



Bericht 2025

STÄRKE ZEIGEN

Was macht echte Leistungsstärke aus? Für uns als Flughafen Stuttgart heißt das, gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten ein Stabilitätsanker für die Region zu sein. Denn: Aus unserer Konnektivität entsteht Business, auf das andere Unternehmen im Land zählen. Sie sichert nicht nur Arbeitsplätze und Wohlstand, sondern macht den Standort auch attraktiv und lebenswert.

Leistungsstärke prägt unsere Identität als *the fairport* seit jeher. Sie bedeutet für uns auch, frühzeitig Lösungen für kommende Chancen und Herausforderungen zu entwickeln. Unser Bericht 2025 zeigt, wie wir das konkret umsetzen – etwa mit einem neu aufgelegten Ergebnissicherungsprogramm (→ S. 18), mit unserer Klimastrategie STRzero (→ S. 48) oder mit innovativen digitalen Prozessen (→ S. 72).

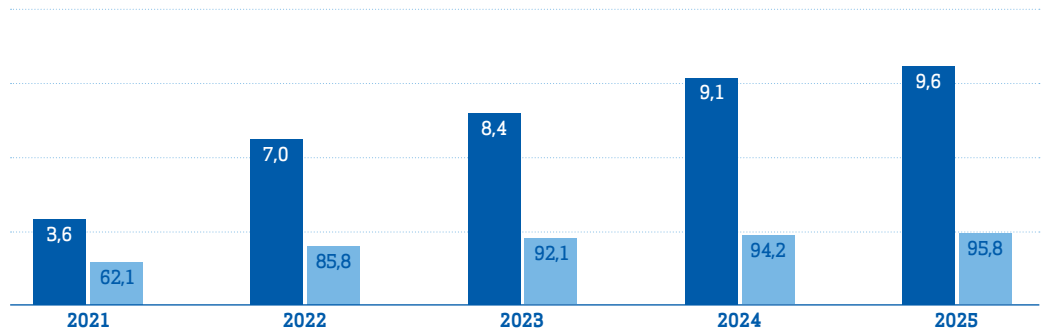
In diesem integrierten Bericht legt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ihre Geschäftsentwicklung in finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen, Projektständen und Zielen offen. Der Inhalt umfasst den geprüften (Konzern-)Lagebericht, den Jahresabschluss der Flughafengesellschaft und Informationen zu Umwelt-, Sozial- und rechtlichen Belangen sowie Aspekten der Unternehmensführung. Die FSG nimmt auf den folgenden Seiten Bezug auf die European Sustainability Reporting Standards (ESRS).

5-JAHRES-ÜBERSICHT

Luftverkehr

Fluggäste
(An + Ab + Transit)
in Mio.

Flugbewegungen
in Tausend

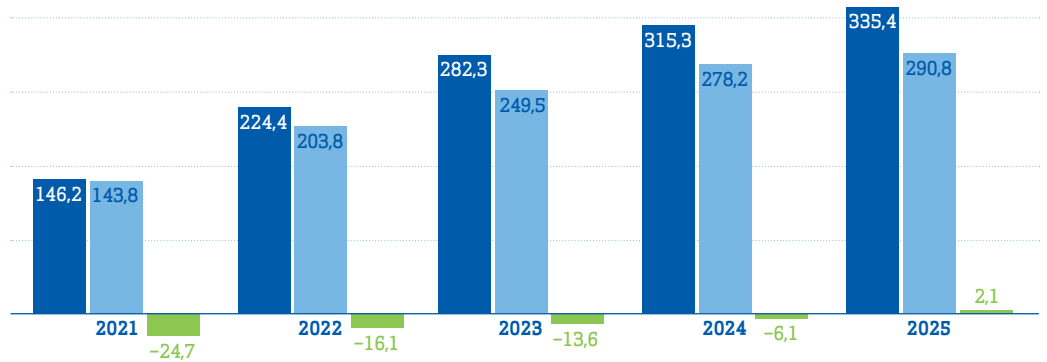


Ergebnisse

Umsätze Konzern
in Mio. €

Umsätze FSG
in Mio. €

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

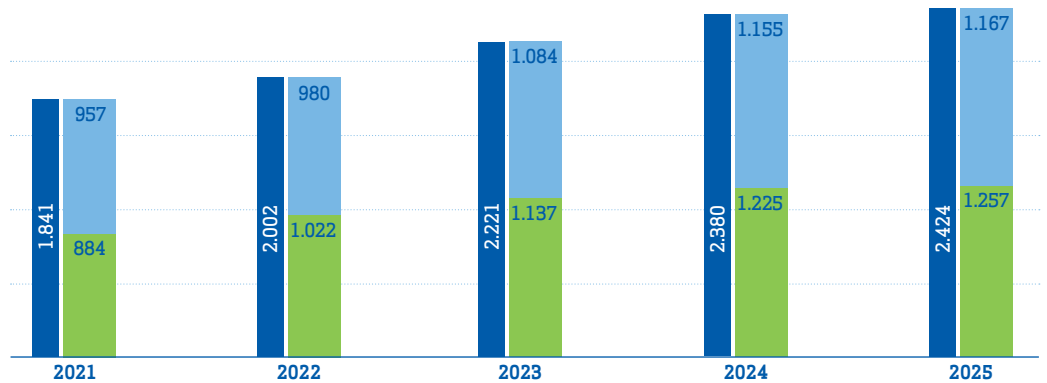


Personal

Konzern

FSG
(ohne Personen in Aus-
bildung und Praktikum)

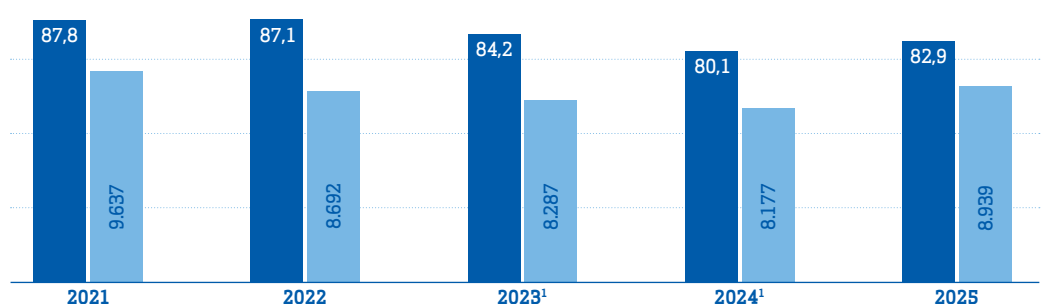
**Tochter-/Beteiligungs-
unternehmen**



CO_{2eq}-Emissionen

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

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



¹ Korrektur der Vorjahreswerte [GRI2-4].

FLUGHAFEN-KENNZAHLEN

Luftverkehr	2025	2024	Veränderung in %
Passagieraufkommen gesamt¹	9.569.619	9.134.761	4,8
Inland	1.134.905	1.201.625	-5,3
International	8.420.331	7.933.136	9,4
Transit	14.381	10.819	32,9
Flugbewegungen gesamt	95.765	94.177	4,3
Gewerblicher Verkehr	84.769	81.562	3,9
Nichtgewerblicher Verkehr	10.996	12.615	-12,8
Cargo-Umschlag (t)	34.597	36.141	-4,3
Luftfracht (t)	34.596	34.293	0,8
Luftpost (t)	0,9	1.848	-50,2
Verkehrseinheiten²	9.923.442	9.510.373	4,3

¹ Linien-/Charterverkehr.

² Eine Verkehrseinheit entspricht einem Fluggast mit Handgepäck oder 100 kg Luftfracht.

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

Ergebnisse	2025	2024
Umsatzerlöse Konzern (Mio. €)	335,4	315,3
Umsatzerlöse FSG (Mio. €)	290,8	278,2
Personalaufwand FSG (Mio. €)	94,8	87,5
EBITDA FSG (Mio. €)	30,9	26,1
Geschäftsergebnis Konzern (Mio. €)	-0,9	-6,4
Geschäftsergebnis FSG (Mio. €)	2,1	-6,1
Eigenkapitalquote FSG (%)	65,8	65,3

Personal	2025	2024	Veränderung in %
Flughafen Stuttgart GmbH	1.167	1.155	1,0
Baden-Airpark GmbH	388	313	8,0
Stuttgart Airport Ground Handling GmbH	455	508	-10,4
S. Stuttgart Ground Services GmbH	294	289	1,7
Flughafen Stuttgart Handels- und Services GmbH	120	115	4,4
Anzahl Mitarbeitende gesamt	2.424	2.380	1,9

INHALT

- 02 Vorwort der Geschäftsführung
- 04 Der Flughafen Stuttgart
- 08 Über diesen Bericht

Financial

- 18 Zusammengefasster Lage- und Konzernlagebericht
- 28 Bilanz
- 30 Gewinn- und Verlustrechnung
- 31 Anhang
- 40 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
- 45 Bericht des Aufsichtsrats

Environmental

- 48 E1 – Klimaschutz und Energie
- 58 E2 – Umweltmanagement
- 62 E4 – Biodiversität und Ökosysteme
- 66 E5 – Ressourcen und Kreislaufmanagement

Social

- 72 S1 – Beschäftigte und Arbeitsumfeld
- 82 S3 – Nachbarschaft und Gesellschaft
- 86 S4 – Passagiere und Besuchende

Governance

- 92 G1 – Corporate Governance und Compliance
- 97 Organe der Gesellschaft
- 98 GRI-Index

- 104 Impressum



Die Geschäftsführer Ulrich Hepp (rechts) und Carsten Poralla (links) gehen gemeinsam voran. Sie arbeiten mit dem gesamten Flughafen kontinuierlich an der Konnektivität und der Leistungsstärke des STR.

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

Baden-Württemberg mit der Welt verbinden – das haben wir 2025 wieder für all diejenigen getan, die zu den rund 9,6 Mio. Fluggästen am Flughafen Stuttgart gehörten. Aber nicht nur einzelne Passagiere profitierten von der internationalen Konnektivität Stuttgarts, sondern auch die Region als Ganzes, exportorientierte Unternehmen sowie der Tourismus. Für diese sind und bleiben wir ein zentraler Erfolgsfaktor.

Umgekehrt gilt: Um die wirtschaftliche Stärke Baden-Württembergs zu erhalten, um Investitionen und Beschäftigung hierzulande wieder anzukurbeln, sollten wir die Chancen internationaler Vernetzung für unsere Region voll ausschöpfen. Daran arbeiten wir als Flughafen kontinuierlich – 2025 kamen neue Ziele hinzu, beispielsweise Jeddah, Marrakesch, Malta und Dublin. Den Schwerpunkt ihres Angebots verlagerten Airlines allerdings aufgrund hoher staatlicher Standortkosten zunehmend aus Deutschland heraus. Dies hat sich 2025 auch bei uns am STR bemerkbar gemacht. Die von der Regierung beschlossene Rücknahme der letzten Luftverkehrssteuererhöhung zum 1. Juli 2026 war daher ein unerlässlicher erster Schritt, um die Wettbewerbsfähigkeit wiederherzustellen.

