

# Umwelterklärung 2026

mit den Umweltkennzahlen von 2023 bis 2025



# INHALT

- 02 Vorwort der Geschäftsführung
  
- 04 Der Flughafen Stuttgart
- 06 Über diesen Bericht
  
- 10 Klimaschutz und Energie
- 18 Umweltmanagement
- 22 Biodiversität und Ökosysteme
- 24 Ressourcen und Kreislaufmanagement
  
- 28 Nachbarschaft und Gesellschaft
  
- 32 Corporate Governance und Compliance
  
- 35 Gültigkeitserklärung nach EMAS
  
- 36 Impressum



## LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

der Flughafen Stuttgart verbindet als Mobilitätsdrehscheibe Baden-Württemberg mit der Welt. Zudem ist er ein bedeutender Arbeitgeber der Region. Damit leistet der Flughafen einen Beitrag zum wirtschaftlichen Wohlstand und zur Entwicklung Stuttgarts sowie Baden-Württemberg. Mit dieser Rolle geht viel Verantwortung einher – gegenüber den Passagieren, den eigenen Mitarbeitenden, den Anwohnerinnen und Anwohnern und der Umwelt.

Nachhaltigkeit ist ein zentraler Bestandteil unserer Unternehmenspolitik. Wir sind der Ansicht, dass Unternehmen, die sich den Herausforderungen des Klimawandels, begrenzter Ressourcen und demografischen Veränderungen stellen, langfristig besser aufgestellt sind. Diese Herangehensweise bestimmt unsere Entscheidungen täglich. Neben unserer Klimastrategie STRzero leitet uns dabei auch unser strategisches Unternehmensziel, den Flughafen der Zukunft verantwortungsvoll zu gestalten.

Bereits seit 2013 arbeiten wir mit einem nach EMAS zertifizierten Umweltmanagementsystem. Abläufe, Prozesse und Maßnahmen werden in diesem regelmäßig auf ihre Umweltauswirkungen überprüft. Unser Ziel ist es, Umweltbelastungen wo immer möglich zu vermeiden, negative Einflüsse zu reduzieren und neue Lösungen zu integrieren. Die Fortschritte werden jährlich in unserer Umwelterklärung dokumentiert. Aufgrund von organisatorischen Anpassungen wird diese 2026 ausnahmsweise gesondert veröffentlicht. Ab dem Jahr 2027 wird sie wieder Teil des integrierten Berichts sein.

Ein gutes Beispiel für unser Handeln im vergangenen Berichtsjahr ist die fortlaufende Elektrifizierung des Vorfeldverkehrs. Durch den steigenden Anteil an Elektromobilität werden die Energieeffizienz verbessert und die Betriebskosten gesenkt. Das Förderprojekt „finalize!“, das wir 2025 erfolgreich abschließen konnten, hat unsere bereits starke Elektroflotte um 45 Fahrzeuge erweitert.

Als *the fairport* bleibt es unser Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen Europas zu sein. Die Mitgliedschaft im Global Compact der Vereinten Nationen seit 2011 und die Umsetzung seiner Prinzipien sind Teil unseres Engagements. Die Transparenz gegenüber Ihnen, unseren Stakeholdern, bleibt uns dabei ein großes Anliegen.

Wir danken Ihnen dafür, dass Sie den Landesairport auf seinem Weg begleiten, und freuen uns über Ihr Feedback und den weiteren Dialog mit Ihnen.

Ulrich Heppe  
Sprecher der Geschäftsführung FSG

Carsten Poralla  
Geschäftsführer FSG

# DER FLUGHAFEN STUTTGART

STR – diese drei Buchstaben kennzeichnen den Flughafen Stuttgart. Sie stehen für internationale Erreichbarkeit, für Mobilität, für Leistungs- und Zukunftsfähigkeit.

## Regionale Stärke bewahren

Baden-Württemberg nimmt eine herausragende Position im globalen Wettbewerb ein und gehört zu den wohlhabendsten aller Bundesländer. Der Flughafen Stuttgart leistet hierzu seit über 100 Jahren seinen wesentlichen Beitrag, indem er Menschen, Unternehmen und Märkte an den internationalen Luftverkehr anschließt.

International ist auch die baden-württembergische Gesellschaft. Der Airport fördert den Tourismus und bringt Freunde und Verwandte aus aller Welt zusammen. Im Einzugsbereich des STR leben insgesamt über 19 Mio. Menschen, was den Flughafenstandort zu einem der bevölkerungsstärksten Deutschlands macht.

## Im Zeichen der Konnektivität

Mit seiner Lage im Herzen Baden-Württembergs befindet sich der Flughafen auf den Gebieten von Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Ostfildern, Neuhausen und Stuttgart. Das Streckennetz ist immer in Entwicklung: Es erstreckt sich über ganz Europa und bietet Direktverbindungen nach Nordafrika und Vorderasien. Durch Anbindungen an zentrale Drehkreuze ist Stuttgart mit Ländern in aller Welt verbunden.

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) sichert die internationale Erreichbarkeit der Region. Sie handelt im öffentlichen Auftrag: Das Land Baden-Württemberg hält einen Anteil von 65 %, die Stadt Stuttgart 35 %. Der Airport trägt zu Ehren des früheren Oberbürgermeisters und ehemaligen Vorsitzenden des FSG-Aufsichtsrats den Namenszusatz Manfred Rommel.

## the fairport will viel bewegen

Der STR verfolgt sein fairport-Leitbild mit der Mission, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen Europas zu sein. Dies umfasst sowohl eine verantwortungsvolle Unternehmensführung als auch die Berücksichtigung der eigenen Wirkung auf die Wirtschaft, die Umwelt, die Gesellschaft und die Mitarbeitenden. Da sich gemeinsam mehr erreichen lässt, engagiert sich der Airport für die Nachhaltigkeit auch über internationale und regionale Bündnisse wie den Global Compact der Vereinten Nationen oder das Landesnetzwerk Klimawin BW.

## Weiter an der Zukunft arbeiten

Persönlicher Austausch und interkultureller Dialog sind Grundlagen unserer Gesellschaft. Wirtschaft und Wissenschaft profitieren von grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Um unsere Mobilität zukunftssicher zu gestalten, engagiert sich die FSG für die Transformation hin zu einem klimaschonenderen Luftverkehr, beispielsweise als Mitglied der Allianz Neues Fliegen. Mit seiner Klimastrategie STRzero hat der Flughafen Stuttgart außerdem ein klares Bild vor Augen, wie er die direkten Treibhausgasemissionen des Flughafenbetriebs bis 2040 maximal reduzieren und sich gleichzeitig zu einem Flughafen für alle entwickeln wird.

Diese und viele weitere Ziele und Maßnahmen sind im fairport-Programm festgehalten. Mit diesen arbeitet der Flughafen Stuttgart aktiv an seiner Zukunft. Der jährliche Bericht schafft Transparenz über die wesentlichen Fortschritte.



## Gemeinsame Wertebasis im Konzern

Die Leitung der FSG liegt in den Händen von zwei Geschäftsführern: Ulrich Heppel übernimmt die Rolle des Sprechers der Geschäftsführung und fungiert zudem als Arbeitsdirektor. In seinen Aufgabenbereich fallen die Finanzen und sämtliche Aviation-Belange. Carsten Poralla verantwortet die Non-Aviation mit Fokus auf Infrastruktur und Immobilien – dazu zählt insbesondere die Umsetzung der Klimastrategie STRzero. Ergänzt wird die Geschäftsleitung derzeit von vier Prokuristen.

Zur Unterstützung und Beratung der Geschäftsführung in Fragen der Nachhaltigkeit steht das interne fairport-Team bereit. Dieses kann eine Vielzahl an Perspektiven einbringen, denn es setzt sich aus Leitungen verschiedener Unternehmensbereiche, Abteilungen und Stabsstellen sowie der Umweltmanagementbeauftragten zusammen. Das Team stellt beispielsweise regelmäßig die Umsetzung des fairport-Programms auf den Prüfstand.

Auch der FSG-Aufsichtsrat, das höchste Kontrollgremium, beschäftigt sich fortlaufend mit Nachhaltigkeitsaspekten. Seine Zusammensetzung erfolgt paritätisch: Acht Mitglieder vertreten die Anteilseigner, acht weitere stammen aus der Belegschaft.

Die Aktivitäten der FSG konzentrieren sich ausschließlich auf Deutschland; sämtliche Tochterunternehmen sind ebenfalls im Inland angesiedelt. Zum Konzern gehören folgende Mehrheitsbeteiligungen:

- Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG, 100 %) 
- Flughafen Stuttgart 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 die Tochterunternehmen am Standort Stuttgart gilt der fairport-Kodex, der verbindliche Grundsätze für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln vorgibt.

Daneben hält die FSG Anteile von Unternehmen, die nicht am Standort Stuttgart ansässig sind. Diese sind:

- Baden-Airpark GmbH (65,8 %)
- Flughafen Parken GmbH (20 %)



# ÜBER DIESEN BERICHT

## Integrierte Berichterstattung

[GRI 2-2 und GRI 2-3] Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) vereint in seinem integrierten Bericht sowohl ihre Nachhaltigkeits- als auch ihre Finanzberichterstattung. Dazu gehören einerseits der Lagebericht und der Jahresabschluss und andererseits die Darstellung der Nachhaltigkeitsleistungen. Der Flughafen verdeutlicht dadurch das Zusammenspiel von ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten an seinem Standort und erläutert seine Strategien zum nachhaltigen Unternehmenserfolg. Ziel ist es, die Stakeholder umfassend und transparent zu informieren.

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. August 2024. Diese beinhalten unterschiedliche ökologische (E1–E5), gesellschaftliche (S1–S4) und unternehmerische (G1) Schwerpunkte. Der Flughafen will damit möglichst frühzeitig die Vergleichbarkeit zu anderen Unternehmen herstellen und sich gleichzeitig auf die künftigen Berichtspflichten vorbereiten.

Die Inhalte aus den ESRS, welche in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich eingestuft wurden, spiegeln die wesentlichen Umweltaspekte des Flughafen Stuttgart aus seiner Umweltaspektanalyse nach EMAS wider. Für die Bewertung der Wesentlichkeit nach ESRS und EMAS wurden die Kriterien aus dem Anhang 1 der delegierten Verordnung zur Nachhaltigkeitsberichterstattung und dem Anhang 1 nach der EMAS-Verordnung herangezogen. Die Ergebnisse beider Analysen werden in den folgenden Kapiteln der Umwelterklärung dargestellt:

ESRS	Berichtskapitel
E1 Klimawandel	Klimaschutz und Energie
E2 Umweltverschmutzung	Umweltmanagement
E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Biodiversität und Ökosysteme
E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ressourcen und Kreislaufmanagement
S1 Eigene Belegschaft	Beschäftigte und Arbeitsumfeld
S3 Betroffene Gemeinschaften	Nachbarschaft und Gesellschaft
S4 Verbraucher und Endnutzer	Passagiere und Besuchende
G1 Unternehmenspolitik	Corporate Governance und Compliance

Bei den Zahlen und Daten in der vorliegenden Umwelterklärung 2026 mit den Umweltbilanzdaten der Jahre 2023 bis 2025 kommt es zu Abweichungen gegenüber den Angaben im Integrierten Bericht 2025. Für Letzteren wurden Hochrechnungen für das vierte Quartal vorgenommen. **In der vorliegenden Publikation wurden aufgrund des späteren Zeitpunkts der Veröffentlichung die hochgerechneten Daten durch die tatsächlichen, gemessenen Zahlen des Jahres 2025 ersetzt.**

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 der Flughafen-Website unter [stuttgart-airport.com/publikationen](http://stuttgart-airport.com/publikationen).

## Externe Prüfung und Zertifizierung

Im Zuge der jährlichen Auditierung validierte der akkreditierte Umweltgutachter Prof. Dr.-Ing. Jan Uwe Lieback (DE-V-0026), mit Unterstützung von Olaf Kreuzmann, 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.

## Allgemeine Informationen

### Allgemeine Grundlagen

Die Aufstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung für den Flughafen Stuttgart erfolgt in Anlehnung an die ESRS. Der Konsolidierungskreis des Berichts entspricht dem des finanziellen Einzelabschlusses.

Der Bericht enthält Informationen zu wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der FSG sowie Angaben, welche für die Stakeholder relevant sind. Die wesentlichen Chancen, Risiken sowie positiven und negativen Auswirkungen werden sowohl für die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette als auch für den eigenen Betrieb erläutert. ESRS E3 – Wasser- und Meeresressourcen und ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette stellen für die FSG nach der doppelten Wesentlichkeitsanalyse keine wesentlichen Themen dar. Zu diesen Standards werden keine Informationen nach ESRS veröffentlicht.

Die FSG hat den Bericht 2025 in Übereinstimmung mit den GRI Sustainability Reporting Standards in ihrer aktuell gültigen Fassung von 2021 erstellt. Der integrierte Bericht bildet gleichzeitig die Grundlage für den jährlichen Fortschrittsbericht für die Mitgliedschaft im UN Global Compact der Vereinten Nationen. Zu dessen zehn Prinzipien bekennt sich die Flughafengesellschaft ausdrücklich. Die ermittelten Daten beziehen sich in der Regel auf den Berichtszeitraum des Geschäftsjahres 2025 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 21. Mai 2026.

[Über diesen Bericht](#)

## Spezifische Sachverhalte

### Zeithorizonte

Die in diesem Bericht verwendeten Zeithorizonte sind, sofern nicht anders angegeben, im Einklang mit den ESRS:

- kurzfristig (< 1 Jahr)
- mittelfristig (1–5 Jahre)
- langfristig (> 5 Jahre)

### Schätzungen zur Wertschöpfungskette

Die zukunftsgerichteten Aussagen bergen Risiken und Unsicherheiten und sind auf Basis der zum Redaktionsschluss verfügbaren Informationen getroffen worden. Bei aller Sorgfalt kann es dabei letztlich durch vielfältige, nicht vorhersehbare Einflussgrößen zu Abweichungen kommen.

### Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheiten

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.

## Governance-Angaben

### Rolle der Geschäftsführung

### Zusammensetzung und Diversität

Der Geschäftsführung obliegt die Leitung des Unternehmens. Der Aufsichtsrat (AR) fungiert als Kontrollgremium ihr gegenüber. Für den AR gilt paritätische Mitbestimmung. Das bedeutet, er besteht aus acht gleichberechtigten Vertretungen der Gesellschafter sowie weiteren acht von Seiten der Arbeitnehmenden.

## Aufgaben und Zuständigkeiten

Die Geschäftsleitung ist dafür verantwortlich, die Strategie und die Zielsetzungen der Flughafengesellschaft in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen festzulegen und die Fortschritte bei der Umsetzung der Strategie zu verfolgen. Ihr obliegt zusätzlich die Aufgabe, die nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen systematisch zu identifizieren und zu bewerten. Diese Verantwortung wurde an das eigens dafür gebildete CSRD-Kernteam delegiert, welches sich aus Mitgliedern der Abteilungen Controlling und Systeme, Finanzen und Steuern, Sustainability Communications sowie Umwelt und Versorgung zusammensetzt.

Für die Überwachung des Managements, der Strategien und der Fortschritte der FSG ist der Aufsichtsrat zuständig. Die Geschäftsführung versorgt das Gremium mit allen Informationen, die für eine effektive Zusammenarbeit erforderlich sind.

## Fachwissen

Die oberste Managementebene wird vom Aufsichtsrat benannt. Grundlegende Eignungskriterien bei der Besetzung von Führungspositionen stellen nach Auffassung des AR die fachlichen Qualifikationen für die Leitung des jeweiligen Ressorts dar. Auch nachgewiesene Leistungen in der bisherigen Karriere sowie überzeugende Führungskompetenz fließen in die Entscheidung mit ein. Dies schließt auch nachhaltigkeitsbezogene Fähigkeiten und Sachkenntnisse mit ein.

