsvertrag der FSG verankert. flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	96, PCGK	flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	10	Bei strategischen Entscheidungen konsultiert die FSG den fairport-Beirat.
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	96, PCGK	flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-19	Vergütungspolitik	PCGK	flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	PCGK	flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	82, 83	Information nicht verfügbar. Informationen zu Verhältnis der Jahresgesamtvergütung werden nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Die FSG wird die Informationen für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2028 berichten.

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Erklärung
4. Strategie, Richtlinien und Praktiken		
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	03, 08, 09
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	03, 08, 09
2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	08, 09
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	11, 46–49
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	11, 46–49
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	10–14
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	13
5. Einbindung von Stakeholdern		
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	46–49
2-30	Tarifverträge	41, 88

Wesentliche Themen

GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	04, 46–49	
3-2	Liste der wesentlichen Themen	46	Der Flughafen Stuttgart führt derzeit eine Analyse der wesentlichen Themen durch. Bis zum Abschluss der Analyse nutzt er die wesentlichen Themen aus der vorangegangenen Analyse. Die wesentlichen Themen sind: Mitarbeitende und Arbeitsumfeld, Wirtschaft und Region, Corporate Governance & Compliance, Umwelt & Ressourcen, Klimaschutz & Energie, Nachbarschaft & Gesellschaft, Fluglärm & Schallschutz sowie Standortentwicklung & Verkehrsanbindung.

Wirtschaft & Region / Standortentwicklung & Verkehrsanbindung

GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-3	Management von wesentlichen Themen	46–49, 100
-----	------------------------------------	------------

GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016

201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	30, 31, 74	
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	23, 24	Information nicht verfügbar. Informationen zu finanziellen Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken werden nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Die FSG wird die Informationen für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2028 berichten.
201-3	Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne	72, 73, 75–83	
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	19–21, 32, 76	

GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016

203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	19–21, 35, 36
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	19–21, 35, 36

GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016

204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	11, 32
-------	---	--------

Corporate Governance & Compliance

GRI 3: Wesentliche Themen 2021

3-3	Management von wesentlichen Themen	10–14, 100
-----	------------------------------------	------------

GRI 205: Antikorruption 2016

205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	10–14
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	10–14
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	10–14

GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016

206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	10–14
-------	---	-------

GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016

414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	11	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	11, 12	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016			
415-1	Parteispenden	48	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 2024 bekannt.
Umwelt & Ressourcen			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	50–55, 103, 104	
GRI 301: Materialien 2016			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	94	
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	94	
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018			
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	68	
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	68	
303-3	Wasserentnahme	93, 94	
303-4	Wasserrückführung	93, 94	
303-5	Wasserverbrauch	93, 94	
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	63, 64, 95	
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	63, 64	
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	63, 64, 95	
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	64	
GRI 306: Abfall 2020			
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	66–68	
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	66–68	Kabinenabfälle entsorgen die Airlines.
306-3	Angefallener Abfall	66–68, 94, 95	
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	94, 95	Information nicht verfügbar. Die Informationen zu von Entsorgung umgeleiteter Abfall werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	94, 95	Information nicht verfügbar. Die Informationen zu zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	11	
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	11, 12	Information nicht verfügbar. Informationen zu "Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen" werden nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Die FSG wird die Informationen für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2028 berichten.
Klimaschutz & Energie			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	56–62, 103, 104	
GRI 302: Energie 2016			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	91, 92	
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	91, 92	
302-3	Energieintensität	91, 92	
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	56–62, 103	
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	91, 92	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
GRI 305: Emissionen 2016			
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	92, 93	CO _{2eq} -Emissionen nach Vorgaben der Airport Carbon Accreditation (ACA).
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	92, 93	
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	92, 93	
305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	92	
305-5	Senkung der Treibhausgasemissionen	56–62, 92, 103	
305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen	91	
305-7	Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	93	
Beschäftigte & Arbeitsumfeld			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	38–45, 101, 102	
GRI 401: Beschäftigung 2016			
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	41	Es gibt keine betrieblichen Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten zur Verfügung stehen.
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmenden oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden		
401-3	Elternzeit	42	
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016			
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	40	
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018			
403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	43	Abdeckung 100 %.
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	39, 41	
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	43	
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	43, 44	
403-5	Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	43, 44	
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	43, 44	
403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	43, 44, 89	
403-8	Mitarbeitende, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	43, 44	
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	89	
403-10	Arbeitsbedingte Erkrankungen	89	
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016			
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	90	
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	43, 44	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	40	
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016			
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	26, 38–45, 89	Minderheiten sind aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfasst. Zu a. berichtet die FSG ausführlicher in ihrem Fortschrittsbericht (CoP) für den UN Global Compact. flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	38–45	50 %/50 %. Über die Vergütung nach Tarifvertrag TVöD VKA entscheidet allein die Tätigkeit.
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016			
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	39	Information nicht verfügbar. Informationen zu Betriebsstätten und Lieferanten werden nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Die FSG wird die Informationen zu Betriebsstätten und Lieferanten für die Umsetzung der CSRD detailliert erheben und voraussichtlich ab 2028 berichten.
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016			
407-1	Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte	39	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
GRI 408: Kinderarbeit 2016			
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	11	Information nicht vollständig. Informationen zu Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit werden nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Diese Angaben werden voraussichtlich ab 2028 zur Verfügung stehen.
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016			
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	11	Information nicht vollständig. Informationen zu Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- und Pflichtarbeit werden nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Diese Angaben werden voraussichtlich ab 2028 zur Verfügung stehen.
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.
Nachbarschaft & Gesellschaft / Fluglärm & Schallschutz			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	46–49, 100–103	
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016			
413-1	Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	12, 46–49	
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	46–49	

Sektorspezifische Angaben

GRI 4 G4: Airport Operators Sector Disclosures			
A01	Anzahl der Passagiere	U2, 17	
A02	Anzahl der Flugbewegungen	U2, 19	
A03	Luftfrachtvolumen	U2, 19	
A04	Qualität des Niederschlagswassers	65, 93, 94	
A05	Luftqualität	53, 93	Emittierte Luftschadstoffe werden in t und in g/VE ausgewiesen.
A06	Eingesetzte Enteisungsmittel	94	
A07	Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind	93	
A08	Anzahl zu entschädigender Personen in unmittelbarer Flughafennähe		Keine Umsiedlung im Berichtszeitraum.
A09	Vorfälle Vogelschlag	95	

PCGK = Public Corporate Governance Kodex 2024
 SJB = Statistischer Jahresbericht 2024
 U = Umschlagseite

IMPRESSUM

Herausgeberin

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

Kontakt [GRI 2-3]

Lisa Fernandes
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
Peter Menner (S. 08, 17)
Thomas Niedermüller (S. 18, 28, 39, 59)
Peter Nowak (S. 65)
Casualfood GmbH (S. 37)

Redaktionsschluss

27. Mai 2025

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
 Flughafen Stuttgart
 stuttgartairport

 StuttgartAirport
 Stuttgart Airport
 StuttgartAirport