Besonders erfreulich ist, dass es uns trotz der herausfordernden Bedingungen gelungen ist, wieder in die Gewinnzone zurückzukehren. Das Konzernergebnis liegt mit 0,9 Mio. € im Plus, was nicht zuletzt an der um 4,8 % gestiegenen Passagiernachfrage lag. Unser Dank gilt allen voran unseren Mitarbeitenden, Geschäftspartnerinnen und -partnern sowie Fluggästen, deren Einsatz und Vertrauen diesen Erfolg erst möglich machten. Trotzdem bleiben die Erwartungen für 2026 gedämpft. Darüber, wie wir dieser Entwicklung entgegenwirken wollen, können Sie ab Seite 24 mehr lesen.

Bei aller Unsicherheit steht eines bereits fest: Als *the fairport* bleibt es unser Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen Europas zu sein. Zudem bekennen wir uns weiterhin ausdrücklich zu den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen.

Dass verantwortungsvoller Weitblick und wirtschaftliche Stabilität für uns Hand in Hand gehen, zeigt sich in unserer entschlossenen Umsetzung der Klimastrategie STRzero (→ S. 48). Ein Beispiel: Indem wir den Verkehr auf unserem Vorfeld kontinuierlich elektrifizieren, erhöhen wir dort Jahr für Jahr die Energieeffizienz und senken die Betriebskosten. Durch das 2025 erfolgreich abgeschlossene Förderprojekt finalize! ist es uns gelungen, unsere schon starke Elektroflotte um nochmals 45 E-Fahrzeuge zu erweitern.

Anders als bisher folgt die Struktur unseres Berichts ab diesem Jahr einer neuen Logik. Um eine EU-weite Vergleichbarkeit zu erreichen und die Transparenz weiter zu erhöhen, berichten wir neuerdings in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Der nichtfinanzielle Teil des Berichts besteht deshalb aus den drei übergeordneten Kapiteln Environmental (→ S. 46), Social (→ S. 70) und Governance (→ S. 90).

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.

[GRI 2-1] 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.



Als Drehscheibe für Konnektivität verbinden wir am Flughafen Stuttgart Menschen, Unternehmen und Märkte. So vernetzen wir die Wirtschaftsregion Stuttgart mit Zielen in Europa und darüber hinaus.

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 (→ S. 52). Mit seiner Klimastrategie STRzero (→ S. 48) 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 Hepe 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 (→ S. 97).

[GRI 2-1] Die Aktivitäten der FSG konzentrieren sich ausschließlich auf Deutschland; sämtliche Tochterunternehmen sind ebenfalls im Inland angesiedelt. Zum Konzern gehören folgende Mehrheitsbeteiligungen:

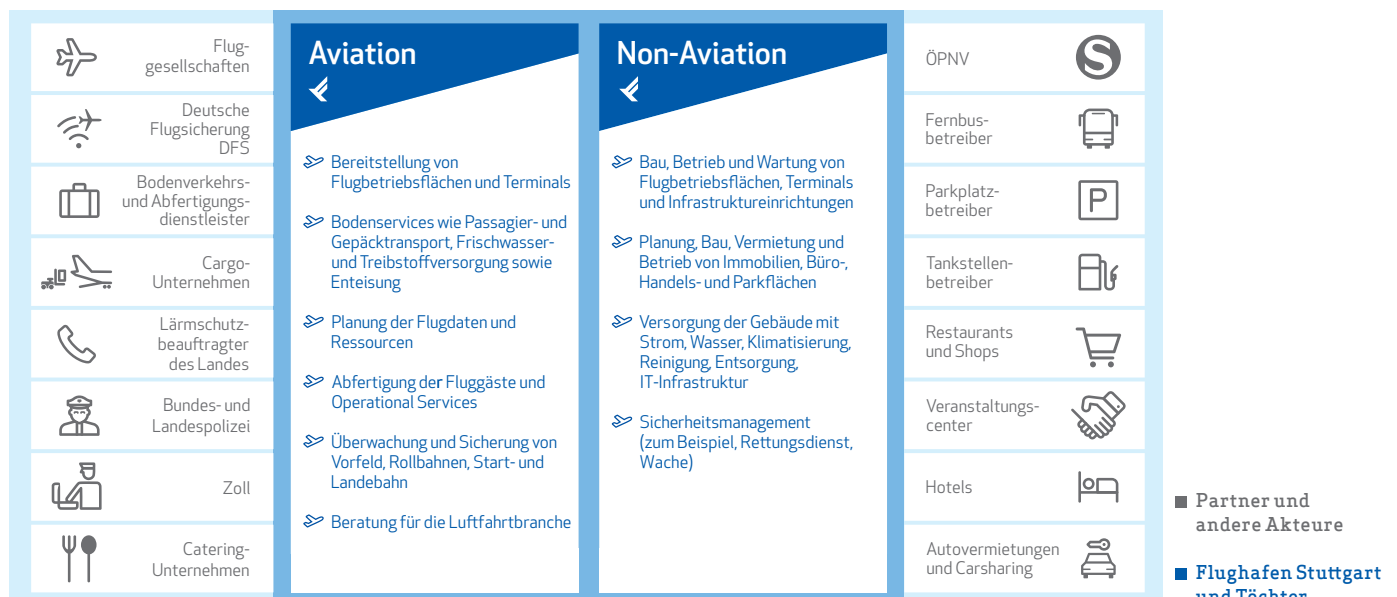
- Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG, 100 %)
- Flughafen Stuttgart Handels- und Service GmbH (HSG, 100 %)
- Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG, 100 %)
- Cost Aviation GmbH (CA, 75 %)
- S. Stuttgart Ground Services GmbH (SGS, 74,9 %)

Für die Tochterunternehmen am Standort Stuttgart gilt der fairport-Kodex (→ S. 92), 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 %)

Geschäftsmodell des Flughafen Stuttgart



Unternehmensziele des STR



Verkehr

Wir verbinden Menschen, Baden-Württemberg und die Welt.



Wertschöpfung

Wir wirtschaften erfolgreich und nachhaltig.



Service

Wir begeistern Kundinnen und Kunden.



Airport City

Wir entwickeln neue Geschäftsfelder.



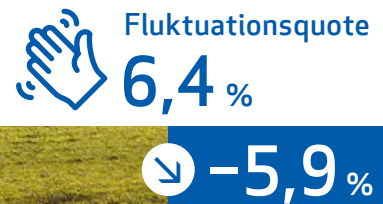
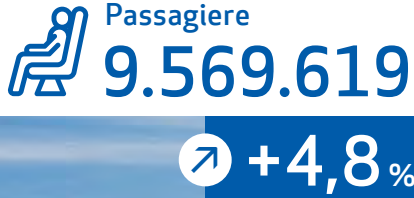
Umwelt

Wir gestalten verantwortungsvoll den Flughafen der Zukunft.



Mitarbeitende

Wir sind ein attraktiver Arbeitgeber.



* CO_{2eq}-Emissionen im direkten Betrieb (Scope 1 und 2) pro Verkehrseinheit.

ÜBER DIESEN BERICHT

Integrierte Berichterstattung

[GRI 2-2 und GRI 2-3] Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) vereint in diesem 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.

[GRI 2-4] Seit dem Jahr 2024 berichtet der Flughafen Stuttgart seine Kennzahlen und Entwicklungen in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) in ihrer Fassung vom 09. 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 Wesentlichkeitsanalyse, welche die Grundlage für die relevanten, zu berichtenden Themen bildet, hat die FSG im Berichtsjahr abgeschlossen. Die Inhalte der wesentlichen Standards fließen in folgende Kapitel ein:

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

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.

Externe Prüfung und Zertifizierung

[GRI 2-5] Die Menold Bezler Rechtsanwälte Steuerberater Wirtschaftsprüfer Partnerschaft mbB hat den Jahresabschluss der FSG – bestehend aus dem zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht sowie der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung als

auch dem Anhang einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2025 geprüft. Die unabhängigen Abschlussprüfer erteilen der FSG einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, der auf den Seiten 40 bis 44 veröffentlicht ist.



Der STR zeigt sich nicht nur in der Berichterstattung, sondern auch bei seinen Flughafenführungen transparent. Dabei demonstriert er zielgruppengerecht, wie bestimmte Abläufe im Airport-Alltag funktionieren.

Allgemeine Informationen

BP-1 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. Es wurden Informationen berücksichtigt, die bis zum 05. März 2026 vorlagen.

Der Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2025 wurde auf Basis der Vorgaben des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Im Einklang mit diesen Anforderungen informiert der zusammengefasste Lage- und Konzernlagebericht über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Jahr 2025 sowohl der FSG als auch ihrer Tochterunternehmen. Zudem berichtet der Landesairport über seine Nachhaltigkeitsziele und -maßnahmen. Seine Aktivitäten legt er in Anlehnung an die ESRS-Standards offen.

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. Eine Übersicht sämtlicher im Bericht behandelten Standardangaben findet sich im GRI-Index auf den Seiten 98 bis 103. 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 27. März 2026.



Nicht nur der Tabellenplatz glänzt: Das neue Flugzeug der Airline SunExpress im Design des VfB Stuttgart wird traditionell mit einem Wassersalut von der Flughafenfeuerwehr am STR begrüßt. Die Fluggesellschaft und der Fußballclub starteten im Jahr 2025 eine neue Partnerschaft.

BP-2 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 nichtfinanzielle Erklärung enthält – an den betreffenden Stellen gekennzeichnet – Hochrechnungen. Die FSG legt alle wichtigen Informationen dazu offen, um ein Verständnis der Genauigkeit der Berichterstattung zu ermöglichen.

Die zukunftsgerichteten Aussagen bergen Risiken und Unsicherheiten und sind auf Basis der zum Redaktionsschluss beziehungsweise zum Zeitpunkt der Abnahme des Jahresabschlusses verfügbaren

Informationen getroffen worden. Bei aller Sorgfalt kann es dabei letztlich durch vielfältige, nicht vorhersehbare Einflussgrößen zu Abweichungen kommen.

Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheiten

Die folgenden in der Tabelle aufgeführten Kennzahlen beinhalten Hochrechnungen und Ergebnisunsicherheiten, die sich beispielsweise aus der Verfügbarkeit verlässlicher Daten entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und/oder der Genauigkeit von Messtechniken ergeben.