Die Geschäftsführung trägt die Verantwortung für die strategische und operative Steuerung des Flughafens. Sie lebt die Unternehmenswerte und die übergeordneten Verhaltensleitlinien beziehungsweise -kodizes vor. Außerdem ist sie für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und unternehmensinternen Regeln verantwortlich. Die verschiedenen Instrumente des Compliance Management Systems unterstützen sie dabei, Pflichtverstößen vorzubeugen. Durch regelmäßige Schulungen, Vorträge und E-Learnings hält sie ihr Wissen stets aktuell.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät die Geschäftsleitung bezüglich der Unternehmensführung und verfügt über umfassende Kenntnisse und Erfahrungen, die zur Wahrnehmung dieser Aufgaben notwendig sind. Er kontrolliert die Umsetzung der Unternehmensstrategie, zudem genehmigt er wesentliche Beschlüsse und gewährleistet, dass die Interessen aller Anspruchsgruppen Beachtung finden. Gemeinsam arbeiten beide Organe an der Vision, den Flughafen Stuttgart zu einem der leistungsfähigsten und nachhaltigsten Airports in Europa zu machen.

## Nachhaltigkeitsaufgaben der Geschäftsführung

Das Management Board wurde im Berichtsjahr vom CSRD-Kernteam anlassbezogen in die Planung und Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse nach ESRS involviert und über deren Ergebnisse informiert. Dies umfasste eine Auflistung der als wesentlich ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie das weitere Vorgehen zur Umsetzung der CSRD.

## Anreizsysteme

Das Vergütungssystem der Geschäftsführung zielt darauf ab, das Führungsduo entsprechend seinen Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu entlohnen und die Einzelleistung sowie den Erfolg des Unternehmens zu berücksichtigen. Es beinhaltet daher neben festen auch variable Bestandteile und entspricht den Vorgaben des Handelsgesetzbuches sowie den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex (PCGK).

## Risikomanagement

Zu den wichtigsten Berichterstattungsrisiken gehören insbesondere fehlerhafte oder unvollständige Datenlieferungen. Zur Minderung dieser Risiken wurden prozessindividuelle Kontrollen, insbesondere das Vier-Augen-Prinzip sowie Plausibilitätschecks, wie zum Beispiel Vollständigkeitsprüfungen, umgesetzt.



# KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Der Flughafen Stuttgart erzielt seit vielen Jahren messbare Erfolge im Klimaschutz und hat sich so als Vorreiter in der Luftfahrtbranche etabliert. Die konsequente Umsetzung seiner Klimastrategie STRzero und die damit verbundene Reduktion direkter CO<sub>2eq</sub>-Emissionen bilden für ihn wesentliche Bestandteile zukunftsorientierten Handelns. Der Airport hat sich ambitionierte Ziele gesetzt und schöpft sämtliche Möglichkeiten aus, um diese zu erreichen. Auch weitere Dritte wie Fluggesellschaften oder Passagiere bindet er in seine Anstrengungen mit ein. Zudem fördert und begleitet er die Entwicklung klimaschonender Luftverkehrstechnologien.

## Allgemeine Angaben

Sowohl der Luftverkehr als auch der Betrieb eines Flughafens haben Auswirkungen auf die Umwelt. Der Flughafen Stuttgart ist sich seiner Verantwortung hinsichtlich des Klimaschutzes bewusst und berücksichtigt ökologische Anforderungen entlang seiner gesamten Wertschöpfungskette. Im Masterplan Energie und Klima ist beschrieben, wie der Airport seine Emissionen reduzieren und die von ihm eingesetzte Energie effizient nutzen will.

## Governance

### Nachhaltigkeitsbezogene Leistung

Der jährliche Bonus der Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ist an die sechs strategischen Unternehmensziele gebunden – darunter fällt auch das Umweltziel, mit dem sich die Doppelspitze des Airports zu einer verantwortungsvollen Zukunftsgestaltung bekennt. Ihre Performance wurde im Jahr 2025 unter anderem anhand von Maßgaben zur Klimastrategie STRzero gemessen, die sowohl ökologische als auch soziale Aspekte berücksichtigen. Konkrete Vorgaben zur Reduktion von Treibhausgasemissionen gemäß der Angabepflicht E1-4 sind kein Bestandteil dieser Vereinbarungen.

## Strategie

### Klimaschutzplan

Als Mitglied des Airports Council International (ACI) hat sich der Flughafen Stuttgart gemeinsam mit weiteren Airports verpflichtet, seine direkten Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen und dessen 1,5-Grad-Ziel bis 2050 auf null zu senken. Er will das Ergebnis sogar zehn Jahre früher erreichen. Der Zertifizierungsstandard Airport Carbon Accreditation (ACA) wendet ein Stufenmodell für Klimaschutzaktivitäten an, dessen Ziel es ist, die CO<sub>2eq</sub>-Bilanzen der teilnehmenden Flughäfen kontinuierlich zu verbessern. Der STR befand sich 2025 auf Level drei, das heißt, seine Emissionen müssen jährlich mindestens geringer als der Durchschnitt der vergangenen drei Jahre sein.

### Klarer Kurs in Richtung Klimaschutz

Der Landesflughafen geht entschlossene Schritte, um Emissionen zu reduzieren. Gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE hat er den Masterplan Energie und Klima entwickelt. Das Zieljahr: 2040. Die detaillierte Ausarbeitung ist in 5-Jahres-Zeitscheiben gegliedert, enthält alle erforderlichen Investitionen und berücksichtigt alle Treibhausgase, die direkt durch seinen eigenen Betrieb entstehen. Im Fußabdruck sind diese in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten (CO<sub>2eq</sub>) angegeben. Der größte Hebel zur Dekarbonisierung ist die Sanierung der Terminalgebäude.

Insgesamt umfasst die Planung vier Schwerpunkte:

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

Um seine Fortschritte besser verfolgen zu können, setzt sich der Airport verschiedene Meilensteine. Seine direkten Emissionen will er bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 85 % senken. Davon hat er aktuell 42 % erreicht. Um seine Klimabilanz so detailliert wie möglich aufzustellen, hat der Landesairport im Berichtsjahr neue Positionen aufgenommen. Durch die rückwirkende Berechnung erhöhen sich die Gesamtemissionen der letzten drei Jahre, sodass der STR im Vergleich zum Vorjahr keinen Fortschritt bei seiner Zielerreichung machen konnte. Auf indirekte Emissionsquellen wie den Luftverkehr oder die Anreise der Passagiere hat der Flughafen nur begrenzt Einfluss – er begleitet dennoch aktiv die Entwicklung der klimaschonenden Flugzeugtechnologien in der Luft und der umweltfreundlichen Mobilität am Boden.

## Gemeinsam zu STRzero

Bereits im Jahr 2020 haben sich das Land und die Flughafengesellschaft gegenseitige Unterstützung auf dem Weg zur Netto-Treibhausgasneutralität nach den Vorgaben des Klimabündnisses zugesagt. Seinen Abbaupfad hat der Airport an das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg angepasst. Bei all seinen Anstrengungen ist es ihm besonders wichtig, die Reduktion über eigene Maßnahmen am Standort zu schaffen. Klimaschutzzertifikate setzt er nur an Stellen ein, an denen es nicht anders geht. Mittelfristig sollen sie gar nicht mehr zum Einsatz kommen.

## Wesentlichkeitsanalyse

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse nach der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) führte die Flughafengesellschaft im Berichtsjahr erstmalig durch. Dort identifizierte sie, welche physischen Umweltrisiken und welche klimabezogenen Übergangsrissen auf den Landesairport einwirken oder potenziell auf ihn zukommen. Übergangsrissen – auch transitorische Risiken genannt – können durch gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandel entstehen, etwa durch neue Vorschriften, Technologien oder Marktveränderungen. Die Ergebnisse decken sich mit den Feststellungen aus der Kontext- und Stakeholderanalyse nach EMAS, welche die Geschäftsführungen der FSG, der Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und der Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) bereits seit 2013 einmal jährlich durchführen. Dazu gehören unter anderem der steigende bürokratische Aufwand durch höhere Klimaschutzanforderungen beim Gebäudebau oder das Sinken des Passagieraufkommens auf der Kurzstrecke durch den Umstieg auf die Schiene. Die Themen wurden von Anfang an in der Strategie des Flughafens berücksichtigt.

## Verfahrensbeschreibung

Chancen, Risiken und Auswirkungen zu Nachhaltigkeitsthemen prüfte die Flughafengesellschaft in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse nach CSRD. In den Themenfeldern „Klimaschutz“ und „Energie“ der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) hat sie Risiken sowie positive und negative wesentliche Auswirkungen identifiziert. Diese stimmen mit den wesentlichen Umweltaspekten nach EMAS, welche die FSG, FSEG und SAG bereits seit 2013 prüfen, überein. Die negativen Auswirkungen hängen beispielsweise mit CO<sub>2eq</sub>-Emissionen durch Waren- und Güterverkehr oder dem steigenden Strombedarf der FSG zusammen. Positive Folgen ergeben sich vor allem durch die konsequente Elektrifizierung des Fuhrparks und durch die Umsetzung der Klimastrategie STRzero. Die festgestellten Risiken sind systemisch und betreffen die gesamte Luftfahrtbranche.

## Klimastrategie und Klimaanpassung

Seine Klimastrategie STRzero will der Flughafen Stuttgart bis 2040 umsetzen. Es werden alle Treibhausgase berücksichtigt und konsequent nahezu komplett reduziert, welche durch den eigenen Betrieb des STR entstehen – also Scope 1 und Scope 2 nach Greenhouse Gas Protocol. Der zugrunde liegende Masterplan Energie und Klima bezieht sogar den gesamten Campus mit ein. Lediglich der Flugverkehr als indirekte Emissionsquelle ist nicht enthalten, da der Gestaltungsspielraum des Flughafen Stuttgart hier zu gering ist.

Der Brennstoffverbrauch in den eigenen Gebäuden macht den größten Teil der direkten Emissionen im CO<sub>2eq</sub>-Fußabdruck der FSG aus. Dieser steht daher im Fokus und soll durch die Sanierung der Fluggasthallen und anderer Bestandsgebäude gesenkt werden. Auch Wärmepumpen und andere Power-to-Heat-Anlagen kommen zum Einsatz. Sie erzeugen Wärme aus Strom und tragen besonders dann zur CO<sub>2eq</sub>-Reduktion bei, wenn sie überschüssige Solarenergie aus PV-Anlagen nutzen. Daher plant der Flughafen den Ausbau von Fotovoltaikanlagen sowie die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und weitere Investitionen in die Energie- und Wärmewende. Die verbleibenden, nicht zu vermeidenden Emissionen sollen nach derzeitigem Stand mittels CO<sub>2eq</sub>-Neutralisation aus der Atmosphäre entzogen werden. Das könnte beispielsweise durch ein Carbon-Capture-and-Storage-Verfahren geschehen. Die FSG berichtet ihren Stakeholdern kontinuierlich über den Fortschritt von STRzero.

Die Steuerung des Masterplans Energie und Klima liegt bei einem internen Team. Die Umsetzung erfolgt gemeinsam mit den verschiedenen Fachbereichen und wird von der Geschäftsführung überwacht. Die Doppelspitze des Airports wird regelmäßig zum aktuellen Stand informiert. Ergibt sich Änderungsbedarf, so werden die geplanten Schritte entsprechend geprüft und angepasst.

### Maßnahmenplan

Um STRzero zu erreichen, hat der Flughafen eine umfassende Strategie sowie ein umfangreiches Investitionsprogramm am Standort entwickelt. Durch die fortschreitende Elektrifizierung wird der Airport zukünftig mehr Energie benötigen. Um seinen Bedarf zu decken, fokussiert er den Ausbau von PV-Anlagen auf geeigneten Dachflächen auf eine Anlagenkapazität von 17 MWp. Auch Freiflächen möchte der STR verstärkt nutzen. Bis 2027 soll eine zusätzliche Solarleistung von bis zu 8,5 MWp auf dem Vorfeld installiert werden. Seine Stromerzeugung will der Airport auf rund 28 GWh bis 2040 steigern.

Damit Energie immer dann abgerufen werden kann, wenn sie gebraucht wird, ist ein intelligentes Stromnetz (Smart Grid) notwendig. In batterieelektrischen und thermischen Speichern wird der Strom vorgehalten, bis er zum Laden der E-Flotte oder für andere Zwecke genutzt wird. So wird das vorgelagerte Netz weniger durch Leistungsspitzen belastet. Darüber hinaus versucht der STR, die Ressource möglichst sparsam einzusetzen. Bereits seit 2018 beleuchtet er als einer der ersten Flughäfen europaweit seine Runway komplett mit LED-Systemen. Im Berichtsjahr wurde die Ausstattung aller Taxiways mit LED-Feuern abgeschlossen. Ebenfalls ausgetauscht sind nun die übrigen Flutlichter auf dem Vorfeld.

### Vom Baustoff bis zur Energie – Transformation mit System

Bei der Entwicklung der Airport City folgt der Flughafen Stuttgart den Prinzipien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB). Für Gebäude, die nicht nach diesen Kriterien zertifiziert werden können, hat er eigene Anforderungen entwickelt. Ebenfalls von Bedeutung ist die Wärmeversorgung am Campus, denn diese soll bis 2040 zu 90 % durch regenerative Quellen gedeckt werden. Bislang besteht sie großteils aus fossilen Brennstoffen und soll nahezu CO<sub>2eq</sub>-frei werden. Der nächste Schritt dafür ist der Ausbau des südlichen Heizwerks am Standort – rund 80 % der Energie können dort auf Erneuerbare umgestellt werden.

Zusätzlich wird die E-Ladeinfrastruktur am gesamten Campus weiter ausgebaut. Im Jahr 2025 wurden 74 neue Ladepunkte installiert. Somit befinden sich insgesamt 421 Möglichkeiten, um E-Fahrzeuge mit

Strom zu versorgen, auf dem Flughafengelände – 102 davon sind öffentlich zugänglich. Auch im eigenen Fuhrpark setzt der Landesairport auf Batterieantriebe. In seiner Abfertigungsflotte sind 174 Stromer, das sind rund 50 %. Das Förderprojekt finalize! sorgte zwischen 2023 und 2025 für 45 neue Nutzfahrzeuge im E-Fuhrpark und die dazugehörige intelligente Ladeinfrastruktur. Mit finalize! setzte der Landesairport neue Maßstäbe für nachhaltige Mobilität und diente als Live-Demonstrator für andere Flughäfen und Logistikbetriebe.

Seit 2025 hat der Stuttgart Airport auch seine ersten mobilen elektrischen Ground Power Units (eGPU) im Einsatz. Im Frühjahr 2026 werden sechs weitere Geräte folgen – sie werden auf akkubetriebene Fahrzeuggestelle montiert, um im Ground Handling noch flexibler zu werden. Parallel dazu werden stationäre Bodenstromanlagen im Cargo-Bereich installiert. Das Bundesverkehrsministerium fördert dieses Vorhaben aus der Klimastrategie STRzero.

Bei den übrigen Fahrzeugen, für die es noch keine elektrische Alternative auf dem Markt gibt, wird zu großen Teilen der nachhaltige Kraftstoff Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) eingesetzt. Dieser besteht laut Herstellerangaben aus Pflanzenölen, Abfällen sowie Ölen und Fetten aus Reststoffen und verursacht bis zu 90 % weniger CO<sub>2eq</sub>-Emissionen entlang der gesamten Lebenszykluskette sowie deutlich weniger Luftschadstoffe, Ruß und Feinstaub als herkömmlicher Kraftstoff. Das ist insbesondere für die Mitarbeitenden auf dem Vorfeld positiv. Über seine Betriebskantine bietet der Airport den HVO auch Dritten an.