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.

ESRS-Angabepflicht	Kennzahl	Seitenzahl
E1-5	Gesamtenergie, Brennstoffenergiebezug, eigenerzeugter Strom, Stromerzeugung in PV-Anlagen, Wärme- und Kälteproduktion, Kraftstoffbezug, Prozessenergie	54, 55
E1-5	Strombedarf, Strombezug, Wärmebezug	54, 55
E1-6	CO _{2eq} -Emissionen Scope 1 und Scope 3	56
E5-1	Bezug Frischwasser, häusliches Schmutzwasser	68
E5-5	Abfallaufkommen	69

Management-Angaben

IRO-1 Verfahrensbeschreibung

Der Prozess zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO) wurde im Berichtsjahr vom CSRD-Kernteam in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Fachabteilungen auf Grundlage der ESRS-Standards durchgeführt. Dabei wurden Auswirkungen, Risiken und Chancen in Anlehnung an Methodiken aus dem Risikomanagementsystem und unter Einbezug von internem Wissen durchgeführt. Die Interessen der verschiedenen Stakeholder wurden durch die jeweiligen Fachabteilungen berücksichtigt, welche sich regelmäßig mit den betroffenen Anspruchsgruppen im Austausch befinden. Die Identifikation und Bewertung erfolgten auf Grundlage einer Brutto-Betrachtung.

1. Schritt: Identifikation relevanter Themen und IRO

Das CSRD-Kernteam hat die relevanten Themen auf Basis der ESRS-Standards identifiziert. Dazu wurden Workshops mit Fachabteilungen durchgeführt, welche die Sicht der relevanten Interessengruppen einbrachten. In diesen Gesprächen erhoben die Beteiligten über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg Auswirkungen, Chancen und Risiken, wobei unternehmensspezifische Besonderheiten berücksichtigt wurden. Die IRO wurden den einzelnen Stufen der Wertschöpfungsketten zugeordnet. Insgesamt wurden 214 IRO identifiziert. Externe Sachverständige wurden in diesem Prozessschritt nicht eingebunden.

2. Schritt: Bewertung der IRO

Die identifizierten IRO wurden anschließend gemäß ESRS unter Anwendung folgender Kriterien in Anlehnung an das Risikomanagement bewertet:

Bewertung von tatsächlichen Auswirkungen	
Kriterium	Skala
Ausmaß (Scale)	1) sehr niedrig
	2) niedrig
	3) mittel
	4) hoch
	5) sehr hoch
Umfang (Scope)	1) begrenzt
	2) konzentriert
	3) mittel
	4) weitverbreitet
	5) global
Behebbarkeit	1) leicht (kurzfristig)
	2) mit Aufwand (Zeit und Kosten)
	3) schwer oder mittelfristig
	4) sehr schwer oder langfristig
	5) irreversibel

Bewertung von potenziellen Auswirkungen	
Kriterium	Skala
Ausmaß (Scale)	1) sehr niedrig
	2) niedrig
	3) mittel
	4) hoch
	5) sehr hoch
Umfang (Scope)	1) begrenzt
	2) konzentriert
	3) mittel
	4) weitverbreitet
	5) global
Behebbarkeit	1) leicht (kurzfristig)
	2) mit Aufwand (Zeit und Kosten)
	3) schwer oder mittelfristig
	4) sehr schwer oder langfristig
	5) irreversibel
Eintrittswahrscheinlichkeit	1) nahezu sicher (< 1 Jahr)
	2) sehr wahrscheinlich (1-3 Jahre)
	3) wahrscheinlich (4-10 Jahre)
	4) unwahrscheinlich (10-20 Jahre)
	5) gering (> 20 Jahre)

Bewertung von Risiken	
Kriterium	Skala
Finanzielles Ausmaß (Scale)	1) unbedeutend (< 0,15 Mio. €)
	2) gering (> 0,15 Mio. € < 3,75 Mio. €)
	3) mittel (> 3,75 Mio. € < 7,5 Mio. €)
	4) groß (> 7,5 Mio. € < 15 Mio. €)
	5) geschäftskritisch (> 15 Mio. €)
Eintrittswahrscheinlichkeit	1) nahezu sicher (< 1 Jahr)
	2) sehr wahrscheinlich (1-3 Jahre)
	3) wahrscheinlich (4-10 Jahre)
	4) unwahrscheinlich (10-20 Jahre)
	5) gering (> 20 Jahre)

3. Schritt: Bestimmung der Wesentlichkeit der IRO

Im nächsten Schritt wurden die gesamten IRO hinsichtlich Ausmaß, Umfang, Behebbarkeit und Eintrittswahrscheinlichkeit von den Fachabteilungen überprüft. Die Expertinnen und Experten untersuchten ausschließlich die Punkte, welche in ihre Zuständigkeitsbereiche fielen. Die Bewertung ergab 53 wesentliche Risiken, Chancen und Auswirkungen.

4. Schritt: Validierung der Ergebnisse

Die Ergebnisse wurden in einer abschließenden Validierungsphase durch das CSRD-Kernteam insbesondere auf Plausibilität geprüft. Bei Rückfragen wurden die Fachabteilungen eingebunden und die Punkte gegebenenfalls erneut diskutiert. Nach Abschluss dieser Phase wurden die wesentlichen IRO der Geschäftsführung in angemessener Art präsentiert. Abschließend wurden sie dem Aufsichtsrat in dessen Sitzung im 3. Quartal 2025 vorgestellt.



Wir kontrollieren fortlaufend, welche Auswirkungen unsere Arbeit haben kann und welche Schritte notwendig sind, um Umweltbelastungen zu vermeiden. Die Wesentlichkeitsanalyse nach CSRD hilft uns dabei, Chancen zu erkennen und Risiken transparent zu bewerten.

Governance-Angaben

GOV-1 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.

Zum Stichtag 31.12.2025 ergab sich folgende geschlechterbezogene Verteilung:

	Anteil weiblicher Mitglieder in %	Anteil männlicher Mitglieder in %
Geschäftsführung	0	100
Aufsichtsrat	25	75

Aufgaben und Zuständigkeiten

Die Geschäftsführung leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und besteht aus zwei Mitgliedern. Der Sprecher der Geschäftsführung leitet die Bereiche Corporate Communications & Public Affairs, Aviation Operations, Zentrale Services und Sicherheit sowie Controlling und Finanzen. Der zweite Geschäftsführer verantwortet die Bereiche Grundsatzplanung, Mobilitätsmanagement, Infrastruktur und Immobilien. Commercial und Customer Experience verwalten beide.

Der obersten Managementebene obliegt 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.

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.

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.

GOV-2 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.

GOV-3 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).

GOV-4 Sorgfaltspflicht

Die folgende Tabelle zeigt, wie der Flughafen Stuttgart die Kernelemente der Sorgfaltspflicht für Menschen und Umwelt umsetzt und an welchen Stellen sie in diesem Bericht dargestellt sind.

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Seitenangabe
Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	14, 92
Einbindung betroffener Interessenträger	72, 73, 82-84, 86, 88
Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen auf Mensch und Umwelt	12, 13
Maßnahmen zum Umgang mit negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt	50, 51, 60, 64, 66, 67, 74, 85, 89
Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen	52, 54-57, 94, 95

GOV-5 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.





Terminal 4

Information



330



Financial

- Zusammengefasster Lage- und Konzernlagebericht
- Bilanz
- Gewinn- und Verlustrechnung
- Anhang
- Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
- Bericht des Aufsichtsrats

Dieser Abschnitt enthält den geprüften Jahresabschluss sowie den zusammengefassten Lage- und Konzernlagebericht. Sie geben Aufschluss über die Vermögens- und Ertragslage der Flughafen Stuttgart GmbH und des gesamten Konzerns.

ZUSAMMENGEFASSTER LAGE- UND KONZERNLAGE- BERICHT

der Flughafen Stuttgart GmbH für das Geschäftsjahr 2025

Grundlagen des Konzerns

Der Flughafen Stuttgart ist die Schnittstelle zwischen der Region Stuttgart, dem Land Baden-Württemberg und dem nationalen wie internationalen Luftverkehr. Er stellt die globale Anbindung für die Menschen und Unternehmen in seinem Einzugsgebiet sicher. Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG), deren Sitz sich in Stuttgart befindet, übernimmt die Betriebsführung. Die Gesellschaft ist zu 65 % im Besitz des Landes Baden-Württemberg und zu 35 % der Stadt Stuttgart. Die Geschäftstätigkeiten der FSG gliedern sich in die beiden Bereiche Aviation und Non-Aviation. Der Konzern verantwortet sowohl sämtliche Abläufe im Flug- und Terminalbetrieb als auch die dazugehörigen Serviceleistungen.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen der Luftfahrtbranche: ein weiteres Jahr mit Konflikten, Kriegen und Klimawandel

Im Jahr 2025 ließen geopolitische und wirtschaftliche Krisen die Welt nicht zur Ruhe kommen. Der Präsident der USA ordnete zu Beginn seiner zweiten Amtszeit zahlreiche Strafzölle an, die den weltweiten Handel empfindlich störten und die der europäischen und besonders der deutschen Industrie große Probleme bereiten.

Die militärischen Großkonflikte sind weiter ungelöst: Zwar wurden die Geiseln aus den Händen der Terrororganisation Hamas befreit, ob der US-Friedensplan jedoch trägt, ist offen. Eskalationen wie derzeit die militärischen Operationen der USA und Israels im Iran verdeutlichen das Risiko weiterer Spannungen im Nahen Osten. Daneben setzte

Russland seinen Angriffskrieg gegen die Ukraine mit unverminderter Härte fort. Gleichzeitig intensivierten sich hybride Angriffe auf die EU-Staaten. Provokationen wie zum Beispiel Drohnenüberflüge über kritische Anlagen, Cyberattacken oder Luftraumverletzungen sind an der Tagesordnung.

Bei der Verkehrserholung nach der Pandemie konnte Deutschland seinen Rückstand zum Rest Europas auch 2025 nicht aufholen. Der Standort wird durch hohe staatliche Kosten im Wettbewerb eingeschränkt: Hohe Luftsicherheitsgebühren, ein Rekordanstieg bei den Flugsicherungsgebühren und nationale Alleingänge bei Ticketsteuern schädigten der internationalen Konnektivität. Viele Verbindungen wurden eingestellt und Frequenzen ausgedünnt.

Im November 2025 beschloss die Bundesregierung ein Entlastungspaket für die Branche. Es sieht die Rücknahme der Luftverkehrssteuererhöhung zum 01. Juli 2026 vor, die Streichung der nationalen Power-to-Liquid-Quote und die Übernahme der Flugsicherungskosten der Regionalflughäfen. Inwieweit dies die Branche entlastet, bleibt abzuwarten.

Es zeichnen sich entscheidende Weichenstellungen ab. Das regelbasierte weltweite Miteinander in Handel und Politik wird zunehmend ausgehöhlt, Multilateralismus abgelöst durch Machtpolitik. Für Europa und die Industrienation Deutschland steht viel auf dem Spiel, Freiheit und Wohlstand sind bedroht. In Anbetracht der wirtschaftlichen Herausforderungen und der Notwendigkeit der Dekarbonisierung des Fliegens macht dies eine starke strategische Zusammenarbeit aller Partner in der Luftfahrt umso wichtiger.



Der Landesairport will Baden-Württemberg und die Welt möglichst nachhaltig und klimaschonend miteinander verbinden.

Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft und des Konzerns

Luftverkehr

Fluggäste: Reiselust weiterhin spürbar

Im Jahr 2025 zählte der Flughafen Stuttgart (STR) insgesamt rund 9,6 Millionen Passagiere – das entspricht einem Anstieg der Nachfrage um 4,8% gegenüber dem Vorjahr. In jedem Monat – mit Ausnahme von März und Mai – war die Zahl der Reisenden höher als im Jahr 2024. Der passagierstärkste Tag war der 22. August 2025, an diesem nutzten 40.505 Personen den STR.

Insgesamt 124 Destinationen in 40 Ländern waren im Berichtsjahr im Flugplan des Stuttgart Airport zu finden. Eurowings flog Dublin, Malta, Mostar, Jeddah, Marrakesch und Amman neu an. SunExpress nahm Bursa, Ordu-Giresun am Schwarzen Meer und Balikesir-Edremit ins Programm mit auf. Erstmals ab Stuttgart waren Electra Airways sowie Fly One unterwegs. Erstere bietet Flüge nach Burgas und Varna an der Goldküste, letztere nach Chişinău an. Air France hingegen beendete das Angebot nach Paris nach dem Sommerflugplan 2025. British Airways strich nach dem Winterflugplan 2025/2026 die Destination London ab Stuttgart aus ihrem Portfolio. Vom STR gibt es weiterhin viele europäische Verbindungen und Ferienzele – wichtige Umsteigehubs wie Amsterdam, Barcelona, Istanbul, Frankfurt, Warschau, Wien oder Zürich werden täglich angesteuert. Der Landesairport sichert sich somit die Konnektivität an die weltweiten Streckennetze der Airlines.

Das europäische Ausland stellte mit knapp 8 Mio. Reisenden (+5,9%) den größten Marktanteil, 438.010 Menschen (+12,9%) waren ins übrige Ausland unterwegs. Innerdeutsch flogen nur rund 1,1 Mio. Passagiere (-5,3%), vorwiegend nach Berlin und Hamburg; auch Zubringerflüge zu den Umsteigehubs der Lufthansa Group zählen dazu. Die Sparten Visiting Friends and Relatives (VFR) und die touristischen Verkehre bestimmen weiterhin die Nachfrage in Stuttgart.

Wichtigste Destinationen 2025

Zielland	Fluggäste ¹	Veränderung zu 2024 in %
Türkei	2.067.716	4,8
Spanien & Kanaren	1.669.436	0,8
Deutschland	1.138.404	-5,2
Griechenland	808.487	3,7
Italien	467.588	-12,6

Zielort	Fluggäste ¹	Veränderung zu 2024 in %
Istanbul	922.956	12,5
Palma de Mallorca	638.710	2,6
Antalya	570.857	-4,8
Pristina	372.040	14,2
Barcelona	359.151	-2,3

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

Flugbewegungen: mehr Verkehr am STR

Im Jahr 2025 wurden am STR insgesamt 95.765 Flugbewegungen verzeichnet. Dies entspricht einer Zunahme von 1,7 %. Am bewegungsstärksten Tag wurden 318 Abfertigungen durchgeführt. Pro Passagierflugzeug reisten durchschnittlich 128 Personen, was eine Auslastung von 79,3 % bedeutet. Der Sitzladefaktor hat sich im Vergleich zum Vorjahr damit leicht verringert.

Von Stuttgart aus starteten und landeten insgesamt 39 Fluggesellschaften. Den größten Marktanteil besitzt weiterhin Eurowings, eine Tochter der Lufthansa, mit 40,0 %. Dahinter folgt SunExpress (8,5 %) auf dem zweiten Platz, während Pegasus Airlines (5,9 %) den dritten Rang belegt. Nummer vier und fünf unter den größten Anbietern am STR sind TUI fly (5,5 %) und Lufthansa (5,1 %). Zusammengenommen erreichten die Airlines der Lufthansa Group einen Marktanteil von 48,0 % am Flughafen Stuttgart.

Luftfracht: Cargo-Aufkommen nimmt zu

Das Cargo-Volumen betrug im Berichtsjahr 34,6 t; das sind 0,9 % mehr als im Vorjahr. Den größten Anteil daran hatte weiterhin die 2023 gestartete Luftfrachtverbindung der Spedition Kühne+Nagel, welche im Juni 2025 ihren 111. Flug vom STR Richtung USA durchführte. Die Strecke wird wöchentlich bedient. Am Flughafen Stuttgart werden überwiegend hochwertige Güter aus Branchen wie der Automobilindustrie oder dem Maschinenbau umgeschlagen.



Volle Terminals, vor allem in Ferienzeiten. Die Menschen wollen weiterhin reisen und nutzen den STR als Anfangs- und Endpunkt ihrer Reise.

Weitere Entwicklungen im Geschäftsverlauf

Der Flughafen Stuttgart hält an seiner Klimastrategie STRzero mit dem Zieljahr 2040 fest. In den ursprünglichen Planungen war vorgesehen, im Jahr 2028 mit dem Neubau des Terminals 4 zu beginnen und dafür Finanzierungsbeiträge der Gesellschafter zu erhalten. Vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage konnte die Landeshauptstadt Stuttgart die dafür benötigten Haushaltsmittel jedoch nicht in die Finanzplanung für das Jahr 2028 aufnehmen. Diese Tatsache und neue infrastrukturelle Anforderungen machen eine Anpassung der geplanten Umsetzung notwendig, um eine Sanierung weiterhin zu ermöglichen. Die Flughafengesellschaft hatte ihr Konzept für die Terminalgebäude von Beginn an modular aufgebaut, um auf Veränderungen dieser Art flexibel reagieren zu können. Die kurzfristig anstehenden Schritte hin zur Netto-Treibhausgasneutralität bleiben unverändert bestehen. Dazu zählen der Ausbau von PV-Anlagen sowie die vollständige Elektrifizierung der Vorfeldfahrzeuge.

In der Betriebsführung des Stuttgart Airport Busterminals (SAB) gab es einen Wechsel. Die Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH besetzt für die kommenden fünf Jahre die Betriebszentrale und kümmert sich über die Tochtergesellschaft Trapico um einen reibungslosen Ablauf vor Ort. Aktuell werden vom SAB aus rund 100 Ziele in Deutschland und ganz Europa angesteuert.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die FSG verbindet Geschäftserfolg und Nachhaltigkeit miteinander. Neben den wichtigen finanziellen Leistungsindikatoren Umsatz und EBITDA spielen daher auch nichtfinanzielle Steuerungsgrößen des fairports eine wesentliche Rolle. Sie sind im fairport-Programm niedergeschrieben und zahlen auf die Nachhaltigkeitsstrategie des Landesairports ein. Auf diese Weise möchte der Flughafen Stuttgart seine Vision, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein, umsetzen.

Die anhaltenden weltweiten Krisen beeinflussen die globale wirtschaftliche Entwicklung immer noch erheblich. Handelsbeschränkungen durch Zölle, erhöhter Wettbewerb aus China in deutschen Schlüsselindustrien und hohe Energiepreise belasten den weiterhin stagnierenden Export aus Deutschland zusätzlich. In der Region Stuttgart und Baden-Württemberg mit ihrem starken Fokus auf Automotive werden die Effekte besonders spürbar. Unternehmensgewinne sind in den vergangenen Jahren teilweise eingebrochen. Dadurch notwendige Einsparungen und die in der Folge entstehenden Belastungen für öffentliche und private Haushalte wirken sich auf die Ertragspotenziale der FSG weiter aus.

Dennoch hat die FSG ihren Weg der Konsolidierung im Jahr 2025 konsequent fortgesetzt. Das in den vergangenen Jahren erfolgreiche Krisenmanagement mit Fokus auf Liquidität, Arbeitsplatzsicherung und Kostensenkung führt im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmals seit 2019 wieder zu einem positiven Jahresergebnis. Zur nachhaltigen Stärkung ihrer Profitabilität unter den nunmehr vorherrschenden Rahmenbedingungen entwickelt sich die FSG mit ihrem Ergebnissicherungsprogramm weiter. Ziel ist dabei eine zukunftsfähige Unternehmensorganisation, die dazu in der Lage ist, die finanziellen, organisatorischen und konzeptionellen Herausforderungen für STRzero zu meistern.

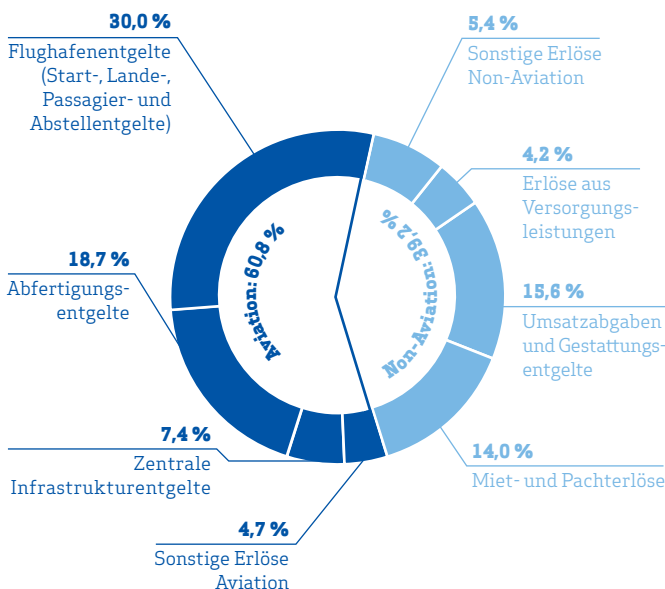
Aufbauend auf einem weiterhin stabilen operativen Betrieb ist die Zukunftsfähigkeit des Landesflughafens weiterhin eine Priorität. Der Flughafenstandort Stuttgart soll als moderner, leistungsfähiger Airport und Verkehrsdrehkreuz zukünftigen Herausforderungen gerecht werden und dabei ab dem Jahr 2040 netto-treibhausgasneutral sein.