### Ganzheitliche Ansätze vom Boden bis in die Luft

Neben den Emissionen aus dem eigenen Betrieb setzt der STR auch darauf, die Handlungen von Dritten am Standort aktiv zu beeinflussen. So sollen beispielsweise bis 2031 neue Pre-conditioned-Air-Anlagen (PCA) an allen Brückenpositionen den Kerosinverbrauch der Airlines senken. PCA erzeugen klimatisierte Luft für das Flugzeug auf der Parkposition. Die Anlagen übernehmen das Kühlen, Lüften und Heizen der Kabine. Wird zusätzlich noch ein Bodenstromaggregat genutzt, kann das Hilfstriebwerk der Maschine abgeschaltet werden, da diese nun extern mit Energie und Luft versorgt wird. Das verringert außerdem den Lärmpegel auf dem Vorfeld. Der Flughafen erhält für das Vorhaben eine EU-Förderung.

Auch in der Luft sind Alternativen zum Status quo gefragt. Die Flughafengesellschaft befürwortet die Anstrengungen der Politik, den Hochlauf der Produktion von Treibstoff ohne Erdöl, dem sogenannten Sustainable Aviation Fuel (SAF), voranzutreiben. Gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und Partnern aus Luftfahrtindustrie, Forschung, Verbänden und Unternehmen aus verschie-

denen Branchen startete der Airport 2025 die „Allianz Neues Fliegen“. Ihr Ziel ist es, die Wirksamkeit der verbindlichen SAF-Beimischungsquote der EU zu steigern. Aktuell ist der Hochlauf der Produktion des alternativen Kerosins innerhalb Europas noch zu langsam. Gleichzeitig fördert der STR weiterhin die Technologie für Wasserstoffflugzeuge: Im aktuell laufenden EU-Projekt GOLIAT engagiert sich die FSG mit AIRBUS, dem Stuttgarter Tech-Unternehmen H2FLY und einem multinationalen Konsortium. Ihr inhaltlicher Fokus liegt in der Erforschung und Erprobung des Zusammenspiels von Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie und Luftverkehrsinfrastruktur im Livebetrieb.

Ziel	Maßnahmen	Termin
Erhöhung des Anteils der Energie aus erneuerbaren Quellen am Gesamtenergiebezug auf mindestens 95 % bis 2040	Ausrüstung geeigneter Dachflächen mit Fotovoltaikanlagen und Steigerung der PV-Anlagenkapazität auf 17 MWp bis 2035	2035
	Nutzung von geeigneten Freiflächen mit Fotovoltaikanlagen und Steigerung der PV-Anlagenkapazität auf 8,5 MWp bis 2035	2035
	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Wärmesektor auf 90 % bis 2040	2040
Effizienter Einsatz von elektrischem Strom und Reduktion des Wärmeverbrauchs in der Gebäudetechnik <sup>neu1</sup>	Umbau der bestehenden Vorfeldbeleuchtung auf LED mit einer Effizienzsteigerung von 40 % (ca. 200 MWh)	2025 (erreicht)
	Senkung des Energieverbrauchs durch Modernisierung der Lüftungsanlagen am Flughafen um ca. 49.000 kWh bis 2027 <sup>neu</sup>	2027
	Mehrere Projekte zur Umstellung der Gebäude- und Außenbeleuchtung auf LED	2040
Verbesserung der Ökobilanz neuer eigengenutzter Gebäude	Strategische Planung der nachhaltigen und energieeffizienten Terminalsanierung STRzero Terminal	2025 (erreicht)
	Planung und Neubau der Feuerwache West mit Ausbildungszentrum bis 2029 unter Einhaltung der DGNB-Referenzwerte für Lebenszyklus-CO <sub>2eq</sub> -Bilanz, fossile Treibhausgasemissionen der Herstellung sowie nicht erneuerbare Primärenergie im Lebenszyklus	2029
	Umsetzung der nachhaltigen und energieeffizienten Terminalsanierung STRzero Terminal bis 2038 <sup>neu</sup>	2038
Klimaneutrale Vorfeld-Abfertigung durch Dienstleistungen der FSG und SAG bis 2030	Anschluss des Frachtvorfelds des Flughafens an das Starkstromnetz für die Nutzung von 400 Hz Bodenstromanlagen und Inbetriebnahme von sechs elektrischen Ground Power Units	2026
	Vollständige Elektrifizierung der Abfertigungsflotte bis 2030	2030
	Ausrüstung aller Brückenpositionen mit Systemen für Pre-conditioned Air bis 2031	2031
Reduzierung der CO <sub>2eq</sub> -Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch eigener Fahrzeuge und Geräte durch Elektrifizierung sowie den Einsatz von Biokraftstoffen <sup>neu2</sup>	Erneuerung der gesamten Winterdienst- und Flughafenfeuerwehrflotte auf die jeweils höchste Abgasnorm bis 2032 <sup>neu</sup>	2032

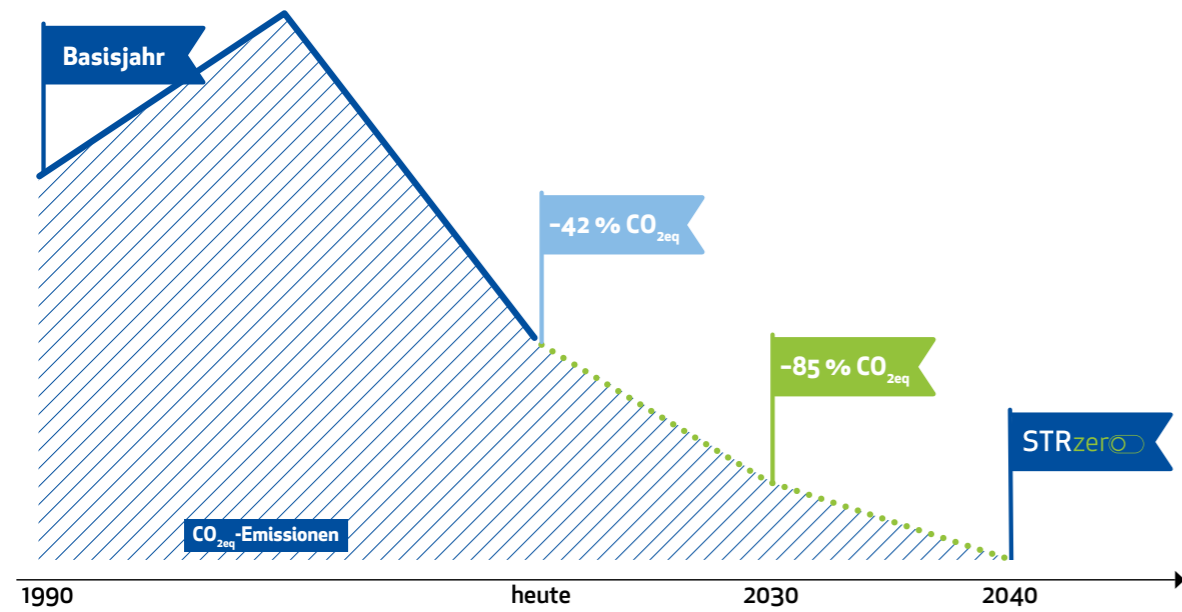
<sup>1</sup>Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nach der Veröffentlichung des integrierten Geschäftsberichts 2025 ist eine Überarbeitung der Zielgröße erforderlich.  
<sup>2</sup>Das Ziel „Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Flughafenbetrieb (Scope 1+2) um 85 % bis 2030 gegenüber 1990“ wurde in das übergeordnete Ziel zum Klimaschutz integriert. Es wurden neue Ziele und Maßnahmen mit Fokus auf den Fuhrpark formuliert.

### Parameter und Ziele

#### airport-Programm

Der Flughafen Stuttgart verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Seine wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Ziele sowie konkrete Schritte, durch die er diese erreichen will, sind im airport-Programm gebündelt. Die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und, falls erforderlich, zusätzliche Maßnahmen eingeleitet.

### Abbaupfad der direkten Treibhausgasemissionen des Flughafen Stuttgart



#### Energie

Energie ist für den Flughafen Stuttgart eine wesentliche Ressource. Sein Gesamtenergieverbrauch lag im Berichtsjahr bei 85,6 GWh. In ihm sind der Verbrauch von Strom, Kraftstoffen, Erdgas, Heizöl und Pellets abgebildet. Rund 54,1% stammen aus erneuerbaren Quellen, das sind

2,1 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr. Es ist vorgesehen, den Eigenbedarf des Konzerns und der Kundschaft in der Airport City zukünftig vollständig aus Grünstrom zu decken.

Gesamtenergiebezug	2025	2024	2023
<b>Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)</b>	<b>85,6</b>	<b>80,1</b>	<b>78,4</b>
Gesamtenergiebezug FSG (GWh) <sup>2</sup>	23,0	20,6	21,5
Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)	25,2	21,5	22,9
<b>Anteil EE am Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (%)</b>	<b>54,1</b>	<b>52,0</b>	<b>44,0</b> <sup>1</sup>
<b>Gesamtenergie Flgh. Stuttgart pro VE (kWh/VE)</b>	<b>8,6</b>	<b>8,4</b>	<b>8,9</b>
<b>Gesamtenergiebezug FSG, FSEG und SAG pro VE (kWh/VE)</b>	<b>4,9</b>	<b>4,4</b>	<b>5,0</b>

<sup>1</sup>Die Strombezugsmengen wurden entsprechend der internen Strombilanzierung der FSEG korrigiert. Dies wirkt sich unter anderem auf den Gesamtenergiebezug aus.

<sup>2</sup>Inkl. Gesamtenergiebezug SAG.

Direkter Energiebezug	2025	2024	2023
<b>Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh)<sup>3</sup></b>	<b>46,0</b>	<b>39,6</b>	<b>40,2</b>
Gas (Nm <sup>3</sup> )	4.252.598	3.667.600	3.731.452
Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)	14,6	12,4	13,6
Heizöl (l) <sup>4</sup>	132.571	109.589	114.982
Pellets (kg) <sup>5</sup>	80.960	59.700	83.060
<b>Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)</b>	<b>13,7</b>	<b>11,4</b>	<b>12,0</b>
... im BHKW (GWh)	11,9	10,2	11,2
... in PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung) (GWh)	1,7	1,1	0,8
<b>Stromerzeugung in PV-Anlagen zur Einspeisung (GWh)</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>	<b>1,7</b>
<b>Wärme- und Kälteproduktion FSEG (GWh)</b>	<b>11,8</b>	<b>11,5</b>	<b>11,5</b>
<b>Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)</b>	<b>9,2</b>	<b>8,9</b>	<b>7,3</b>
Kraftstoffbezug FSG (inkl. SAG) (GWh)	4,3	4,7	4,7
darin Abfertigungsfuhrpark (GWh)	2,2	2,9	3,0
<b>Prozessenergie FSG (GWh)<sup>6</sup></b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro abgef. FB (kWh/FB)	78,4	90,0	93,9
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro VE (kWh/VE)	0,38	0,46	0,50
Elektrifizierungsquote Abfertigungsfuhrpark (%)	53,9	45,9	46,0

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

<sup>4</sup>Inkl. Verbräuche der Netzersatzanlagen.

<sup>5</sup>Einkaufsmengen.

<sup>6</sup>Die FSG setzt Propangas für die Brandlöschübungen der Feuerwehr ein.

Indirekter Energiebezug	2025	2024	2023
<b>Strombedarf Flughafen Stuttgart (GWh)<sup>7</sup></b>	<b>47,5</b>	<b>46,9</b>	<b>46,7</b>
<b>Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh)<sup>8</sup></b>	<b>30,2</b>	<b>31,4</b>	<b>30,7</b>
Strombezug FSG (inkl. SAG) (GWh)	5,5	4,6	6,3
Strombezug FSEG (inkl. Netzverluste) (GWh)	10,3	9,7	8,8
Anteil erneuerbarer Energien am Strombezug (FSG, FSEG) (%)	100	100	100
<b>Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh)<sup>9</sup></b>	<b>28,2</b>	<b>21,9</b>	<b>22,7</b>
Wärmebezug FSG (inkl. SAG, GWh)	13,1	11,1	10,3
Wärmebezug FSEG (GWh) <sup>10</sup>	1,1	0,4	2,1
<b>Strombedarf Flughafen Stuttgart pro VE (kWh/VE)</b>	<b>4,8</b>	<b>4,9</b>	<b>5,3</b>
<b>Wärmebezug pro m<sup>2</sup> Energiebezugsfläche Flgh. Stuttgart (kWh/m<sup>2</sup>)</b>	<b>80,0</b>	<b>70,4</b>	<b>68,6</b>

<sup>7</sup>Summe aus externem Strombezug, BHKW, Fotovoltaikanlagen (zur Eigenversorgung) und Netzersatzanlagen.

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

<sup>9</sup>Die Bilanzierung der Heizenergie erfolgt über eine Verteilung der Gebäudewärmebezüge auf die Nutzfläche (fremd- oder eigengenutzt).

<sup>10</sup>Die FSEG benötigt Wärme, um mit Hilfe der Absorptionskältemaschinen Kälte zu produzieren.

#### CO<sub>2eq</sub>-Gutschriften

Im Berichtsjahr flogen die Mitarbeitenden der FSG 515.313 km (2024: 505.949 km) zu Seminaren, Tagungen und Messen. Dabei verursachten sie 149 t CO<sub>2eq</sub>.

Der Flughafen Stuttgart setzt ausschließlich auf Klimaschutzprojekte mit dem höchsten Qualitätsstandard der Non-Profit-Organisation atmosfair. Sie sind nach dem Paris Alignment geprüft. Generell setzt der Landesairport nur dort auf CO<sub>2eq</sub>-Kompensation, wo es noch keine Alternativen gibt.

CO<sub>2eq</sub>-Fußabdruck

Die CO<sub>2eq</sub>-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 selbst erzeugte 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<sub>2eq</sub>-Fußabdruck konsolidiert in Scope 1 und 2 erfasst.

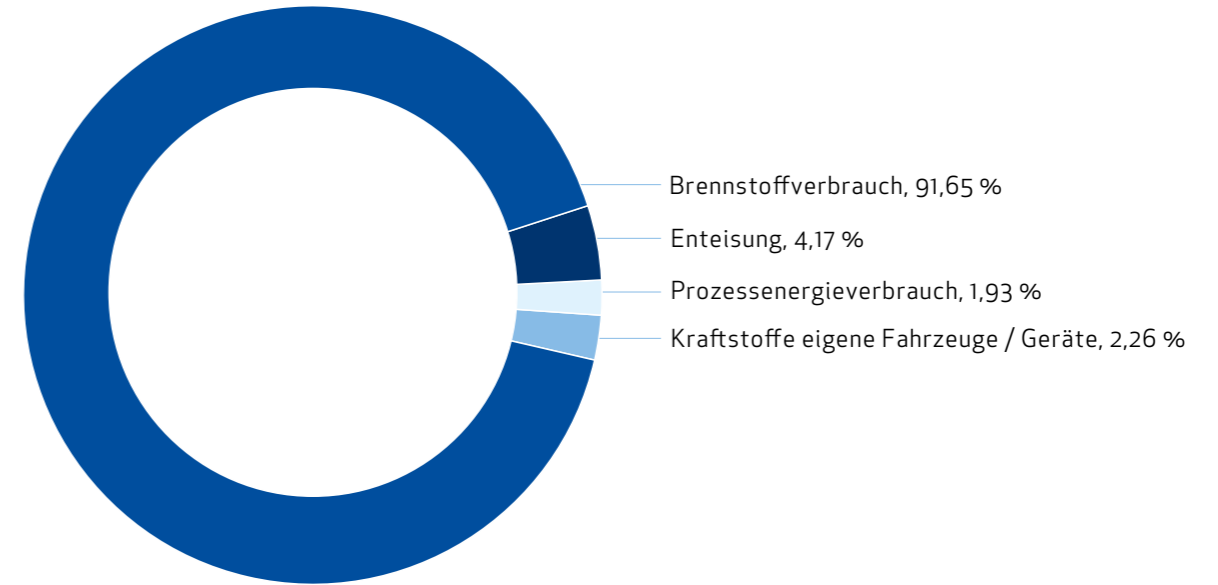
CO <sub>2eq</sub> -Emissionen (Scope 1–3 nach ACA) <sup>1</sup>	2025	2024	2023
<b>Gesamte CO<sub>2eq</sub>-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)</b>	<b>9.266</b>	<b>8.177</b>	<b>8.372</b>
<b>Scope 1 (t)</b>	<b>9.266</b>	<b>8.177</b>	<b>8.372</b>
Brennstoffverbrauch (t) <sup>2</sup>	8.492	7.366	7.522
Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)	209	236	296
Prozessenergieverbrauch (t) <sup>3</sup>	178	130	134
Enteisung (t) <sup>4</sup>	386	444	420
<b>Scope 2 (t)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Energiefremdbezug (t)	0	0	0
<b>Scope 3 (t)</b>	<b>832.652</b>	<b>153.708</b>	<b>152.364</b>
Kat. 1: Eingekaufte Waren- und Dienstleistungen	12.808	0	0
Kat. 2: Kapitalgüter	5.331	0	0
Kat. 3: Brennstoff- & energiebezogene Aktivitäten	2.336	0	0
darin Strombezug Mieteinheiten <sup>5</sup>	0	0	1.864
Kat. 5: Abfall und Abwasser aus dem Betrieb	587	0	0
Kat. 6: Dienstreisen	194	0	0
Kat. 7: Pendelverkehr & Homeoffice <sup>6</sup>	2.517	0	0
Kat. 11: Nutzung verkaufter Produkte	808.878	89.580	88.150
darin Kraftstoffe Dritter (t) <sup>7</sup>	160	169	183
darin Enteisung (t) <sup>8</sup>	412	445	554
darin Landseitiger Verkehr (t) <sup>9</sup>	48.417	0	0
darin Full flight + APU Luftverkehr <sup>10</sup>	758.670	0	0
darin Kerosintransport	755	0	0
<b>Biogene Emissionen (out of Scope)<sup>11</sup></b>	<b>14.576</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Gesamte CO<sub>2eq</sub>-Emissionen Scope 1 + 2 pro VE (kg/VE)</b>	<b>0,93</b>	<b>0,86</b>	<b>0,94</b>
<b>CO<sub>2eq</sub>-Emissionen Abfertigungsfahrzeuge pro abgef. FB (kg/VE)</b>	<b>1,00</b>	<b>1,21</b>	<b>1,63</b>

<sup>1</sup>Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (Scope 3 = Fremdanteil).  
<sup>2</sup>Inkl. Anteil Biogas.  
<sup>3</sup>Inkl. Kältemittelverluste zum Stichtag 11.12.2025 (2025: 99 t, 2024: 55 t, 2023: 64 t).  
<sup>4</sup>Neu ab 2025 mit rückwirkender Korrektur der Scope-1-Emissionen. Dies wirkt sich auf die CO<sub>2eq</sub>-Gesamtemissionen aus. Die Enteisungsmittelmissionen werden saisonal berichtet.  
<sup>5</sup>Die FSEG beliefert seit 2024 alle ihre Stromkunden mit Grünstrom.  
<sup>6</sup>An- und Abreiseverkehr von Mitarbeitenden der FSG, FSEG, SAG, SGS sowie Arbeitszeiten im Homeoffice  
<sup>7</sup>Neu in 2024: von einem am Standort tätigen Dritten wurden Kraftstoffmengen aufgenommen, die außerhalb des Standortes getankt wurden, aber auf dem Gelände des Flughafens zum Einsatz kommen. Im Jahr 2025 sind diese Mengen nicht enthalten, da sie erst nach Redaktionsschluss vorliegen.  
<sup>8</sup>Neu ab 2025 mit rückwirkender Korrektur der Scope-3-Emissionen. Dies wirkt sich auf die CO<sub>2eq</sub>-Gesamtemissionen aus. Die Enteisungsmittelmissionen werden saisonal berichtet.  
<sup>9</sup>An- und Abreiseverkehr von Mitarbeitenden der Mieteinheiten, Passagiere und Besuchenden sowie von Luftfracht, Cleaning und Catering.  
<sup>10</sup>Halbe Flugstrecke von Hin- und Rückflug.  
<sup>11</sup>Biogenes CO<sub>2eq</sub> aus der Verbrennung von Biogas, Pellets und HVO. Diese zählen gemäß Greenhouse Gas Protocol nicht zum CO<sub>2eq</sub>-Fußabdruck.

CO<sub>2eq</sub>-Fußabdruck

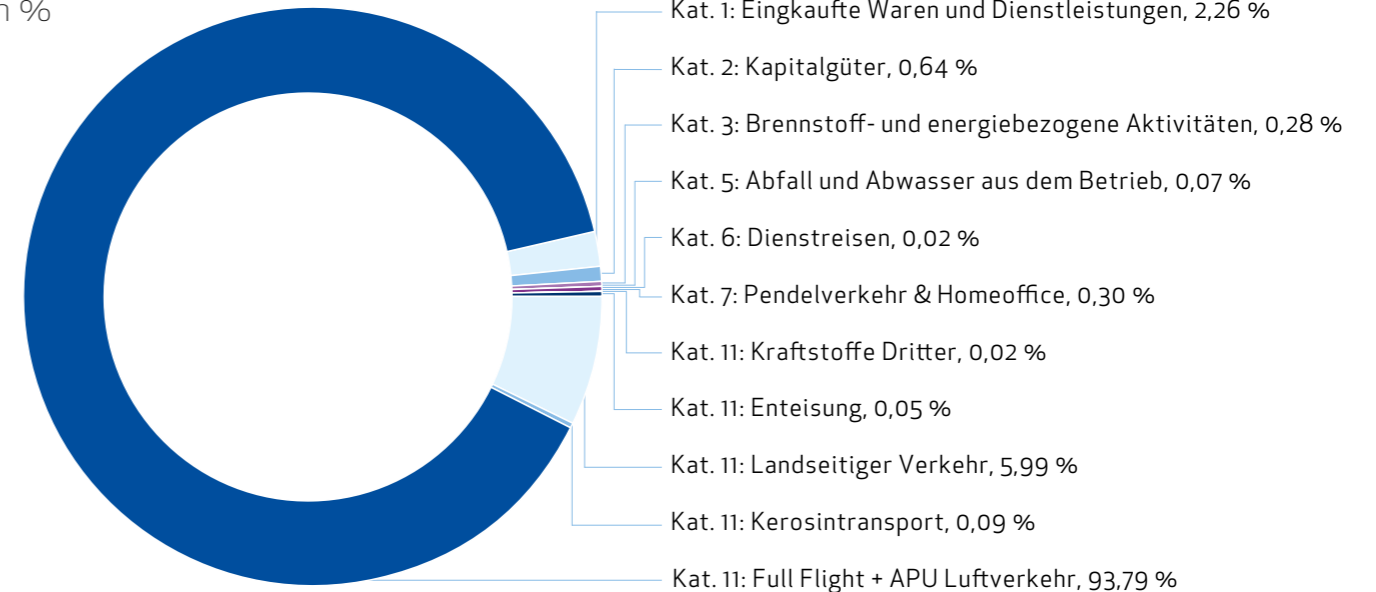
Scope 1 + 2

in %



Scope 3

in %



# UMWELTMANAGEMENT

Der Flughafen Stuttgart verfolgt das klare Ziel, seinen ökologischen Fußabdruck kontinuierlich zu verringern und für die kommenden Generationen zu planen – ganz im Sinne des fairport-Leitbildes. Dabei setzt er auf ein umfassendes Umweltmanagementsystem, das sämtliche Prozesse steuert. So sind Kennzahlen und Entwicklungen jederzeit transparent und nachvollziehbar. Mit innovativen Technologien und effizienten Abläufen setzt der Airport auf Ressourcenschonung und überprüft regelmäßig, ob die definierten Umweltziele erreicht werden oder wie nachgesteuert werden muss. So wird Nachhaltigkeit nicht nur als Anspruch, sondern als gelebte Praxis umgesetzt.

## Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

### Verfahrensbeschreibung

In der Kontext- und Stakeholderanalyse nach EMAS überprüft die Geschäftsführung des Flughafens einmal jährlich, welche Chancen, Risiken und Auswirkungen für den Landesairport bestehen oder potenziell auf ihn zukommen. Die Ergebnisse werden mit dem Team des Umweltmanagements festgehalten und anschließend in die Strategie des Flughafens miteinbezogen. In der im Februar 2026 durchgeführten Analyse wurden insbesondere die TOP-Themen „Beschäftigte der FSG, FSEG, SAG und deren Tochtergesellschaften sowie Arbeitnehmervertretungen“, „Fluggäste“ und „Politik“ identifiziert. Als wesentliche Kontextfaktoren wurden die „Umwelt- und Energiestrategie“ sowie die „Marktentwicklungen“ festgehalten. In seiner Wesentlichkeitsanalyse nach ESRS hat der Flughafen Stuttgart positive und negative wesentliche Auswirkungen festgestellt. Durch Bauvorhaben verursacht der Landesairport in seinem eigenen Betrieb Luftverschmutzungen. Positiv in seine Klimabilanz fließt ein, dass er auf elektrische Fahrzeugantriebe und emissionsarme Kraftstoffe setzt.

### Strategie

Das Monitoring von Luftschadstoffen für ihren Standort betreibt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) über ihr Umweltmanagementsystem nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS). Nach dessen Vorgaben werden die FSG, die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) in einem unabhängigen Umweltgutachten geprüft. Seit 2013 ist das Team des Umweltmanagements mit der Umsetzung der Norm betraut. Die Geschäftsführung wird halbjährlich über den aktuellen Stand und die Entwicklungen informiert.

Klare Zuständigkeiten erleichtern die Zusammenarbeit bei komplexen Aufgaben. Der STR verteilt die Verantwortlichkeiten für die Durchführung der Maßnahmen auf verschiedene Personen:

→ **Abteilung Umwelt und Versorgung:** Das Team plant, steuert und kontrolliert federführend die Umweltaktivitäten der FSG, FSEG und SAG innerhalb des Umweltmanagementsystems. In enger Zusammenarbeit mit der FSEG hat es auch das Energiemanagement im Blick. Die Umweltmanagementbeauftragte des Airports, mehrere Expertinnen und Experten sowie Beauftragte für Fluglärm, Energie, Abfall, Gewässerschutz sowie Luft- und Bodenschadstoffe sorgen gemeinsam für einen fachgerechten und effizienten Betrieb.

→ **Umweltteam:** Es besteht aus 13 Mitgliedern von verschiedenen Fachbereichen. Sie fungieren als Multiplikatoren für Umweltwissen am Standort und sind Bindeglieder zu den anderen Beschäftigten. In regelmäßigen Abständen tauschen sie Informationen aus, analysieren einmal jährlich die Umweltaspekte und stoßen Verbesserungen des Umweltmanagements an.

→ **Lenkungskreis Umwelt:** Er befasst sich mit der strategischen Ausrichtung und handelt als Kontrollinstanz für das Umweltmanagement. Zweimal im Jahr setzen sich die Mitglieder – die Geschäftsführungen der FSG, FSEG und SAG sowie Vertretungen aus den Bereichen Umwelt und Versorgung und Nachhaltiges Mobilitätsmanagement – zusammen. Unter anderem besprechen sie das Maßnah-

menprogramm auf Basis der wesentlichen ökologischen Auswirkungen des Flughafenbetriebs.

→ **Beauftragte:** Fachthemen wie Abfallentsorgung, Gefahrgutmanagement und Strahlen- oder Gewässerschutz werden von internen Spezialistinnen und Spezialisten betreut. Sie sind beratend tätig und achten auf die Einhaltung des betrieblichen Umweltschutzes in ihren Aufgabengebieten.

### Potenziale für saubere Luft ausschöpfen

Die in den fairport-Kodex integrierte Umweltpolitik enthält den Grundsatz, die kontinuierliche Verbesserung der Umweltverträglichkeit zu realisieren. Auf die Emissionen der Dritten am Standort hat der Airport nur indirekt Einfluss, aber seine direkten Emissionen kann er steuern. So setzt er zum Beispiel in seinem eigenen Fuhrpark auf Elektroantriebe und Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), das deutlich weniger Luftschadstoffe verursacht. Das kommt sowohl den Mitarbeitenden auf dem Vorfeld als auch den umliegenden Gemeinden zugute.

Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Sie werden durch den Betrieb des Landesairports verursacht. Derzeit werden Stickoxide, Feinstaub (PM10) und Schwefeloxide überwacht.

Emittierte Luftschadstoffe (Flughafen Stuttgart Organisation) <sup>1</sup>	2025	2024	2023
Stickoxide NO <sub>x</sub> (t)	4,02	3,84	2,60
Schwefeloxide SO <sub>2</sub> (t)	0,23	0,19	0,21
Feinstaub PM10 (t)	0,12	0,12	0,07
<b>Emittierte Luftschadstoffe pro VE (g/VE)</b>	<b>0,44</b>	<b>0,44</b>	<b>0,33</b>

<sup>1</sup>Durch Betrieb Flughafen Stuttgart Organisation (ohne Fremdanteil); die Schadstoffkonzentration in der Luft wird am Flughafen Stuttgart nicht gemessen.

### Impulsgeber für Klimaschutz

Auch außerhalb seines Wirkungsbereichs versucht der Landesairport, positiv Einfluss zu nehmen. So führte er Anreize für Fluggeräte ein, die weniger Stickoxide und Kohlenwasserstoffe ausstoßen. Das emissionsbezogene Entgelt bezahlen Airlines je ausgestoßenes Kilogramm Stickoxidäquivalent beim standardisierten Start- und Landevorgang eines Flugzeugs. Die Abrechnung erfolgt hälftig pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

### Maßnahmenplan

Wo immer sie Einfluss nehmen kann, versucht die FSG die Auswirkungen ihrer Tätigkeiten auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Bei Bauarbeiten auf dem Campus müssen klare Regeln zur Vorbeugung von Boden- und Gewässerverunreinigungen, die während solcher Aktivitäten entstehen könnten, eingehalten werden. Dies gilt auch für Fremdfirmen, die im Auftrag arbeiten. Bei der Auswahl seiner Geschäftspartnerschaften achtet der STR im Sinne des fairport-Gedankens auf Nachhaltigkeitskriterien. So werden Lieferfirmen mit einem Umwelt- oder Energiemanagementsystem bevorzugt ausgewählt.

Übungen für den Ernstfall gehören zum Alltag der Flughafenfeuerwehr. Sie setzen moderne Technik zur Ressourcenschonung ein: Mit einem Simulator können Einsätze realitätsnah dargestellt werden. Die Kabine ist mit sämtlichen Bedienelementen eines Fahrzeuges ausgestattet. So entfallen einige Trainingsfahrten und Kraftstoffe, Löschschaum sowie Wasser werden gespart. Letzteres wird auch im Enteisungssimulator der Tochterfirma SAG geschont. Mit diesem übt das Abfertigungsteam virtuell und unter verschiedenen Witterungsbedingungen die fachgerechte Nutzung der De-Icing-Fahrzeuge.

Auf andere Parteien am Standort hat der Flughafen nur sehr begrenzt Einfluss. Die U.S. Army Garrison, die Cargo-Firmen sowie weitere Unternehmen am Campus besitzen eigene Gebäude auf dem FSG-Gelände. Die Anlagen der Polizeihubschrauberstaffel gehören weder dem Landesairport noch stehen sie auf seinem Grundstück. Von ihnen erwartet der STR, dass sie für ihre Umweltauswirkungen selbst Verantwortung übernehmen.