Ertragslage FSG-Konzern

Der Umsatz des FSG-Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2025 auf 335,4 Mio. € (Vorjahr: 315,3 Mio. €). Das Konzernergebnis betrug -0,9 Mio. € (Vorjahr: -6,4 Mio. €).

Ertragslage Flughafen Stuttgart GmbH

Die FSG erwirtschaftet den überwiegenden Teil ihrer Erlöse passagierabhängig. Dazu zählen unter anderem Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG, Abfertigungsentgelte, Parkierungserlöse, Pachten und Umsatzabgaben aus Gastronomie und Retail. Die rund 9,6 Mio. Passagiere entsprechen der im Wirtschaftsplan hinterlegten Zahl und führen im Jahr 2025 zu einem Umsatz der FSG von 290,8 Mio. € (Vorjahr: 278,2 Mio. €). Dieser verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Segmente:



Geschäftsbereich Aviation: Umsatz erholt sich mit den Passagierzahlen

Der Umsatz des Geschäftsbereichs Aviation ist mit 177,0 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr (163,1 Mio. €) um circa 8,5 % gestiegen. Die Flughafenentgelte (Start-, Lande-, Passagier- und Abstellentgelte) trugen als nach wie vor größter Posten bei den Aviation-Erlösen mit 87,4 Mio. € zum Umsatz bei. Die hauptsächlich passagierabhängigen Erlöse lagen um 6,1 % höher als die Vorjahresumsätze in Höhe von 82,3 Mio. €.

Geschäftsbereich Non-Aviation: Erlöse aus Verpachtung leicht rückläufig

Bei den Non-Aviation-Umsatzerlösen (Immobilien, Facility Management, Informations- und Kommunikationstechnologie) verzeichnete die FSG mit 113,8 Mio. € ein leichtes Minus von 1,0 % im Vergleich zum Vorjahr (115,0 Mio. €). Die von Passagieren abhängigen Umsätze, unter anderem aus der Parkierung, sowie die Umsatzpacht der Gastronomieeinheiten und Ladengeschäfte nahmen vor dem Hintergrund der Verkehrserholung sowie der Preissteigerungen zu. Die Leerstandsquote in den Terminals betrug 9,4 % (2024: 8,8 %). Die Mieterlöse aus der Airport City, unter anderem aus SkyLoop, SkyOffice und SkyPort, waren durch den Auszug des Ankermieters Bundespolizei aus dem SkyOffice leicht rückläufig. Insgesamt lagen die im Non-Aviation-Bereich erzielten Umsätze mit 113,8 Mio. € auf Plan mit 113,7 Mio. €.

Materialaufwand sinkt durch geringere Energiekosten

Der Materialaufwand fiel mit 88,1 Mio. € um 1,7 Mio. € (-1,9 %) niedriger aus als im Vorjahr. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf niedrigere Kosten aus Projekten und niedrigere Energiekosten.

Steigender Personalaufwand

Der Personalaufwand stieg auf 94,8 Mio. € (Vorjahr: 87,5 Mio. €). Die Erhöhung ergab sich sowohl aus dem Personalaufbau als auch aus der ab 01.04.2025 geltenden Tarifierhöhung in Höhe von 3,00 %. Die Kostensteigerungen aus den Tarifierhöhungen sowie der Personalaufbau im Jahr 2024 wirken sich als Ganzjahreseffekt ebenfalls aus.

Abschreibungen auf Vorjahresniveau

Das Abschreibungsvolumen 2025 lag mit 29,9 Mio. € auf Vorjahresniveau (30,0 Mio. €). Es bleibt für die FSG von essenzieller Bedeutung, weiterhin in den alternden Anlagenbestand zu investieren, um die Gebäude und Anlagen betriebsbereit zu halten.

Sonstige betriebliche Aufwendungen nehmen zu

Im Geschäftsjahr 2025 stieg das Gesamtvolumen der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 4,8 Mio. € gegenüber dem Vorjahr auf 82,7 Mio. €. Aufgrund der notwendigen Überarbeitung der Sanierungsarbeiten im Rahmen von STRzero sind Korrekturen auf die bisherigen Planungskosten zum Neubau des Terminals 4 in Höhe von 6,0 Mio. € notwendig. Die weiteren sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber Vorjahr um 1,2 Mio. € gesunken.

Finanzergebnis positiv

Infolge der positiven Ergebnisentwicklung konnte die FSG ihre Fremdkapitalverbindlichkeiten binnen Jahresfrist trotz gestiegener Investitionen um 4,5 Mio. € auf 119,0 Mio. € zum 31. Dezember 2025 reduzieren. Sie refinanziert sich weiterhin zu marktüblichen Konditionen am Kapitalmarkt und profitiert dabei von den Leitzinssenkungen der EZB in Form von niedrigeren Zinsen. Die im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen Zinsen in Verbindung mit einer rückläufigen Verschuldung führen in Summe zu einem Zinsaufwand von 3,7 Mio. € (Vorjahr: 5,8 Mio. €). Die Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungsverträgen von den Tochtergesellschaften lagen bei 4,9 Mio. € (Vorjahr: 5,8 Mio. €). Damit konnte insgesamt ein positives Finanzergebnis in Höhe von 1,1 Mio. € (Vorjahr: -2,2 Mio. €) erzielt werden.

Jahresergebnis wieder positiv

Die Flughafen Stuttgart GmbH kommt erstmalig seit 2019 wieder in die Gewinnzone. Insgesamt ist das Jahresergebnis gegenüber dem Vorjahr (-6,1 Mio. €) mit +2,1 Mio. € somit um 8,2 Mio. € verbessert und liegt 5,6 Mio. € über dem geplanten Jahresergebnis. Das EBITDA als Indikator für die operative Performance ist deutlich positiv und lag für das Geschäftsjahr bei 30,9 Mio. € und damit über Vorjahr und Plan.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die notwendigen Investitionen in das Anlagevermögen des Geschäftsjahres konnten aus dem eigenen Cashflow sowie dem bestehenden Kreditrahmen finanziert werden. Zum 31. Dezember 2025 betrug das Eigenkapital 335,5 Mio. € (Vorjahr: 333,4 Mio. €). Die Eigenkapitalquote liegt mit 65,8 % (Vorjahr: 65,3 %) weiterhin deutlich über dem Branchendurchschnitt und ist einer der Gründe dafür, dass sich die FSG auch künftig am Kapitalmarkt refinanzieren kann.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind im Konzern gesunken und mit 83,5 Mio. € unterhalb des Vorjahresniveaus mit 87,9 Mio. €. Insgesamt zeigt die Entwicklung des Fremdkapitalbestands, dass die getroffenen Managemententscheidungen wirksam sind und die Liquidität des Konzerns durch einen Rückgang der Verschuldung entlasten. Die vorhandenen Kreditlinien sind zur Sicherung der Liquidität ausreichend.

Investitionen in die Zukunft

Die Flughafengesellschaft benötigt insbesondere für den Bestandserhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur Kapital. Im vergangenen Geschäftsjahr brachte die Flughafengesellschaft 31,1 Mio. € (Vorjahr: 19,3 Mio. €) für immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagevermögen auf.

Tochtergesellschaften

Baden-Airpark GmbH (65,8 %)

Mehrheitsgesellschafterin der Baden-Airpark GmbH (BAG) ist die FSG mit 65,8 %. Die übrigen 34,2 % der Anteile hält die Baden-Airpark Beteiligungsgesellschaft mbH, ein Zusammenschluss regionaler Gebietskörperschaften aus Städten, Landkreisen und Gemeinden. Am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) wurden 2.265.177 Passagiere im Jahr 2025 abgefertigt (Vorjahr: 1.812.844 Passagiere).

Das Geschäftsergebnis im Aviation-Bereich war stark beeinflusst von den gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wenngleich die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre am FKB deutlich besser als der Branchendurchschnitt verlaufen ist. Insgesamt erwirtschaftete der Aviation-Bereich 2025 Erlöse in Höhe von 16.200 T€ (Vorjahr: 13.158 T€) und lag somit um 17,0 % über Plan.

Der Non-Aviation-Bereich entwickelte sich ebenfalls positiv. Die sogenannten Non-Aviation-Erlöse in den Bereichen Gastronomie, Parkierung, Mietwagen und sonstige Erlöse sind zum Großteil direkt von den Passagierzahlen abhängig. Die Parkierungsbewirtschaftung wurde zu Beginn des Geschäftsjahres in den Eigenbetrieb übernommen. Hierdurch sind die Non-Aviation-Erlöse überproportional gesteigert worden. Insgesamt erwirtschaftete der Bereich Non-Aviation Umsatzerlöse in Höhe von 14.927 T€ (Vorjahr: 12.207 T€) und lag somit um 7,6 % über dem Plan. Das Geschäftsjahr 2025 schloss mit einem Jahresergebnis von -2.107 T€ (Vorjahr: -2.371 T€).

Cost Aviation GmbH (75 %)

Die Tochtergesellschaft ist ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (75 %) und der Inform Institut für Operations Research und Management GmbH (25 %). Die Cost Aviation GmbH erwirtschaftete 2025 mit ihren Beratungen am Drittmarkt einen Umsatz von 129 T€ (Vorjahr: 174 T€) und ein Jahresergebnis von 14 T€ (Vorjahr: 22 T€).



Luftfracht schnell von Stuttgart aus in die Welt transportieren zu können, ist für viele Unternehmen im Bundesland Baden-Württemberg ein wichtiger Faktor.

Flughafen Stuttgart Energie GmbH (100 %)

Die hundertprozentige Tochtergesellschaft der FSG ist die Energiedienstleisterin für den Flughafen Stuttgart. Sie ist verantwortlich für den Bezug und Transport von Strom, Gas und Heizöl sowie die Produktion und Verteilung von Wärme, Kälte, Licht und elektrischer Energie. Durch die Insolvenz der Revo-Hospitality-Gruppe mit den zwei Mövenpick Hotels Messe und Airport am Flughafen wurden erforderliche Wertberichtigungen auf die Forderungen aus Stromlieferungen vorgenommen. Im Geschäftsjahr 2025 betrug das Ergebnis vor Ergebnisabführung 74 T€ (Vorjahr: 387 T€).

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

Die Konzerngesellschaft der FSG betreibt einen Teil der Einzelhandelsgeschäfte am Flughafen Stuttgart und Teile des gastronomischen Angebots in Terminal 1. Der Jahresumsatz betrug 28.335 T€ im Jahr 2025 (Vorjahr: 27.416 T€). Das Ergebnis vor Ergebnisabführung lag bei 2.161 T€ (Vorjahr: 2.934 T€).

SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (100 %)

Das Bodenabfertigungsunternehmen SAG ist eine hundertprozentige Tochter der FSG. Als Subunternehmerin führt die SAG in einem sogenannten Cost-Plus-Modell sämtliche Tätigkeiten im Bodenverkehrsdienst für die Flughafengesellschaft durch. Das Geschäftsfeld umfasst die komplette Gepäcksortierung, den Passagier- und Gepäcktransport zwischen Flugzeug und Terminal sowie die Abfertigung und

die Operations, zu denen auch die Ramp-Agent-Tätigkeiten gehören. Zu ihren Dienstleistungen zählen außerdem der Boarding Support, die Nachtluftpostabfertigung, die Bordkartenkontrolle, das sogenannte Pushback-Verfahren, bei dem die Flugzeuge von der Abfertigungsposition auf den Rollweg zurückgeschoben werden, der Kofferkuliservice und im Winterhalbjahr die Flugzeugenteisungen. Der Umsatz betrug im Geschäftsjahr 2025 42.533 T€ (Vorjahr: 42.687 T€). Das Ergebnis vor Ergebnisabführung lag mit 1.237 T€ auf Vorjahresniveau (1.238 T€).

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

Die S. Stuttgart Ground Services GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen der FSG (74,9 %) und der AHS Aviation Handling Services GmbH (25,1 %), betreibt den Geschäftsbereich Passage (Check-in, Ticketing und Lost & Found) am Flughafen Stuttgart. Angesichts der Zunahme des Abfertigungsvolumens stieg der Umsatz auf 19.143 T€ (Vorjahr: 17.688 T€). Das Jahresergebnis ist mit 801 T€ unter dem Vorjahr (1.788 T€).

Flughafen Parken GmbH (20 %)

Die FSG hält neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften eine 20%-Beteiligung an der Flughafen Parken GmbH. Diese erzielte einen Umsatz von 5.383 T€ und ein Ergebnis von 911 T€.



Die Tochtergesellschaft S. Stuttgart Ground Services GmbH sorgt für einen reibungslosen Ablauf beim Check-in und bei der Gepäckaufgabe in den Terminals.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Prognose Geschäftsjahr 2026

Nach zwei Jahren der Rezession in der Bundesrepublik Deutschland erwarten Wirtschaftsinstitute für das Jahr 2026 wieder eine leichte konjunkturelle Erholung und ein leichtes BIP-Wachstum. Die Entwicklung ist dabei aber überaus fragil. Krisenherde im Nahen Osten, der fortgesetzte Krieg in der Ukraine sowie zuletzt die Kontroverse innerhalb der NATO rund um die angedrohte Annexion Grönlands durch die USA zeigen, wie schnell sich die globalen Rahmenbedingungen ändern können. Insbesondere die damit in Verbindung stehende sprunghafte Zollpolitik durch US-Präsident Trump belastet den weltweiten Handel und damit auch die deutsche Exportindustrie.

Die Gewinneinbrüche des Automotive-Sektors sorgen für Belastungen in öffentlichen und privaten Haushalten. Sie senken die Kaufkraft und wirken sich dämpfend auf die Nachfrage nach Flugreisen aus. Weiterhin bestehende Standortnachteile in Deutschland durch hohe staatliche Kosten in Form der Luftverkehrssteuer sowie Luftsicherheits- und

Überfluggebühren wirken sich zusätzlich negativ auf den Verkehr aus. So rechnet der Landesairport für das Jahr 2026 mit einem leichten Rückgang von rund 2 % auf 9,4 Mio. Passagiere.

Auf Grundlage der unterstellten Passagierzahl geht die FSG für das Geschäftsjahr 2026 von einem Umsatz von 284,0 Mio. € aus. Mit einem geplanten EBITDA von 27,0 Mio. € sowie einem geplanten Jahresergebnis in Höhe von –5,6 Mio. € rechnet das Unternehmen mit einer deutlichen Verschlechterung gegenüber den Werten von 2025. Steigende Kosten für Personal und bezogene Leistungen sowie ein weiterhin hoher Instandhaltungsaufwand sind der Grund für die Ergebnisbelastung.

Bei ihren Überlegungen verliert die FSG die Notwendigkeiten der kommenden Jahre nicht aus dem Blick. Neben der Stabilisierung ihrer Profitabilität als Basis für notwendige Investitionen setzt sie ihre Anstrengungen zur Verbesserung der Konnektivität kontinuierlich fort. Grundlage für die Attraktivität des Standorts für Airlines bildet dabei die operative Zuverlässigkeit, die eine pünktliche Abfertigung

von Flugzeugen ermöglicht. Zur weiteren Integration von kritischen Passagierprozessen hat sich die FSG dazu entschieden, die Passagierkontrollen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz in den eigenen Verantwortungsbereich zu übernehmen. Dazu wurde ein Beleihungsvertrag mit dem Bundesinnenministerium geschlossen, der ab dem 01. November 2026 in Kraft treten wird. Aktuell trifft die FSG alle dafür notwendigen planerischen und organisatorischen Vorkehrungen.

Das Jahr 2026 wird wirtschaftlich herausfordernd. Wenngleich Preissteigerungen in verschiedenen Segmenten umgesetzt werden können, ist vor dem Hintergrund der rückläufigen Passagierzahlen mit keinem Umsatzwachstum zu rechnen. Gleichzeitig nehmen die Kostenbelastungen weiter zu. Es ist kein Stellenaufbau geplant, dennoch werden Tarifsteigerungen zu einer weiteren Zunahme der Personalkosten und der bezogenen Leistungen in Höhe von rund 3 Mio. € führen. Neben dem inflationsbedingten Kostenanstieg in weiteren Aufwandspositionen erhöhen sich auch die Finanzaufwendungen um insgesamt 1,2 Mio. €. Hier kommt insbesondere die höher werdende Verschuldung zur Finanzierung der notwendigen Investitionen zum Tragen.

Um die Verluste zu begrenzen, werden in dem bereits eingeführten Ergebnissicherungsprogramm Vorhaben gebündelt, um unter anderem Kosten zu senken und so die Profitabilität trotz sinkender Passagierzahlen zu stabilisieren. Ohne erste, bereits umgesetzte Maßnahmen würden die Verluste noch höher ausfallen.

Neben der Kostendisziplin prüft der Flughafen Stuttgart auch fortlaufend Möglichkeiten zur Verbesserung seiner Organisation. Ziele sind dabei, den Ressourceneinsatz effizienter zu gestalten und zusätzliche Erlöspotenziale zu heben. Neben der bereits genannten Übernahme der Passagierkontrollen bereitet sich die FSG im laufenden Jahr darauf vor, ab dem Jahr 2027 das Parkraummanagement in den eigenen Betrieb zu integrieren. Bisher wurde es von einem externen Dienstleister durchgeführt. Diese Eingliederung ist ein wesentlicher Baustein der Customer Journey. So soll zum einen das Reiseerlebnis der Passagiere verbessert werden, während gleichzeitig sichergestellt wird, dass alle Erlösmöglichkeiten entlang der Wertschöpfungskette konsequent genutzt werden.

Im Konzern hat die Flughafengesellschaft das über ihre Tochtergesellschaft HSG betriebene Gastronomiegeschäft als weiteres Standbein etabliert. Neben dem Automatengeschäft tragen die Bars „Manfred's“ und „barry's“ zur positiven Ergebnisentwicklung bei. Ferner steigt die Nachfrage nach Flugreisen am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden, an welchem der Flughafen Stuttgart Anteile hält, weiter. Die BAG verzeichnet im Berichtsjahr einen Rekord von knapp 2,3 Mio. Passagieren.

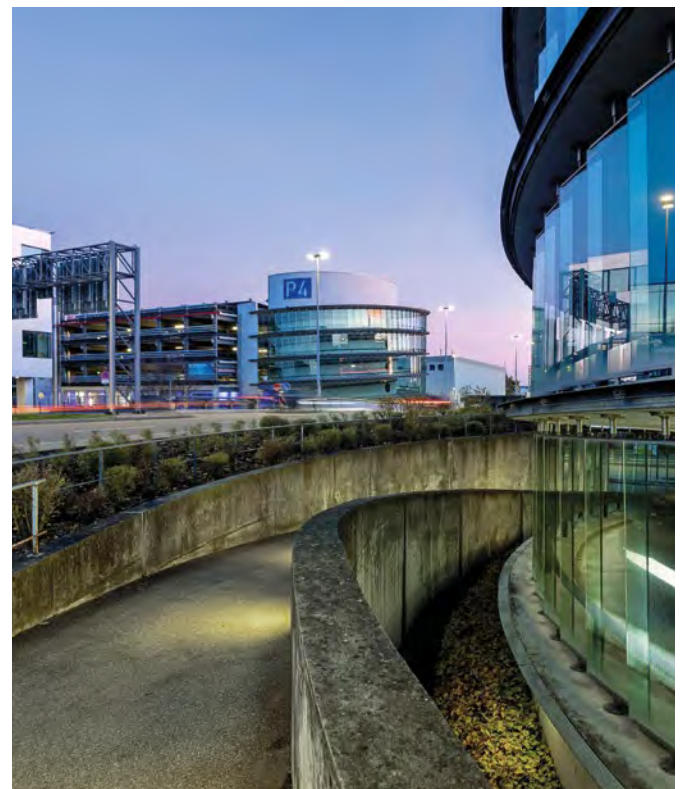
Insgesamt geht die FSG im Konzern für das Geschäftsjahr 2026 von einem deutlich positiven operativen Ergebnis (EBITDA) von 32,6 Mio. € sowie von einem Konzernjahresergebnis von -4,5 Mio. € aus.

Langfristprognose: Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Ökonomische Herausforderungen bestimmen die Planungen

Die wirtschaftliche Erholung der Flughafen Stuttgart GmbH hat sich im Geschäftsjahr 2025 fortgesetzt, sodass erstmals seit dem Beginn der Corona-Pandemie wieder ein positiver Jahresüberschuss erzielt werden konnte. Die Rahmenbedingungen bleiben aber weiterhin herausfordernd, um auch dauerhaft profitabel zu bleiben.

Zu den erschwerenden Faktoren gehören unter anderem die anhaltenden Wettbewerbsnachteile in Deutschland. Die Absenkung der Luftverkehrssteuer auf das Niveau des Jahres 2024 ist ein Schritt in die richtige Richtung, jedoch bleiben die staatlichen Standortkosten der weiterhin vorhandenen Luftverkehrssteuer sowie Gebühren für Passagierkontrollen und An- und Abflug im Vergleich zum europäischen Ausland weiterhin sehr hoch. Hinzu kommt die Wirtschaftskrise, welche Budgetanpassungen in Unternehmen und privaten Haushalten erfordert und damit die Nachfrage nach Flugreisen dämpft.



Die FSG plant, das Parkraummanagement im Jahr 2027 zu übernehmen. Danach ist sie selbst für den Betrieb der Parkhäuser verantwortlich.

Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten, wobei die genannten Faktoren im Jahr 2026 voraussichtlich zu einem leichten Rückgang der Passagierzahlen führen werden. Vor dem Hintergrund des ungebrochenen Bedürfnisses der Menschen nach Mobilität ist jedoch langfristig von einer Erholung der Passagierzahlen auf das Niveau von vor der Corona-Pandemie auszugehen. Eine wesentliche Rolle spielt dabei der Fernbahnanschluss im Rahmen des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm. Die geplante Eröffnung zum Jahr 2027 wurde durch die Bahn auf unbestimmte Zeit verschoben. Klar ist jedoch bereits jetzt, dass mit Abschluss der Bauarbeiten die Erreichbarkeit des Flughafens per Fern- und Regionalverkehr deutlich verbessert wird – insbesondere mit Vollendung des sogenannten Pfaffensteigtunnels in einem zweiten Schritt.

Die Klimastrategie STRzero steht für den Stuttgarter Flughafen nicht zur Disposition. Aktuelle Entwicklungen rund um die zukünftigen Anforderungen an die Infrastruktur sowie die schlechteren finanziellen Rahmenbedingungen erfordern jedoch Anpassungen. So werden derzeit die Planungen überarbeitet und dabei überprüft, wie eine Sanierung – insbesondere der Terminalgebäude – dennoch sinnvoll umgesetzt werden kann. Die kurzfristigen Maßnahmen auf dem Weg zur Erreichung der Netto-Treibhausgasneutralität sind davon nicht betroffen. So wird die Errichtung einer Großflächen-PV-Anlage neben der Start- und Landebahn ebenso weiter vorangetrieben wie die vollständige Elektrifizierung der Fahrzeugflotte auf dem Vorfeld bis ins Jahr 2030.

Neben der Passagiernachfrage sind steigende Kosten wesentlich für die ökonomische Entwicklung der FSG. Die vergangenen Jahre waren unter anderem vor dem Hintergrund der verschiedenen wirtschaftlichen und geopolitischen Krisen von großen Preisschwankungen geprägt. Insbesondere die Ausgaben für Bauleistungen und Energie haben teilweise sehr zugenommen. Die in der Folge stark gestiegene Inflation führte zu deutlichen Zinserhöhungen. Auch die Tarifabschlüsse beim Personal haben entsprechende Auswirkungen in der Bilanz der FSG nach sich gezogen. Wenngleich sich die Ausschläge reduziert haben, ist langfristig von einer weiteren Steigerung der Aufwendungen auszugehen.

Durch ein konsequentes Kostenmanagement, die permanente Optimierung der Geschäftsprozesse sowie die Erhöhung der Standortqualität begegnet die FSG der Herausforderung, ein ausgewogenes Verhältnis im Spannungsfeld zwischen dem Erhalt der Zukunftsfähigkeit und der Konnektivität des Landesairports sowie dem wirtschaftlichen Erfolg der FSG sicherzustellen.

Risikofrüherkennungssystem

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

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

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

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

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



39 Airlines bringen die Passagiere vom Landesairport in die Welt. Sein Streckennetz bietet viele europäische Destinationen und Verbindungen zu zahlreichen Umsteige hubs.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f. HGB

Die FSG unterliegt als mitbestimmtes Unternehmen dem Gesetz über die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen. In Anwendung der §§ 36 und 52 Abs. 2 GmbHG hat die Geschäftsführung für den Zeitraum 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025 für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung eine Zielgröße von 25 % festgelegt. Im Geschäftsjahr 2025 wurde die Zielgröße nicht erreicht, der Frauenanteil lag bei 24 %.

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

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

Stuttgart, 27. März 2026

Flughafen Stuttgart GmbH
Geschäftsführung

A blue ink signature of Ulrich Heppe.

Ulrich Heppe

A blue ink signature of Carsten Poralla.

Carsten Poralla

BILANZ

der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2025

Aktiva	31.12.2025 T€	31.12.2024 T€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	1.706	1.183
2. Geleistete Anzahlungen	1.158	647
	2.864	1.830
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	287.014	296.853
2. Technische Anlagen und Maschinen	41.374	41.964
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	34.148	30.681
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	14.639	8.660
	377.175	378.158
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	8.125	8.125
2. Beteiligungen	91.416	91.416
	99.541	99.541
	479.580	479.529
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.849	3.715
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.663	15.980
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.940	3.582
3. Forderungen gegen Gesellschafter	375	705
4. Sonstige Vermögensgegenstände	6.473	3.824
	24.451	24.091
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.033	862
	28.333	28.668
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.867	2.467
	509.780	510.664

Bilanz

Passiva	31.12.2025 T€	31.12.2024 T€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	50.000	50.000
II. Kapitalrücklage	295.446	295.446
	0	0
III. Verlustvortrag	-12.074	-5.987
IV. Jahresüberschuss/-fehlbetrag	2.083	-6.088
	335.455	333.371
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	4.967	5.099
2. Sonstige Rückstellungen	21.379	21.951
	26.346	27.050
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	83.535	87.884
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.640	12.534
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	38.030	37.340
4. Sonstige Verbindlichkeiten	8.495	8.233
	143.700	145.991
D. Rechnungsabgrenzungsposten	4.279	4.252
	509.780	510.664

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Flughafen Stuttgart GmbH vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2025

	31.12.2025 T€	31.12.2024 T€
1. Umsatzerlöse	290.772	278.173
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	2.463	1.605
3. Sonstige betriebliche Erträge	3.810	2.212
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12.498	14.640
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	75.606	75.182
	88.104	89.822
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	75.409	70.395
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	19.434	17.137
	94.843	87.532
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	29.909	29.954
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	82.702	77.872
8. Erträge aus Beteiligungen	1.389	1.176
9. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	3.472	4.559
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8	37
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	2.199
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.733	5.777
13. Ergebnis vor Ertragsteuern	2.623	-5.394
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	31
15. Ergebnis nach Steuern	2.623	-5.425
16. Sonstige Steuern	540	663
17. Jahresüberschuss/-fehlbetrag	2.083	-6.088

ANHANG

für das Geschäftsjahr 2025

Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 969 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Flughafenstraße 32, 70629 Stuttgart, Deutschland.

Der Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr 2025 wurde nach den Vorschriften des Dritten Buches des HGB und unter Berücksichtigung der Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

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

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

Verpflichtungen nach dem Energiewirtschaftsgesetz – EnWG

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

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

Die Flughafen Stuttgart GmbH ist Eigentümerin der Stromversorgungsanlagen am Flughafen Stuttgart. Im Rahmen eines Überlassungsvertrages werden diese Anlagen an die Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) verpachtet. Betreiberin der Versorgungsanlagen ist, entsprechend den vertraglichen Regelungen, die FSEG. Die Miet- und Pächterlöse für die Betriebsmittelüberlassung an die FSEG beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 10.663 T€ und die Erlöse aus Umsatzmiete, Wasser und übrigen Leistungen auf 628 T€. Weiterhin hat die Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2025 für Personalüberlassung und Managementdienstleistungen 4.078 T€ an die FSEG verrechnet. Die FSEG liefert der Flughafen Stuttgart GmbH elektrische Energie und Energie in Form von Wärme, Kälte und Beleuchtung. Im Geschäftsjahr 2025 hat die Flughafen Stuttgart GmbH von der FSEG Leistungen in Höhe 21.437 T€ bezogen.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Anlagevermögen

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

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

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

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

Entwicklung des Anlagevermögens der Flughafen Stuttgart GmbH im Geschäftsjahr 2025

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2025 T€	Zugänge* T€	Abgänge T€	Umbuchungen T€	Stand 31.12.2025 T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Werte sowie Lizenzen an solchen Werten	22.546	1.356	255	186	23.833
2. Geleistete Anzahlungen	647	521	0	-10	1.158
	23.193	1.877	255	176	24.991
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	929.512	4.250	2.166	443	932.039
2. Technische Anlagen und Maschinen	432.206	2.981	3.710	2.823	434.300
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	98.549	11.549	2.664	146	107.580
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.660	10.434	867	-3.588	14.639
	1.468.927	29.214	9.407	-176	1.488.558
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	74.240	0	0	0	74.240
2. Beteiligungen	105.443	0	0	0	105.443
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	443	0	433	-10	0
4. Sonstige Ausleihungen	0	118	0	10	128
	180.126	118	433	0	179.811
Gesamt	1.672.246	31.209	10.095	0	1.693.360

* Darin verrechneter Investitionszuschuss (1.036 T€).

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

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

Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 01.01.2025 T€	Abschreibungen des Berichtsjahres T€	Abgänge T€	Stand 31.12.2025 T€	Stand 31.12.2025 T€	Stand 31.12.2024 T€
	21.363	1.019	255	22.127	1.706	1.183
	0	0	0	0	1.158	647
	21.363	1.019	255	22.127	2.864	1.830
	632.659	14.368	2.002	645.025	287.014	296.853
	390.242	6.368	3.684	392.926	41.374	41.964
	67.868	8.154	2.590	73.432	34.148	30.681
	0	0	0	0	14.639	8.660
	1.090.769	28.890	8.276	1.111.383	377.175	378.158
	66.115	0	0	66.115	8.125	8.125
	14.027	0	0	14.027	91.416	91.416
	443	0	443	0	0	0
	0	128	0	128	0	0
	80.585	128	443	80.270	99.541	99.541
	1.192.717	30.037	8.974	1.213.780	479.580	479.529

Umlaufvermögen

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

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

Die liquiden Mittel enthalten Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten.

Rechnungsabgrenzungsposten

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

Rückstellungen

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen erfolgt nach dem modifizierten Teilwertverfahren unter Anwendung versicherungsmathematischer Grundsätze. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen werden künftige Rentenanpassungen berücksichtigt. Zur Ermittlung der Verpflichtungen werden die Sterbetafeln nach Prof. Dr. Klaus Heubeck (Richttafeln 2018 G) zugrunde gelegt. Der Zinssatz entspricht dem von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre. Der bilanzierte Betrag beläuft sich auf 4.967 T€. Der bei Zugrundelegung des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen sieben Jahre ermittelte Rückstellungsbetrag beläuft sich auf 4.878 T€ (Abzinsungssatz: 1,96 % p. a.). Der aus der Änderung der Bewertungsgrundlagen resultierende Unterschiedsbetrag beträgt somit -89 T€. Der Zinsanteil aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 103 T€ wird unter dem Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen ausgewiesen.