Parameter und Ziele

fairport-Programm

Der Flughafen Stuttgart verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Seine wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Ziele sowie konkrete Schritte, durch die er diese erreichen will, sind im fairport-Programm gebündelt.

Die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und, falls erforderlich, zusätzliche Maßnahmen eingeleitet.

Ziel	Maßnahmen	Termin
Geeignete Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung	Untersuchungen zur nachhaltigen Nutzung von Niederschlagswasser auf dem Flughafengelände	2025 (teilweise erreicht, verschoben auf 2027)
	Auffangen von mindestens 50 % der ausgebrachten Flugzeugenteisungsmittel und vollständige Aufbereitung dieser Menge für die Wiedergewinnung von Glykol in einer Destillationsanlage in der Wintersaison 2025/2026 <sup>neu</sup>	2026
Kontinuierliche Verringerung der Einträge und Eingriffe in den Vorfluter	Implementierung von Maßnahmen zur Verringerung der PFAS-Belastung auf dem Flughafengelände mit dem Ziel, den Einleitwert weiterhin regelmäßig zu unterschreiten und keine Gefährdung des Bodens zu riskieren	2026
	Minimierung des Risikos einer Umweltbelastung durch Öl- und Kraftstoffunfälle auf dem Vorfeld durch Anschaffung eines speziellen Reinigungsgerätes bis 2027	2027
	Verbesserung der hydraulischen Einleitqualität in den Vorfluter durch geeignete Maßnahmen im Sinne der Genehmigungskonformität	2029

Luft-, Wasser- und Bodenqualität

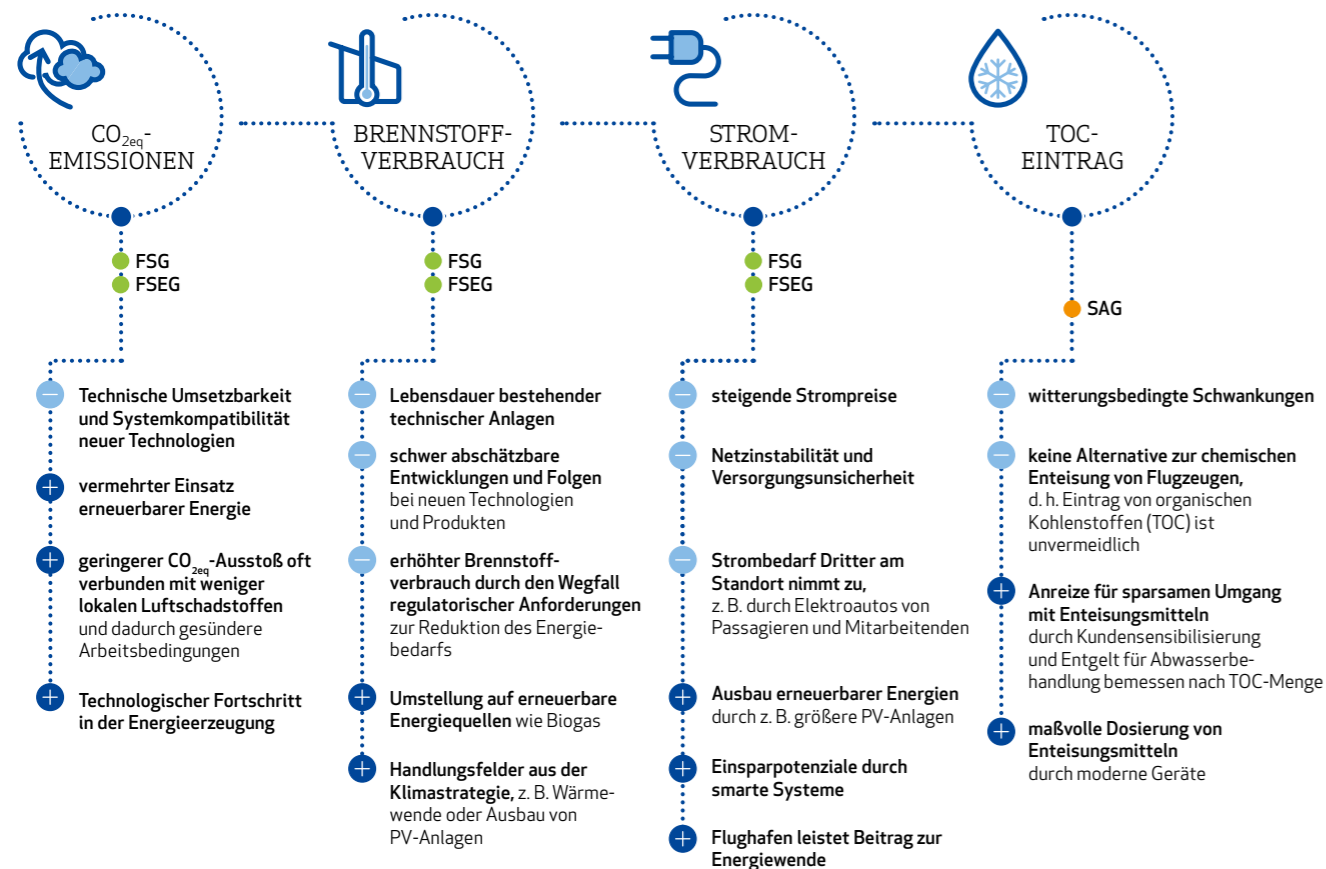
Ultrafeine Partikel (UFP) können aus natürlichen oder menschlichen Aktivitäten entstehen. Letzteres können Verbrennungsprozesse wie das Laufen eines Triebwerks oder das Zünden eines Motors sein. Es gibt derzeit weder standardisierte Messverfahren noch sind die genauen Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit bekannt. Der Flughafen Stuttgart übernimmt Verantwortung für seine Belegschaft und die Umgebung und tauscht sich daher regelmäßig mit anderen Flughäfen und Behörden aus. Basierend auf diesen Erkenntnissen und dem neuesten Stand der Forschung trifft er gezielte Maßnahmen, um die Belastung durch UFP zu minimieren. Dazu gehört beispielsweise die aufwendige Installation von stationären Bodenstromanlagen sowie der Einsatz von fahrbaren elektrischen Ground Power Units (eGPU), welche parkende Flugzeuge mit Grünstrom für elektronische Geräte versorgen. Dadurch können die Airlines die Hilfstriebwerke an den Flugzeugen ausschalten, was sowohl den Lärm als auch die Abgasbelastung reduziert.

Besorgniserregende Stoffe

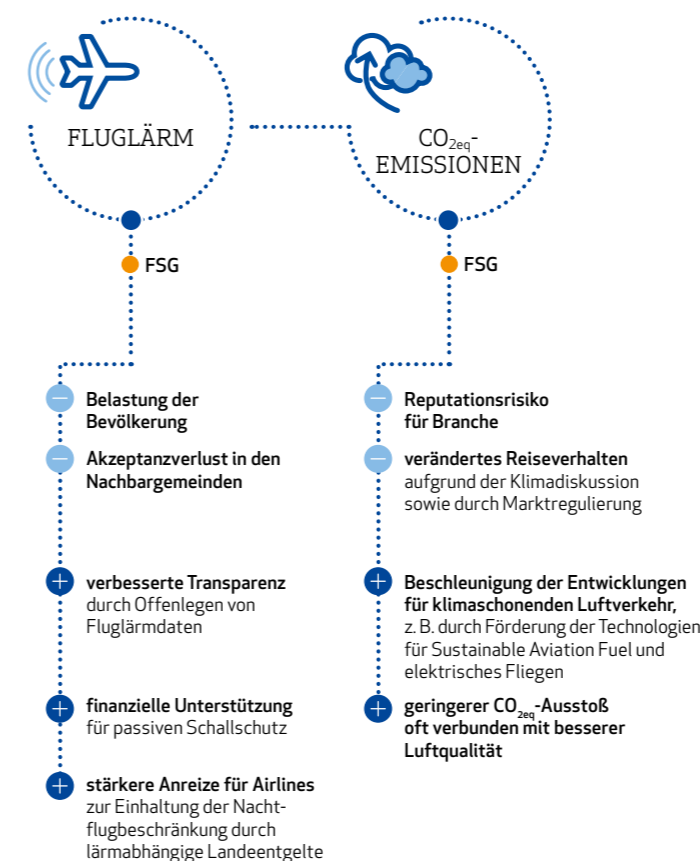
Die Flughafengesellschaft stellt keine besorgniserregenden oder besonders besorgniserregenden Stoffe her. Des Weiteren vertreibt oder vermarktet sie diese auch nicht. Die Ein- und Ausfuhr solcher Substanzen liegt ebenfalls nicht im Tätigkeitsbereich der FSG.

Stoffe, die am Standort der FSG verwendet werden, sind im Gefahrostoffkataster gelistet. Alle Substanzen sind mit Gefährdungsbeurteilung und Betriebsanweisung online hinterlegt und für alle Nutzerinnen und Nutzer zugänglich. Muss ein Mittel ersetzt oder neu beschafft werden, durchläuft es einen Prozess, in dem das Fachpersonal seine Stellungnahmen abgibt. Erst wenn keine Bedenken geäußert werden, erfolgt die Freigabe.

Flughafenbetrieb



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 risiko-basierte 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.

# BIODIVERSITÄT UND ÖKOSYSTEME

Die Erhaltung der Filderebene als lebenswerte Region hat für die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) eine hohe Priorität. Bereits seit Jahrzehnten überwacht sie ihre Umweltauswirkungen sorgfältig. Regelmäßige Analysen ermöglichen es, Risiken frühzeitig zu erkennen und gezielt aktiv zu werden, um den Schutz der lokalen Ökosysteme zu stärken. So reduziert der Flughafen die negativen Einflüsse seines Betriebs auf die Umgebung. Ebenso von Bedeutung: die Gefahr von Zusammenstößen zwischen Tieren und Flugzeugen. Tierkollisionen werden minimiert, indem das Gelände für Vögel möglichst uninteressant gestaltet wird.

## Allgemeine Angaben

Der Flughafen Stuttgart legt großen Wert auf den Schutz der angrenzenden Lebensräume. Um die Vielfalt der Pflanzen und Tiere in diesen Gebieten zu erhalten, setzt er auf kontinuierliche Pflege und moderne technische Lösungen. Das Zusammenspiel aus verantwortungsbewusstem Handeln und technischer Innovation hilft dabei, die Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umwelt möglichst gering zu halten.

Der Landesairport vermeidet, minimiert und neutralisiert belastende Effekte auf die umliegenden Ökosysteme, sofern dies in seinem Einflussbereich liegt. Er unternimmt große Anstrengungen, um den Eingriff in die biologische Vielfalt auf dem Flughafenareal so gering wie möglich zu halten.

## Strategie

### Wesentlichkeitsanalyse

In der Kontext- und Stakeholderanalyse nach EMAS überprüft die Geschäftsführung des Flughafens einmal jährlich, welche Chancen, Risiken und Auswirkungen auf den Landesairport einwirken oder potenziell auf ihn zukommen. Die Ergebnisse werden mit dem Team des Umweltmanagements festgehalten und anschließend in die Strategie des Flughafens einbezogen.

## Verfahrensbeschreibung

Seit 2015 prüfen die FSG, die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) und die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) ihre wesentlichen Umweltaspekte nach der EMAS-Verordnung. So haben sie ihre Umweltauswirkungen stets im Blick. Durch die doppelte Wesentlichkeitsanalyse kommen soziale und rechtliche Themen hinzu. Alles wird aus Sicht des gesamten Flughafenkonzerns betrachtet. Im Themenfeld „Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen“ der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) hat die FSG wesentliche negative Folgen des Flughafenbetriebs identifiziert. Durch Bauvorhaben kann es zum Flächenverbrauch kommen, sodass bestehende Ökosysteme nicht oder nicht in ihrer ursprünglichen Form erhalten bleiben. Der Airport arbeitet jeden Tag aktiv daran, solche Auswirkungen durch gezielte Maßnahmen zu minimieren.

## Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

### Strategie

Von rund 400 ha Flughafengelände bedecken Gebäude nur 6 %. 47 % des Bodens sind versiegelt, aber ohne Bebauung, weitere 47 % sind Glatthafer- und Rotschwingelwiesen. Salbei, Klee, Spitzwegerich und Gräser bilden entlang der 3.345 m langen Runway eine große Trockenwiese. Damit die Airportflächen fachgerecht bewirtschaftet werden können, lässt die FSG jährlich ein Vegetationsgutachten erstellen. In diesem wird die Situation zu Flora und Fauna von unabhängigen Sachverständigen analysiert und es werden Empfehlungen zum Monitoring der unterschiedlichen Zonen am Standort abgegeben. So düngen und mähen die Mitarbeitenden beispielsweise nach einem festgelegten Plan. Kaninchen, Mäuse, Insekten und andere Arten finden durch hohen und dichten Bewuchs genügend Verstecke, damit das Gebiet für Vögel unattraktiv bleibt.

Das Wildlife-Control-Management trifft Vorkehrungen, um Wildtierkollisionen zu vermeiden. Um die Wildlife-Strike-Rate so gering wie möglich zu halten, sind die Wildlife-Managerin und das Team des Facility Managements mehrmals wöchentlich auf dem Vorfeld unterwegs, um Vögel gezielt aus dem An- und Abflugbereich fernzuhalten.

Anzahl Wildtierschläge	2025	2024	2023
pro 10.000 Flugbewegungen	6,7	6,4	6,3

Nicht nur Flugzeuge starten und landen am STR, auch eine bestimmte Insektenart beginnt ihre Touren gerne hier: Seit 2012 fliegen die FSG-Bienen über das Gelände und befruchten Obstbäume und Erdbeerpflanzen in der Umgebung. Sie werden auch auf Gebäuden fündig. Insgesamt neun Bienenvölker finden Gräser, Kräuter und Moose auf etwa 7.625 m<sup>2</sup> Dachflächen. Den Honig lässt der Airport jährlich durch die Universität Hohenheim analysieren, um Erkenntnisse über Schadstoffrückstände des Luftverkehrs auf Pollen und Blüten ziehen zu können. Die Qualität war stets einwandfrei. Auch der Grasschnitt wird regelmäßig untersucht. Die Proben wiesen auch hier in den vergan-

genen Jahren keine bedenklichen Werte auf. Die dazugehörige Dokumentation erfolgt jährlich.

Die Flughafengesellschaft bewirtschaftet auch Gebiete außerhalb des Flughafenzauns. Mehrere Grundstücke, die als Streuobstwiesen genutzt werden, dienen als Ausgleichsflächen für frühere Bauprojekte. Dazu gehört ein Abschnitt der 1.000 m langen Scherlachhecke in Filderstadt. Sie ist der Lebensraum für zahlreiche Tierarten. Die Gelder aus der Ausgleichsabgabe der FSG setzt die Gemeinde für den Erhalt des Naturdenkmals ein.

Flächeninformationen	2025	2024	2023
Gesamtfläche Flughafen Stuttgart (ha)	402,1	402,0	403,8
Energiebezugsfläche (m <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	321.430	315.865	300.219

Flächenverbrauch in Bezug auf biologische Vielfalt	2025	2024	2023
Versiegelte Fläche (ha)	213,5	213,4	215,1
darin bebaute Fläche (ohne US-Teil, ha)	23,3	22,8	24,6
Naturnahe Fläche am Standort (ha)	189,3	189,4	189,4
darin Dachbegrünungsflächen (ha)	0,8	0,8	0,7
Naturnahe Fläche außerhalb des Standorts (ha) <sup>2</sup>	3,5	3,5	3,5

<sup>1</sup>Inkl. Kongresshotel und GAT. Diese werden vollständig von der FSEG mit Energie versorgt und sind deshalb in der Energiebilanz und damit der Energiebezugsfläche berücksichtigt.

<sup>2</sup>Enthält von der FSG gepflegte Flächen; hauptsächlich Ausgleichsflächen.

## Maßnahmenplan

Seine umliegenden Ökosysteme schützt der Landesairport bestmöglich. Er führt regelmäßige Kontrollen durch, um potenzielle Umweltrisiken frühzeitig im Blick zu haben. So stellte er vor Jahren am ehemaligen Löschübungsbecken der Flughafenfeuerwehr eine erhöhte Konzentration von per- und polyfluorierten Alkylverbindungen (PFAS) fest. Diese waren bis zu ihrem EU-weiten Verbot in den Löschsäumen zu finden, bevor sie aufgrund von gesundheitlichen Bedenken gesetzlich reguliert wurden. Seit 2016 arbeitet eine Filteranlage in diesem Gebiet daran, das Niederschlagswasser zu reinigen, bevor es in die umliegenden Gewässer geleitet wird.

Auch das Oberflächenwasser, welches im Winter mit Enteisungsmitteln aus den De-Icing-Vorgängen vermischt ist, darf nicht ungefiltert in öffentliche Gewässer eingeleitet werden. Der gesamtorganische Kohlenstoffanteil darin ist stark erhöht, daher prüfen der Gewässer-

schutzbeauftragte der FSG und sein Team die Einhaltung der Grenzwerte. Zudem setzt die FSG einen Schwebestoffreaktor ein, der unbelastetes und mit Total Organic Carbon (TOC) versetztes Wasser voneinander trennt. Der Anteil des TOC hängt mit den Witterungsverhältnissen zusammen. Die SAG, die für die Durchführung der Flugzeugenteisungen zuständig ist, passt das Mischverhältnis dem Wetter an. Der Klimawandel sorgt dafür, dass die Einsätze des Winterdienstes am Campus seltener werden. Durch die milderen Winter müssen Wege und Flächen seltener von Schnee befreit werden.

Auch andere Flüssigkeiten wie Öl oder Kraftstoffe können eine Gefahr für die umliegenden Flüsse und Seen sein. Die Flughafenfeuerwehr rückte insgesamt 91-mal aus (2024: 114), um solche Substanzen direkt von den Verkehrsflächen zu entfernen und damit eine Verunreinigung zu verhindern. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte hilft dabei, dass solche Einsätze seltener werden.

# 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 viel 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, die in den Terminals, beim Bau sowie in den Büros und Werkstätten anfallen. Nicht zuletzt zählt der Ressourcenschutz auch auf seine Klimastrategie STRzero ein.

## Allgemeine Angaben

Aus Eigenantrieb, aber auch aufgrund gesetzlicher Vorgaben für Produkte und deren Entsorgung sowie eines wachsenden Umweltbewusstseins der Fluggäste, Mieteinheiten und Airlinekundinnen und -kunden besteht permanenter Handlungsbedarf seitens des STR. Der Airport optimiert sein Abfallmanagement stetig, um die ökologischen Auswirkungen seiner betrieblichen Aktivitäten zu verringern und die Nutzung von Werkstoffen und Materialien wie Plastik, Papier und Kraftstoffen effizienter zu gestalten.

## Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

### Verfahrensbeschreibung

In der Kontext- und Stakeholderanalyse nach EMAS überprüft die Geschäftsführung des Flughafens einmal jährlich, welche Chancen, Risiken und Auswirkungen auf den Landesairport einwirken oder potenziell auf ihn zukommen. Die Ergebnisse werden mit dem Team des Umweltmanagements festgehalten und anschließend in die Strategie des Flughafens einbezogen. In der Wesentlichkeitsanalyse hat der Flughafen Stuttgart Chancen und Risiken sowie positive und negative wesentliche Auswirkungen festgestellt. Dazu gehören beispielweise hohe regulatorische Anforderungen, die zu erhöhten Kosten und mehr Ressourcenverbrauch führen. Durch Synergien mit weiteren Unternehmen versucht der Landesairport, seine eingesetzten Materialien, wo immer es geht, zu schonen.

## Strategie

Bei der Abfallvermeidung, -verwertung und -beseitigung beachtet der Landesairport die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft. Nach diesen ist Müll in erster Linie zu vermeiden, insbesondere durch die Verminderung seiner Menge und Schädlichkeit. Bei allen nicht vermeidbaren Sorten hat deren Wiederverwertung Vorrang vor einer umweltverträglichen Beseitigung. Insbesondere der Erwerb schadstoffarmer Produkte und eine optimale Gestaltung der Entsorgungsprozesse haben für die FSG einen besonderen Stellenwert.

Das Monitoring der anfallenden Abfälle für seinen Standort betreibt der Stuttgart Airport über sein Abfallmanagementsystem. Zur Gewährleistung der Trennung aller verwertbaren und sonstigen Abfälle ist ein Sammelsystem über das Abfallwirtschaftszentrum (AWZ) des Flughafens eingerichtet. Für die verschiedenen Müllsorten stehen gekennzeichnete Behälter zur Verfügung – sie sind nach Art und Gefährlichkeit der Stoffe sowie der vorgesehenen Transportweise gekennzeichnet. Alle relevanten Angaben werden in einem internen Abfallwirtschaftskonzept übersichtlich dargestellt. Die Geschäftsführung wird halbjährlich über den aktuellen Stand und die Entwicklungen informiert.

## Maßnahmenplan

Das im Jahr 1997 gegründete AWZ nimmt eine Schlüsselrolle im Bereich der Kreislaufwirtschaft des Flughafens ein. Hier werden unterschiedlichste Sorten, wie beispielsweise Rückstände von Enteisungsmitteln, Hausabfälle oder auch Grasschnitt, gesammelt. Die FSG sortiert diese Reststoffe in mehr als 80 verschiedene Kategorien und übergibt sie nach sorgfältiger Trennung an externe Dienstleistungsfirmen. Insgesamt sind im Berichtszeitraum 3.072 t Abfall zusammengekommen. Nicht alle Mieteinheiten am Standort entsorgen über das AWZ. Deren Mengen können vom Flughafen nicht exakt erfasst werden und fließen daher nicht in die Bilanz ein.

Im Jahr 2025 erzielte die FSG eine Wiederverwertungsquote von 68,5 %, eine Getrennsammelquote nach Gewerbeabfallverordnung von 57 % und eine Recyclingquote von 34 %. Der starke Rückgang der Wiederverwertungsquote führt auf eine Zuordnungsänderung der Abfallkategorien gemäß Abfallrecht zurück. Diese schreibt vor, dass

eine Verwertung nur dann gegeben ist, wenn Abfälle als nutzbare Ressource in den Prozess eingebracht werden, entweder durch stoffliche Wiederverwendung oder durch energetische Nutzung. Einige Müllarten, auf die dies nicht zutrifft, rechnet die FSG daher nicht mehr der Wiederverwertung zu. Die Recyclingquote hingegen weist den Anteil der Abfälle aus, die durch Materialumwandlung zu neuen Produkten verarbeitet werden. Die Getrennsammelquote gibt an, wie viel Prozent der im Betrieb anfallenden gewerblichen Siedlungsabfälle getrennt erfasst werden.

Gefährliche Abfälle sind nur in dafür zugelassenen Behältnissen und von anderen Sorten getrennt aufzubewahren. Der Flughafen führt Nachweise über die Entsorgung und Verwertung, sodass die gesetzlichen Anforderungen jederzeit eingehalten werden. Die FSG beauftragt ausschließlich zertifizierte Entsorgungsunternehmen.

## Passende Lösungen für Wertstoffe

An einem stark frequentierten Ort wie dem STR lässt sich Müll nicht komplett vermeiden. Entscheidend ist der Umgang mit den anfallenden Mengen. Für die Verwertung vieler Sorten hat der Landesairport nachhaltige Lösungen gefunden:

→ **Grasschnitt:** Im Berichtsjahr mähte die Gärtnerei 394 t des natürlichen Wertstoffs (2024: 882 t). Die Universität Hohenheim entnimmt daraus Proben, um die Schadstoffbelastung zu messen. Anschließend kommt das Gras zu einer nahegelegenen Biogasanlage, in der Energie daraus gewonnen wird.

→ **Gummiabrieb und Fahrzeugreifen:** Landet ein Flugzeug auf der Runway, entstehen dort durch das Bremsen schwarze Streifen. Diese werden regelmäßig mit Hochdruckreinigern entfernt – im Berichtsjahr ist dies zweimal geschehen. Die 17,15 t Gummi wurden der thermischen Verwertung zugeführt. Auch die Reifen der FSG-Fahrzeuge nutzen sich ab. Ihre Laufflächen lässt der Flughafen zwei bis dreimal runderneuern. Damit werden Rohstoffe wie Erdöl, Kautschuk oder Stahl geschont.

→ **Enteisungsmittel und Flotatschlamm:** Während der Wintersaison setzt der STR De-Icing-Fahrzeuge mit modernen Mischsystemen ein, welche die umweltverträglichen Enteisungsmittel mit Wasser verdünnen. Unterirdische Tanks fangen dies wieder auf. Die Heißwasser-Glykol-Gemische werden ab November 2025 in einem zweiten mehrmonatigen Versuch in einer Testanlage auf dem Flughafengelände durch Destillation konzentriert. Die gewonnene Substanz ist wie auch Flotatschlamm ein beliebter Wertstoff und wird von Kläranlagen zum Beschleunigen biologischer Prozesse gebraucht. Letzterer ist ein Nebenprodukt aus der Abwasserbehandlung und besteht aus organischen und anorganischen Bestandteilen.

→ **IT-Altgeräte:** Seine technische Ausstattung nutzt der Flughafen Stuttgart so lange wie möglich. Die Auszubildenden der Elektrowerkstatt verwenden einige der ausgedienten Notebooks im Anschluss für Lernzwecke. Danach spendet der Landesairport solche Geräte an das gemeinnützige Integrationsunternehmen AfB (Arbeit für Menschen mit Behinderung). Dort werden sie in den Secondhand-Shops verkauft oder zerlegt und recycelt. So kommen die seltenen Erden und Metalle in den Stoffkreislauf zurück.

→ **Verbotene Gegenstände aus dem Handgepäck:** Bereits vor den Kontrollstellen am STR stehen mehrere Behälter für Pfandflaschen von Spende dein Pfand, einer Gemeinschaftsinitiative von Trottoir e. V., Der Grüne Punkt – Duales System Deutschland und dem Flughafen Stuttgart. Sie werden von Mitarbeitenden des gemeinnützigen Vereins Trottoir geleert, der mit dem Erlös diese Arbeitsplätze für gesellschaftlich benachteiligte Menschen finanziert. Im Berichtsjahr wurden 405.576 Flaschen und Dosen in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt. Auch an den Sicherheitskontrollen werden jährlich tausende persönliche Artikel wie Flüssigkeiten in größerer Menge, Kosmetika oder spitze Gegenstände zurückgelassen, weil diese an Bord nicht erlaubt sind. Der Flughafen spendet sie an mehrere karitative Einrichtungen.

→ **Einwegartikel:** Der Airport setzt bei seinen eigenen Mitarbeitenden Anreize, Plastikmüll zu vermeiden. An den Automaten in den Werkstätten und im Bodenverkehrsdienst konnte der Kaffee früher nur in Einwegbechern konsumiert werden. Seit Sommer 2025 wird dieser nur noch ausgegeben, wenn die Beschäftigten eine Tasse mitbringen. In den Terminals wurden im Jahr 2024 Trinkwasserspender installiert. So können Passagiere ihre mitgebrachten Wasserflaschen kostenfrei auffüllen und Plastikflaschen reduzieren.

→ **Wassermanagement:** Der Flughafen Stuttgart prüft gemeinsam mit der Projektgesellschaft Neue Messe und dem Institut für Siedlungswasserbau der Universität Stuttgart, wie Regenwasser genutzt werden kann. Das soll helfen, begrenzte Wasserressourcen zu schonen und die umliegende Landwirtschaft in Zeiten der Erderwärmung zu sichern. Ein getrenntes Leitungssystem für Trink- und Löschwasser sorgt am STR außerdem für einen geringeren Verbrauch, weil bei Zweitem auf Spülgänge verzichtet werden kann. Fünf Rückhaltebecken mit über 100.000 m<sup>3</sup> Volumen schützen vor Starkregenfolgen und verhindern Überschwemmungen in den angrenzenden Seen und Bächen.

→ **Zigarettenstummel:** Seit Oktober 2025 sammelt der Landesairport die Zigarettenreste am STR ein. Sie werden einmal im Quartal zu einem Dienstleister gebracht. Dieser entfernt die schädlichen Rückstände aus den Filtern und verarbeitet diese danach weiter. Seit Projektbeginn konnte der Flughafen bereits zwei t CO<sub>2eq</sub> durch den Prozess vermeiden.

Wasserentnahme	2025	2024	2023
Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m³) <sup>1</sup>	221.774	224.869	229.202
Bezug Frischwasser FSG (inkl. SAG, m³)	124.553	143.195	144.483
Bezug Frischwasser FSEG (m³)	17.776	19.434	22.796
Frischwasserbezug Flughafen Stuttgart pro VE (m³/VE)	22,4	23,6	26,0

<sup>1</sup>Enthalten sind alle Unternehmen am Standort.

Einspeisung Abwasser	2025	2024	2023
Häusliches Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m³)	191.873	192.409	197.910
Häusliches Schmutzwasser FSG (inkl. SAG, m³)	104.143	112.774	136.833
Häusliches Schmutzwasser FSEG (m³)	8.888	9.717	11.398

Enteisung	2025	2024	2023
Enteisungsabwasser (m³) <sup>2</sup>	236.724	377.305	424.696
Angefallene Menge TOC (t) <sup>3</sup>	160	185	225
aus Flugzeugenteisungen SAG (t)	121	112	157

<sup>2</sup>Die an die Kläranlagen Plieningen und Sielmingen gepumpten Mengen werden ab dem Geschäftsbericht 2025 saisonal berichtet. Daraus ergeben sich rückwirkende Änderungen.

<sup>3</sup>Die Enteisungsmittelmengen und die zugehörige TOC-Menge werden ab dem Geschäftsbericht 2025 saisonal berichtet. Daraus ergeben sich rückwirkend Änderungen.

## Parameter und Ziele

### E5-3 fairport-Programm

Der Flughafen Stuttgart verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Seine wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Ziele sowie konkrete Schritte, durch die er diese erreichen will, sind im fair-

port-Programm gebündelt. Die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und, falls erforderlich, zusätzliche Maßnahmen eingeleitet.

Ziel	Maßnahmen	Termin
Reduktion des Abfallaufkommens	Verbesserte Zusammenarbeit mit Mieteinheiten aus dem Retail- und Gastronomiebereich zur Verringerung des Abfallaufkommens	2026
Reduktion des Papierverbrauchs um 50 % gegenüber 2021 bis 2026	Anpassung der IT-Infrastruktur zum sparsamen Umgang mit Papier	2026
Erhöhung des Recyclingpapieranteils auf mindestens 90 % für den Bürogebrauch bei FSG und SAG bis 2026	Anpassung der IT-Infrastruktur zur vermehrten Nutzung von Recyclingpapier	2026
	Analyse aller Einsatzstellen von Frischfaserpapier und Entwicklung eines Maßnahmenplans zur Umstellung auf Recyclingpapier oder digitale Alternativen bis Ende 2026 <sup>neu</sup>	2026

### E5-4 Ressourcennutzung

Grundlage sämtlicher Neu- und Umbautätigkeiten am Flughafen ist ein strukturierter Planungsprozess durch die Projektleitungen aus dem Immobilienbereich oder aus der Stabsstelle Grundsatzplanung. Für Gebäude mit Außenwirkung – etwa Bürogebäude mit Publikumsverkehr – wird eine Gold-Zertifizierung der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) angestrebt. Bei Betriebsgebäuden sind

die DGNB-Kriterien nur eingeschränkt anwendbar, daher hat die FSG eigene Anforderungen entwickelt, die sich an anerkannten Standards orientieren. Denn: Die Klimabilanz und der vollständige Lebenszyklus stehen bei allen Gebäuden im Fokus. Das Team des Umweltmanagements gibt daher Stellungnahmen über die potenziellen Auswirkungen von Bauvorhaben ab.

### E5-5 Ressourcenverbrauch

Abfallaufkommen <sup>1</sup>	2025	2024	2023
Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)	3.072	3.419	4.871
ohne witterungsabhängige Abfallkategorien (t) <sup>2</sup>	1.678	1.637	1.823
nicht gefährliche Abfälle (t)	2.917	3.267	4.793
gefährliche Abfälle (t)	155	153	78
Verwertungsquote (%)	68,5	95,2	98,1
Recyclingquote (%) <sup>1</sup>	34,0	-	-
Getrenntsammlerquote (%)	57,0	58,0	30,0
Abfall pro VE (kg/VE)	0,31	0,36	0,55
Abfall pro VE (ohne witterungsabhängige Abfallkat., kg/VE)	0,17	0,17	0,21

Entwicklung ausgewählter Abfallarten	2025	2024	2023
Flugzeugenteisungsmittel (t)	941	401	2.070
Grasschnitt (t)	393	882	506
Restmüll (zur Verwertung, t)	919	682	597
Schlämme aus Beckenreinigung inkl. Flotatschlamm (t)	348	390	418
Mischpapier (t)	136	93	124
Lebensmittelabfälle (t)	83	78	84
Fettabscheiderinhalte (t) <sup>3</sup>	144	45	10
Bauschutt (t)	1	84	72
Restmüll (zur Beseitigung, t)	0	99	77
Hohlglas (t)	0	25	23

<sup>1</sup>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.

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

<sup>3</sup>Der Mengenanstieg resultiert aus einer verspäteten Rechnungsstellung der Kläranlage Filderstadt für das Jahr 2024, da die Mengen erst mit Rechnungseingang in die Bilanz einfließen.

Sonstige RHB-Stoffe	2025	2024	2023
Sonstige RHB-Stoffe Flgh. Stuttgart Organisation (L)	12.024	19.032	16.463
Farbe (kg)	2.280	7.920	3.780
Verdünner (L)	460	950	440
Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor) (L)	8.144	6.202	10.353

Enteisungsmittel	2025	2024	2023
Enteisungsmittel Flughafen Stuttgart gesamt (t)	815	1.191	1.377
Enteisungsmittel Betriebsflächen (t)	437	832	878
Enteisungsmittel Flugzeuge (t)	378	359	499

Papier	2025	2024	2023
Papier Flughafen Stuttgart Organisation	1.100	1.725	1.713
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)	73	70	82
Papier pro Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	0,7	1,0	1,1

# NACHBARSCHAFT UND GESELLSCHAFT

Als *the fairport* engagiert sich der Flughafen Stuttgart für ein gutes Miteinander und für das Gemeinwohl in der Region. Er ist sich seiner Verantwortung bewusst und trifft Vorkehrungen, um seine Nachbarschaft bestmöglich zu schützen – das gilt beim Fluglärm genauso wie bei anderen sensiblen Themen. Der Landesairport setzt technische und kommunikative Maßnahmen ein, die kontinuierlich weiterentwickelt werden. Der offene und regelmäßige Austausch mit seinen Stakeholdern schafft Transparenz, fördert gegenseitiges Verständnis und stärkt das Vertrauen ineinander.

## Strategie

### Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Zu den betroffenen Gemeinschaften am Flughafen Stuttgart zählen die Beschäftigten, die am STR arbeiten, sowie die Nachbarinnen und Nachbarn, die in den angrenzenden Kommunen rund um das Airportgelände wohnen. Konkret sind das Filderstadt, Bernhausen, Sielmingen, Neuhausen, Denkendorf, Berkheim, Scharnhausen, Plieningen, Steinenbronn, Schönaich, Stetten, Altbach, Deizisau und Echterdingen. Beide Stakeholdergruppen sind vom Luftverkehr besonders betroffen. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) nimmt ihre Interessen und Standpunkte sehr ernst. Zu besonders sensiblen Themen wie beispielsweise Fluglärm informiert sie transparent in separaten Berichten.

Der Landesairport arbeitet gemäß internationalen und nationalen Vorgaben und Gesetzen. Dies umfasst unter anderem auch Regelwerke hinsichtlich des Schutzes von Menschen, Tieren, Gesellschaft und Umwelt. Die Maßnahmen des STR gelten sowohl für seinen eigenen Betrieb als auch für seine Lieferkette. Seine soziale Verantwortung nimmt der Stuttgart Airport wahr, indem er sicher und effizient arbeitet sowie die grundlegenden Menschenrechte gemäß internationalen Bestimmungen und deutschen Gesetzen achtet. Im Berichtsjahr wurden keine Verstöße gegen diese Richtlinien gemeldet.

### Wesentlichkeitsanalyse

Bereits seit über einem Jahrzehnt führt der Flughafen Stuttgart jährlich eine interne Stakeholderanalyse nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) durch. Das Umweltmanagement-Gütesiegel der Europäischen Union verlangt eine Prüfung der relevanten Themen und Schwerpunkte wesentlicher Interessengruppen. Dazu zählt auch die Nachbarschaft. Aufgrund des Standorts des Landesairports zählen indigene Völker gemäß European Sustainability Reporting Standards (ESRS) S3 nicht zu den betroffenen Gemeinschaften.

Die Erkenntnisse und Informationen nutzt die Flughafengesellschaft für die doppelte Wesentlichkeitsanalyse. Im Themenfeld „Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften“ der ESRS identifizierte sie wesentliche negative Auswirkungen durch Fluglärm. Sie arbeitet aktiv daran, diese durch gezielte Maßnahmen im täglichen Betrieb zu minimieren. Lärm durch Flugzeuge und Hubschrauber betrifft vor allem Anwohnerinnen und Anwohner des STR sowie Flughafenmitarbeitende. Diese negativen Effekte sind systemisch und entstehen im Zusammenhang mit der Rolle der FSG als Infrastrukturbetreiberin.

Für seine direkten Anwohnenden sowie weitere Personen in seinem Einzugsgebiet schafft der STR durch sein Geschäftsmodell Arbeitsplätze. Dazu zählen auch Stellen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, beispielsweise in Restaurants, Geschäften oder bei Fluggesellschaften.

### Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

#### Strategie

Seit vielen Jahren legt der Landesairport seine ökologischen, finanziellen und sozialen Entwicklungen gegenüber der Öffentlichkeit dar

und orientiert sich an den internationalen Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative (GRI). Im jährlich erscheinenden integrierten Bericht informiert er über Veränderungen, Projekte und Erfolge. Ab dem Geschäftsjahr 2025 berichtet die Flughafengesellschaft freiwillig in Anlehnung an die ESRS, die definieren, welche Angaben künftig in die Nachhaltigkeitsberichterstattung aufgenommen werden müssen.

### Fachexpertise für nachhaltige Entwicklung

Der Landesairport ist sich seiner Verantwortung für eine nachhaltige Zukunft bewusst und setzt dabei gezielt auf externe Impulse. Seit 2014 unterstützt der unabhängige fairport-Beirat die Geschäftsführung regelmäßig bei der Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie. Im Berichtsjahr beriet das Gremium die FSG insbesondere über die Rolle des Flughafens und der Fluggäste bei der Transformation des Luftverkehrs. Mit kritischen Fragen tragen die Sachverständigen dazu bei, den Wandel am fairport voranzutreiben. Sie überprüfen auch kontinuierlich den Umgang des Flughafens mit seinen Stakeholdern, um Auswirkungen, Chancen und Risiken in den Beziehungen zwischen dem Landesairport und seinen Interessengruppen stets im Blick zu behalten.

Um fundierte Entscheidungen treffen zu können, befindet sich der Flughafen Stuttgart zudem kontinuierlich im Dialog mit relevanten politischen und gesellschaftlichen Akteuren auf allen Ebenen. Die Public-Affairs-Arbeit des STR setzt auf einen sachlichen, offenen und konstruktiven Austausch zwischen allen Beteiligten. Die Geschäftsführung wird über die Entwicklungen informiert und ist intensiv involviert. Die regelmäßig stattfindenden Termine in unterschiedlichen Zusammensetzungen mit Gemeinderäten und Verwaltungen sind ein wichtiger Baustein für die Stärkung der auf gegenseitigem Vertrauen basierenden Beziehung zwischen dem Landesairport und seiner direkten Nachbarschaft. Zusätzlich berichtet er in seinem STR Politikbrief über relevante Daten und Fakten zum Luftverkehr am Standort Stuttgart. Die FSG fühlt sich insgesamt dem Gedanken der Transparenz verpflichtet und ist im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eingetragen.

### Einbeziehung von betroffenen Gemeinden

Jeder deutsche Flughafen, der über einen ausgewiesenen Lärmschutzbereich verfügt, hat eine Fluglärmkommission (FLK) – so auch der Landesflughafen. Die Kommission setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Städte Filderstadt, Leinfelden-Echterdingen, Esslingen, Ostfildern, Stuttgart, Denkendorf, Steinenbronn, Neuhausen, Schönaich, Deizisau und Altbach, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, den Fluggesellschaften, der Industrie- und Handelskammer (IHK), den US-Streitkräften in Baden-Württemberg, dem Landesministe-

rium für Verkehr sowie dem Flughafen Stuttgart zusammen. Letzterer ist durch seine Geschäftsführung vertreten. Darüber hinaus nehmen die Deutsche Flugsicherung (DFS), das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), der Lärmschutzbeauftragte und die Genehmigungsbehörde an den Sitzungen teil; sie verfügen jedoch über kein Stimmrecht. Die FLK berät die DFS hinsichtlich der Festlegung von Flugrouten und -verfahren. Über die Einführung oder Ablehnung neuer Flugstrecken entscheiden die DFS und das BAF gemeinsam. Die Empfehlungen der Kommission sind für sie nicht bindend.

Die Belastung durch Fluglärm stellt eine wesentliche negative Auswirkung des Luftverkehrs auf die angrenzenden Gemeinden des Flughafens dar. Die FSG erfasst kontinuierlich die Schallimmissionen und stellt Berichte zur Entwicklung des Lärmpegels bereit. Diese sind unter [stuttgart-airport.com/fluglaermbericht](https://stuttgart-airport.com/fluglaermbericht) abrufbar. Die entsprechenden Messungen werden monatlich in den umliegenden Gemeinden durchgeführt. Zudem haben Anwohnende und Interessierte jederzeit die Möglichkeit, sich online unter [stuttgart-airport.com/travis](https://stuttgart-airport.com/travis) eine Übersichtskarte mit den aktuellen Lärmwerten der startenden und landenden Flugzeuge an den acht fest installierten Messstellen in Echtzeit anzusehen.

### Strenge Vorschriften für ruhigere Nächte

Da Geräusche in der Nacht intensiver wahrgenommen werden, gelten hierfür abweichende Grenzwerte im Vergleich zum Tag. Zwischen 6 und 22 Uhr darf der Lärmpegel innerhalb einer Fläche von 18,86 km<sup>2</sup> rund um den Flughafen maximal 67 dB(A) betragen. Im Jahr 2025 lag die tatsächlich betroffene Fläche mit 2,66 km<sup>2</sup> deutlich darunter. Nachts, also von 22 bis 6 Uhr, sind lediglich 57 dB(A) zulässig. Darüber hinaus besteht am STR eine Beschränkung für Nachtflüge. Ausnahmen gelten nur für Flugzeuge, die laut Flugplan vor 23:30 Uhr landen und spätestens bis 24 Uhr am Airport eintreffen. Für Starts und Landungen nach diesen Zeiten ist eine Ausnahmegenehmigung durch das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Luftfahrtbehörde erforderlich. Grundsätzlich erlaubt sind Flüge für Katastrophenschutz, medizinische Einsätze sowie Militär- und Vermessungsflüge der DFS. Auch Propellermaschinen dürfen nachts nur mit Auflagen starten. Im gesamten Berichtsjahr wurden insgesamt 3.039 Flugbewegungen während des Zeitraums der Nachtflugbeschränkung verzeichnet.

Flugbewegungen nach Tageszeit	2025	2024	2023
6–22 Uhr (Tag)	88.273	86.520	84.079
22–6 Uhr (Nacht)	4.453	4.446	4.481
23–6 Uhr (Ausnahmegenehmigungen) <sup>1</sup>	3.039	3.215	3.536
<b>Fläche Lärmfestschreibungskontur (km<sup>2</sup>)<sup>2</sup></b>			
Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag	2,66	2,55	2,54
Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht	3,74	4,03	4,15
<b>Dauerschallpegel (Mittelwert)</b>			
Ø alle Messstationen Tag dB(A)	52,0	52,1	52,0
Ø alle Messstationen Nacht dB(A)	42,5	43,2	43,9
<b>Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Personen)<sup>3</sup></b>			
Dauerschallpegel 60–65 dB(A) Tag	1.370	1.170	1.090
Dauerschallpegel >65 dB(A) Tag	60	60	60
Dauerschallpegel 50–55 dB(A) Nacht	3.460	4.470	5.020
Dauerschallpegel >55 dB(A) Nacht	20	90	110

<sup>1</sup> Ausnahmen während des Nachtflugbeschränkungszeitraums.

<sup>2</sup> Vergleichswerte 1978 (Referenzjahr des Planfeststellungsbeschlusses 1987): Tag 18,86 km<sup>2</sup>; Nacht 18,85 km<sup>2</sup>.

<sup>3</sup> Nach Schallpegelklassen unterschieden in Tag (06.00 Uhr bis 21.59 Uhr) und Nacht (22.00 bis 05.59 Uhr) nach Fluglärmgesetz.

### Beschwerdemanagement

Für sämtliche Fragen und Beschwerden rund um Fluglärm am Standort ist die Lärmschutzbeauftragte des Regierungspräsidiums Stuttgart zuständig. Sie ist neutral und unabhängig. Gemeinsam mit der DFS arbeitet sie an Lösungen, um unnötige Lärmbelastungen zu vermeiden. Wird festgestellt, dass Pilotinnen oder Piloten von den vorgegebenen Flugrouten abgewichen sind, werden Sanktionen verhängt.

Um ihre Belegschaft sowie die Bewohnerinnen und Bewohner in der Umgebung zu schützen, nutzt die FSG ihre Möglichkeiten zur Reduzierung von Lärm. Dazu zählt etwa die Umstellung auf elektrische Fahrzeuge und Geräte im Vorfeldbereich. Auch im Flugbetrieb setzt der Airport Anreize: Die Entgeltordnung belohnt Airlines, die mit leiseren Maschinen fliegen. Von diesen profitieren insbesondere die umliegenden Gemeinden, da sie weniger belastet werden.

Außerdem gibt es rund um den Airport ausgewiesene Schutzzonen, in denen Immobilienbesitzerinnen und -besitzer Ansprüche auf bauliche Lärmschutzmaßnahmen haben.

Auf [schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de](https://www.schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de) kann überprüft werden, ob das eigene Haus in einer Lärmschutzzone liegt. Seit 1996 hat die FSG über 60 Mio. € in den passiven Schallschutz investiert.

### Maßnahmenplan

Der Betrieb eines Flughafens bringt Auswirkungen für die Anwohner mit sich. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 95.765 Starts und Landungen gezählt, was einem Anstieg von 4,3 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Um die Belastung durch Lärm einzudämmen, wurden in einem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1987 verbindliche Höchstwerte für den Geräuschpegel festgelegt, wobei als Referenz das Jahr 1978 dient. Zur Sicherstellung der Einhaltung dieser Grenzwerte erstellt der Landesairport jährlich sogenannte Lärmfestschreibungskonturen und übermittelt diese an das Verkehrsministerium – bisher wurden sie immer eingehalten. Die Berechnung basiert auf den sechs verkehrsintensivsten Monaten des Jahres.

Berücksichtigt werden dabei alle Flugzeugtypen mit einem Gewicht ab 5,7 t, die innerhalb dieses Zeitraums am STR geflogen sind. Die Daten hierzu lagen vor Redaktionsschluss noch nicht vor. Die Informationen werden 2026 mit dem Protokoll der Fluglärmkommissionssitzung auf der Flughafen-Website veröffentlicht.

Bereits seit 1969 misst der Landesairport als erster deutscher Flughafen kontinuierlich die Schallimmissionen an acht verschiedenen Standorten in den angrenzenden Gemeinden. Unabhängige Lärmsachverständige haben die Positionen der Außenmessstellen festgelegt. Die Stationen erfassen sowohl die Umgebungs- als auch die Flugzeuggeräusche. Anschließend erfolgt eine Auswertung nach einem festgelegten Verfahren. Im Berichtsjahr betrug der durchschnittliche Dauerschallpegel tagsüber 52,0 dB(A) und nachts 42,5 dB(A). Im Vorjahr lagen die Werte bei 52,1 dB(A) beziehungsweise 43,2 dB(A).

### Transparenz durch Monitoring

Dem STR ist es besonders wichtig, seine Nachbarschaft mit klar verständlichen Informationen zu versorgen. Aus diesem Grund stellt er auf seiner Website jeden Monat Berichte zu den Ergebnissen der

Lärmmessungen bereit. Für die Überwachung des Fluglärms ist eine eigene Stelle bei der FSG verantwortlich. Sie ist die zentrale Ansprechperson für interne Anliegen und koordiniert gemeinsam mit den Gemeinden die Außenmessstellen. Darüber hinaus berichtet sie regelmäßig an die Geschäftsführung und arbeitet eng mit der Lärmschutzbeauftragten des Landes Stuttgart zusammen.

### fairport-Programm

Der Flughafen Stuttgart verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Seine wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Ziele sowie konkrete Schritte, durch die er diese erreichen will, sind im fairport-Programm gebündelt. Die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und, falls erforderlich, zusätzliche Maßnahmen eingeleitet.

Ziel	Maßnahmen	Termin
Steigerung der Transparenz zum Thema Fluglärm in der Bevölkerung	Messtechnische Begleitung und Unterstützung der DFS bei der Einführung des GPS-basierten Routings	2030
Erhöhte Einflussnahme auf Airlines	Überprüfung der im Juli 2025 aktualisierten lärmabhängigen Start- und Landeentgelte anhand von EASA-Listen mit gemessenen Lärmpegeln für Luftfahrzeuge	2026
Stärkung der nachbarschaftlichen Beziehungen, indem transparent über Entwicklungen am Flughafen informiert und frühzeitig in relevante Planungen eingebunden wird <sup>neu</sup>	Einführung eines neuen Formates bei den Flughafenführungen bis Mitte 2027 <sup>neu</sup>	2027
	Ausweitung des Austauschformats mit direkt angrenzenden Nachbargemeinden bis 2027 <sup>neu</sup>	2027

# CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Die Compliance-Kultur der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) basiert in erster Linie auf dem Verhalten des Managements und der Mitarbeitenden. Sie sind verantwortlich dafür, rechtliche Vorgaben, Sicherheitsstandards und ethische Grundsätze konsequent einzuhalten. Dadurch minimieren sie Risiken, stärken das vertrauensvolle Miteinander mit Reisenden, Geschäftspartnerschaften sowie Behörden und fördern Transparenz und Integrität in allen Unternehmensbereichen. Der STR lebt die Corporate Governance im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung und transparenten Kommunikation.

## Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

### Verfahrensbeschreibung

In ihrer doppelten Wesentlichkeitsanalyse betrachtet die FSG alle relevanten Umwelt-, Sozial- und Governance-Belange der European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Die Betrachtung erfolgt für den gesamten Konzern und für alle Standorte. In den ESRS-Themenfeldern „Unternehmenskultur“ und „Management der Beziehungen zu Lieferanten“ wurden Risiken und positive Auswirkungen festgestellt.

### Strategie und fairport-Kodex

Der fairport-Kodex, welcher zugleich der Code of Conduct ist, gibt die Leitplanken für verantwortungsbewusstes Handeln vor. Er ist für alle Mitarbeitenden und Geschäftsführungen der FSG und ihrer mehrheitsbeteiligten Gesellschaften in Stuttgart verbindlich. Darüber hinaus enthält er die Umweltpolitik nach EMAS. Innerhalb dieses Rahmens sind alle unternehmerischen Entscheidungen zu treffen. Die enthaltenen Grundsätze umfassen unter anderem die Unternehmensausrichtung für Integrität und Compliance, Umweltschutz, Menschen-

rechte, transparente Geschäftspraktiken sowie Chancengleichheit und Gleichbehandlung. Der STR behält seine wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken zu diesen Themen besonders im Blick. Der fairport-Kodex ist auf der Website des Flughafens einsehbar.

Neben der Compliance-Erklärung im fairport-Kodex ist der Landesairport auch der kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung verpflichtet. Er bezieht alle seine Mitarbeitenden in sämtliche Aktivitäten zur Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes mit ein. Der Flughafen Stuttgart verfolgt seinen Reduktionspfad konsequent und wird durch seine Klimastrategie STRzero die von ihm direkt verursachten Treibhausgasemissionen bis 2040 auf ein Minimum reduzieren.

Integrität und Compliance sind Teil der Flughafen-DNA des STR. Für ihn sind Unternehmenserfolg und wertorientiertes, gewissenhaftes Handeln untrennbar miteinander verbunden. Die Geschäftsführer der Flughafengesellschaft haben gemeinsam mit den Mitarbeitenden Unternehmensziele und -werte entwickelt. Die Führungskräfte einigten sich zudem auf Leitsätze, nach denen sie ihre Teams führen wollen. Die oberste Leitung lässt sich seit zwei Jahren an ihrer eigenen Leadership-Leistung messen. Ihr Jahresbonus ist an die Einhaltung der Unternehmenswerte und Führungsgrundsätze gekoppelt.

### Genaueres Hinschauen ist gefragt

Als *the fairport* pflegt der Flughafen eine konstruktive Verbesserungskultur. Größere Schäden können durch frühzeitiges Eingreifen verhindert werden. Entdecken Mitarbeitende Missstände, haben sie verschiedene Möglichkeiten, auf diese aufmerksam zu machen. Sie können sich an ihre Vorgesetzten oder den Compliance-Beauftragten wenden. Darüber hinaus steht sowohl allen Beschäftigten als auch

Externen ein digitales Hinweisgebersystem zur Verfügung. Soweit es der gesetzliche Rahmen zulässt, bleiben die Meldenden anonym. 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 Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz (LkSG) entgegen.

### Lieferantenmanagement

Als öffentliche Auftraggeberin mit Sonderpflichten und -rechten im Bereich Verkehr unterliegt die FSG der Sektorenverordnung gemäß § 98 Abs. 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Diese gilt für alle Vergaben oberhalb der Schwellenwerte für Liefer- und Dienstleistungsaufträge und für Bauaufträge oder Konzessionen. Auch unterhalb der EU-Grenzwerte ist es dem Landesairport ein Anliegen, einen fairen Wettbewerb zu fördern und ein gleichberechtigtes Ausschreibungsverfahren für alle Beteiligten zu ermöglichen.

Der Flughafen Stuttgart identifiziert Menschenrechts-, Umwelt- und Compliance-Risiken oder Verstöße gegen seine eigenen Prinzipien innerhalb seiner Lieferkette gemäß dem LkSG. Durch gezielte Maßnahmen versucht er, Missstände zu minimieren, zu vermeiden oder zu beenden. Auch von seinen Lieferfirmen erwartet der Flughafen Stuttgart, dass sie die geltenden Gesetze und Vorschriften einhalten. Das 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.

### Risiken von Anfang an im Blick behalten

Der STR betreibt ein zentrales IT-Tool zum LkSG, in welchem wesentliche Informationen verarbeitet werden. Es dient vor allem zur Unterstützung bei den Risikoanalysen, die sein Zentraleinkauf durchführt. In diese sind auch die relevanten Tochterunternehmen – und bei Bedarf weitere Stellen der FSG – integriert, damit die Risiken in den Lieferketten der Beteiligten rechtzeitig berücksichtigt, identifiziert und bewertet werden. Wird ein Verstoß in Bezug auf Anti-Korruption und Anti-Bestechung, Menschen- und Arbeitsrechte, Umweltschutz oder Arbeitssicherheit festgestellt, leitet die FSG entsprechende Schritte ein. Dazu gehören Fragebögen zu kritischen Themengebieten oder die Durchführung von Assessments. Die Ergebnisse werden entsprechend geprüft und bewertet. Verbessert sich die Situation anschließend nicht, so wird im Extremfall die Geschäftsbeziehung beendet.

Auf den Umweltschutzstandard der FSG werden potenzielle Lieferantinnen und Lieferanten bereits bei der Ausschreibung hingewiesen. In der Bewertungsmatrix für die Lieferantenauswahl sind diese Anforderungen ebenfalls enthalten. Die Umweltverträglichkeit von neuen Auftragnehmenden bewertet die Flughafengesellschaft beispielsweise durch vorliegende Zertifizierungen wie EMAS oder ISO 14001.

### Korruption und Bestechung

Die Führungs- und Kontrollorgane überwachen die Rechtmäßigkeit und Integrität aller geschäftlichen Entscheidungen. Darüber hinaus gelten spezifische Anweisungen und Prozesse zur Verhinderung von Korruption und Bestechung. Eine verbindliche Unternehmensrichtlinie regelt für die gesamte Belegschaft den Umgang mit Geschenken, Einladungen und anderen Zuwendungen sowie Spenden und Sponsoring.

Alle FSG-Beschäftigten werden durch allgemeine und spezielle webbasierte Compliance-Trainings geschult. Sie entwickeln so ihr Bewusstsein für Risiken weiter und lernen, kritische Situationen richtig einzuschätzen. Zudem helfen die Online-Kurse dabei, relevante gesetzliche Vorgaben und interne Richtlinien zu verstehen. Eine Compliance-Datenbank dient dabei für die Mitarbeitenden als Unterstützung. In ihr sind die rechtlichen Vorschriften, die für die Arbeit am Flughafen wesentlich sind, enthalten. Dazu gehören zahlreiche Rechts- und Compliance-Pflichten aus dem deutschen und europäischen Luftrecht, Wettbewerbsrecht, Umweltrecht, Bau- und Planungsrecht, Datenschutz, Arbeitsschutzrecht, Safety und Security sowie die Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Umweltrisiken und Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette.

### Parameter und Ziele

#### Bestätigte Compliancefälle

Der Flughafen Stuttgart duldet keine Verstöße gegen geltende Anti-Korruptions- und Anti-Bestechungsvorschriften. Bestätigt sich ein Vorwurf gegen diese Richtlinien, so leitet er angemessene Schritte ein, welche die individuellen Umstände des Falles berücksichtigen. Beispiele hierfür sind Disziplinarmaßnahmen, Schadenersatzforderungen, Schulungen, Sensibilisierung oder eine Optimierung der betroffenen Prozesse. Im Jahr 2025 gab es in diesem Zusammenhang keine Sanktionen gegen die Flughafengesellschaft.

Der Public Corporate Governance Kodex Baden-Württemberg gilt für öffentliche Unternehmen wie den Landesairport. Er bekennt sich zu dessen Standards für die Steuerung, Leitung und Aufsicht von Firmen und lebt diese. Die Entsprechenserklärung ist auf der Website des STR veröffentlicht.

Politische Tätigkeiten

Der Stuttgart Airport bringt sich aktiv in verschiedenen Branchen- und Fachverbänden ein. Er beteiligt sich mit seiner Expertise und seinen Positionen an der Diskussion zu relevanten Themen wie Wirtschaftspolitik, Tourismus, Luftverkehr, Klimaschutz und Infrastruktur. Daneben stellt der regelmäßige Austausch zwischen Politik und Flughafen sicher, Entscheidungen auf aktueller Basis treffen zu können. Dies hilft dem Landesairport, seinen Auftrag, Baden-Württemberg mit der Welt zu verbinden, zu erfüllen. Das Public Affairs Team ist die Schnittstelle zu allen politischen Themen, es informiert die Geschäftsführung regelmäßig über aktuelle Entwicklungen. Zusätzlich veröffentlicht der Landesairport den STR Politikbrief. In diesem werden Daten und Fakten zum Luftverkehr am Standort bereitgestellt und aktuelle Themen für interessierte Stakeholder aufgearbeitet.

Die FSG verhält sich grundsätzlich politisch neutral und sorgt mit dem Eintrag im Lobbyregister des Deutschen Bundestages für Transparenz bei ihren politischen Kontakten. Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, die Interessen des Flughafens zu vertreten und über relevante Themen zu informieren.

Der Flughafen Stuttgart ist Mitglied in folgenden Verbänden:

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

Zahlungspraktiken

Der STR geht bei seinen Leitlinien zu verantwortungsbewusstem unternehmerischem Handeln mit gutem Beispiel voran: Er hält seinen vertraglich vereinbarten Zahlungsrahmen grundsätzlich ein. Dabei macht er zwischen seinen Zulieferern keinen Unterschied. Die Zahlungsbedingungen orientieren sich an den marktüblichen Standards. Sie sind auf den Rechnungen oder in Verträgen der FSG festgehalten.

Die formelle Rechnungsprüfung erfolgt durch die Buchhaltung der Flughafengesellschaft. Sie prüft, ob alle gesetzlichen Anforderungen erfüllt und alle Pflichtangaben vorhanden sind. Das Vier-Augen-Prinzip ist durch die sachliche und rechnerische Kontrolle durch die Fachabteilung und den Zentraleinkauf gegeben. Die finale Freigabe erfolgt gemäß der aktuell gültigen Kompetenzordnung. Der Zahlungslauf wird fristgerecht über eine Unternehmenssoftware gesteuert.

fairport-Programm

Der Flughafen Stuttgart verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Seine wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Ziele sowie konkrete Schritte, durch die er diese erreichen will, sind im fairport-Programm gebündelt. Die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und, falls erforderlich, zusätzliche Maßnahmen eingeleitet

Ziel	Maßnahmen	Termin
(Neu-) Definition der wichtigsten unternehmensweiten Compliance-Risikofelder der FSG bis Mitte 2027 <sup>neu</sup>	Durchführung strukturierter Erhebungen mit den einzelnen Bereichs- und Abteilungsleitungen und unter Beteiligung der Beauftragten der FSG bis Mitte 2027 <sup>neu</sup>	2027
	Unternehmensweite Durchführung einer horizontalen und vertikalen Compliance-Risikoanalyse zur Identifikation und Priorisierung wesentlicher Themenfelder bis Mitte 2027 <sup>neu</sup>	2027
	Einführung eines workflowbasierten Compliance-Risikoanalyse-Prozesses in der bestehenden IT-Infrastruktur der FSG bis Mitte 2027 <sup>neu</sup>	2027

# 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

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 21. Mai 2026



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

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

# IMPRESSUM

## Herausgeberin

Flughafen Stuttgart GmbH

Postfach 23 04 61

70624 Stuttgart

🌐 [stuttgart-airport.com](http://stuttgart-airport.com)

## Kontakt

Marion Wuhler

Umwelt und Versorgung, Umweltmanagement

✉ [umwelt@stuttgart-airport.com](mailto:umwelt@stuttgart-airport.com)

## Text und Redaktion

Corporate Communications & Public Affairs

## Gestaltung

Corporate Communications & Public Affairs

## Fotos

Maks Richter (Titel, S. 02)

Peter Menner (S. 05)

Flughafen Stuttgart GmbH (S.)

## Redaktionsschluss

21. Mai 2026

Weiterführende Informationen zur Nachhaltigkeit am Flughafen Stuttgart finden Sie unter [stuttgart-airport.com/fairport](http://stuttgart-airport.com/fairport)