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen basiert auf folgenden Rechnungsgrundlagen:

Rententrend:	2,80 % zum 01. Mai 2025 2,50 % p. a. nach ggf. feststehenden Rentenanpassungen
Zinssatz	1,90 % am 31. Dezember 2025

Die Bewertung der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit erfolgt unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Es wurde ein Rechnungszins von 1,85 % (Vorjahr 1,48 %) für bestehende Altersteilzeitarbeitsverhältnisse und für Anwärterinnen und Anwärter auf Altersteilzeitarbeitsverhältnisse zugrunde gelegt. Bei der Berechnung der Altersteilzeitrückstellungen wurden die feststehende Gehaltserhöhung von 2,80 % zum 01. Mai 2025 und künftige Gehaltssteigerungen ab 2027 von 2,50 % berücksichtigt.

Die Bewertung der Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen erfolgt unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Es wurde ein Rechnungszins von 2,22 % (Vorjahr 1,96 %) zugrunde gelegt. Bei der Berechnung der Jubiläumsrückstellungen wurden die feststehende Gehaltserhöhung von 2,80 % zum 01. Mai 2025 und künftige Gehaltssteigerungen ab 2027 von 2,50 % berücksichtigt.

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

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen, unbelastet und insolvenzsicher sind sowie ausschließlich zur Erfüllung von Schulden aus Altersteilzeitverpflichtungen dienen (Deckungsvermögen), wurden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB unmittelbar mit den korrespondierenden Schulden verrechnet. Das Deckungsvermögen ist zum Zeitwert bewertet.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden zum Erfüllungsbetrag bilanziert.

Rechnungsabgrenzungsposten

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

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagenspiegel (Anlage zum Anhang) dargestellt.

Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31.12.2025

Name und Sitz des Unternehmens	Anteil am Kapital %	Eigenkapital T€	Ergebnis des Geschäftsjahres T€
Baden-Airpark GmbH, Rheinmünster	65,8	87.570	-2.107
Cost Aviation GmbH (CA), Stuttgart	75,0	114	14
Flughafen Stuttgart Energie GmbH, Stuttgart	100,0	25	74 ¹
HSG Flughafen Stuttgart Handels- und Service GmbH, Stuttgart	100,0	1.684	2.161 ¹
SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH, Leinfelden-Echterdingen	100,0	626	1.237 ¹
S. Stuttgart Ground Services GmbH, Leinfelden-Echterdingen	74,9	1.897	801
Flughafen Parken GmbH, München	20,0	1.570	911

¹ Vor Ergebnisabführung aufgrund des bestehenden Ergebnis-/Gewinnabführungsvertrags.

Übriges Finanzanlagevermögen

Mit Vertrag vom 20. Dezember 2024 wurde die Beteiligung der AHS Aviation Handling Services GmbH an die Streuli Industries Holding GmbH & Co. KG verkauft. Deshalb wurde das bereits komplett wertberichtigte Darlehen an die AHS von den Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in die sonstigen Ausleihungen mit Wert 0 € umgliedert.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 779 T€ (Vorjahr: 650 T€) sowie im Übrigen Forderungen aus Gewinnabführungen sowie aus Umsatzsteuer im Rahmen von Organschaftsverhältnissen.

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 1.845 T€ (Vorjahr: 1.856 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten sind Kosten für das Bodenradarsystem mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) ausgewiesen, welche hälftig zwischen der FSG und der DFS aufgeteilt werden. Die geleisteten Zahlungen der FSG für das Gesamtsystem werden über die Laufzeit des Vertrages (10 Jahre) ratierlich aufgelöst. Des Weiteren handelt es sich um für die Folgejahre bezahlte Miet-, Versicherungs- und sonstige Aufwendungen.

Eigenkapital

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

Rückstellungen

Hierin enthalten sind unter anderem Aufwendungen für Incentives gemäß Entgeltordnung (8.239 T€), für noch nicht abgerechnete Bauleistungen (2.694 T€), für Personalaufwendungen (7.640 T€) sowie für sonstige zum Bilanzstichtag erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten (2.806 T€).

Die Altersteilzeitverpflichtungen (1.655 T€) wurden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit dem beizulegenden Zeitwert zum 31. Dezember 2025 des Deckungsvermögens (686 T€) verrechnet. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens betragen 714 T€.

Verbindlichkeiten

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

Art der Verbindlichkeiten	Gesamt		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit größer 1 Jahr		davon Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	
	31.12.2025 T€	31.12.2024 T€	31.12.2025 T€	31.12.2024 T€	31.12.2025 T€	31.12.2024 T€	31.12.2025 T€	31.12.2024 T€
Verbindlichkeiten								
- gegenüber Kreditinstituten	83.535	87.884	83.535	87.884	0	0	0	0
- aus Lieferungen und Leistungen	13.640	12.534	13.453	11.909	187	625	0	0
- gegenüber verbundenen Unternehmen	38.030	37.340	38.030	37.340	0	0	0	0
- sonstige	8.495	8.233	6.324	6.127	2.171	2.106	1.936	1.887
(davon aus Steuern)	(1.333)	(14)	(1.333)	(14)	(0)	(0)	(0)	(0)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	143.700	145.991	141.342	143.260	2.358	2.731	1.936	1.887

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen geschäftsübliche Eigentumsvorbehalte.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen entfallen 35.500 T€ auf das Darlehen eines Tochterunternehmens, 1.037 T€ (Vorjahr: 146 T€) auf Verpflichtungen aus dem Liefer- und Leistungsverkehr und 103 T€ (Vorjahr: 5 T€) auf verrechnete Ansprüche aus sonstigen Leistungen.

Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten sind Zahlungen der Stadt Stuttgart ausgewiesen, die die Mehrkosten der Gesellschaft für die Integration des Stuttgart Airport Busterminals (SAB) in das Parkhaus P 14 betreffen. Die Auflösung erfolgt nach der Abschreibung der aktivierten Vermögenswerte über eine Nutzungsdauer von 25 Jahren. Eine weitere Zahlung der Stadt Stuttgart für die SAB Fahrradstation wird über die Nutzungsdauer von 15 Jahren aufgelöst. In 2025 wurden zwei weitere Zahlungen für die Schrankenanlage und für das Dispositionssystem eingestellt. Die Inbetriebnahme erfolgt in 2026.

Die Zahlung der Deutschen Flugsicherung (DFS) ist hier ebenso ausgewiesen, die sich auf die Beteiligung am Aufbau und Betrieb eines Bodenradarsystems (MLAT) bezieht. Die Auflösung erfolgt über die Laufzeit des Vertrages von 10 Jahren.

Latente Steuern

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

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

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern verrechnet. Als Saldogröße ergibt sich zum 31. Dezember 2025 ein aktiver Steuerabgrenzungsposten. Von dem Wahlrecht der Aktivierung dieses Steuerabgrenzungspostens wird in Einklang mit § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB kein Gebrauch gemacht.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zur Sicherung von Erbbauzinsverpflichtungen bestehen zu Lasten verschiedener Erbbaurechte Reallasten von insgesamt 391 T€. Die Erbbauzinsverpflichtungen belaufen sich auf jährlich rund 1 Mio. € mit einer Laufzeit bis längstens 31. Dezember 2025. Finanzielle Verpflichtungen aus begonnenen Investitionen (luft- und landseitiger Flughafenbau) bestehen in Höhe von rund 23 Mio. €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen gemäß § 285 Nr. 3a HGB bestehen aus Pacht-, Miet- und Leasingverträgen, davon im Geschäftsjahr 2025 in Höhe von 971 T€. Für den Zeitraum 2026 bis 2029 bestehen weitere Verpflichtungen in Höhe von 1.217 T€. Die Miet-, Pacht- und Leasingverträge betreffen Mieten für den Fuhrpark, EDV-Hardware sowie bestimmte Büro- und Geschäftsausstattungen (Kopierer, Drucker).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

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

	2025 T€
Flughafenentgelte	87.357
Abfertigungsentgelte	54.367
Zentrale Infrastrukturentgelte	21.607
Sonstige Erlöse Aviation	13.553
Miet- und Pächterlöse	40.750
Umsatz- und Konzessionsabgaben/ Gestattungsentgelte	45.263
Erlöse aus Versorgungsleistungen	12.170
Sonstige Erlöse Non-Aviation	15.705
	290.772

Sonstige betriebliche Erträge

Unter den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 1.514 T€ enthalten. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und um die Strom- und Wärmepreisbremse 2023, die die FSG als Letztverbraucher erhalten hat.

Personalaufwand

Die Aufwendungen für Altersversorgung betragen im Geschäftsjahr 2025 4.283 T€ (Vorjahr: 3.545 T€).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 260 T€ (Vorjahr: 217 T€) enthalten. Darüber hinaus enthält der Posten außergewöhnliche Aufwendungen aus vergeblichen Planungskosten in Höhe von 6,0 Mio. €.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2025 T€	2024 T€
Finanzerträge		
Erträge aus Beteiligungen	1.389	1.176
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(1.356)	(1.133)
Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	3.472	4.559
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8	37
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)
	4.869	5.772
Finanzaufwendungen		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-2.199
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.733	-5.777
	-3.733	-7.976
Finanzergebnis	1.136	-2.204

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen betreffen im Geschäftsjahr 2025 Darlehenszinsen mit 3.548 T€ (Vorjahr: 5.570 T€). Zusätzlich sind in Höhe von 148 T€ (Vorjahr: 135 T€) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, die mit Zinserträgen aus dem Deckungsvermögen in Höhe von 3 T€ (Vorjahr: 2 T€) verrechnet wurden, enthalten.

Sonstige Angaben

Mitarbeitendenzahl

Gemäß § 285 Nr. 7 HGB beträgt die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmenden (ohne Geschäftsführer und Auszubildende) 1.161 (Vorjahr: 1.129):

Angestellte	765
Gewerbliche Arbeitnehmende	396
	1.161

Angaben zu Organen der Gesellschaft

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr 2025 gehörten der Geschäftsführung

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

an.

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung (einschließlich von Dritten gewährte Vergütungen) beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 665 T€.

Die Gesamtbezüge von Herrn Ulrich Heppe im Geschäftsjahr 2025 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	200 T€
Erfolgsabhängige Vergütung für 2024	107 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	6 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	2 T€
Gesamtbezüge	315 T€

Aufsichtsrat

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Tätigkeit folgende Vergütung:

Name	Funktion	Grundvergütung*	Sitzungsgeld	Gesamt
Vorsitzender Winfried Hermann*	Minister für Verkehr Baden-Württemberg; Vermittlungsausschuss, Personalkommission und Beteiligungs- und Finanzausschuss	2.200 €	1.120 €	3.320 €
Erster stellvertretender Vorsitzender Martin Stadelmaier	Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH; Personalkommission und Vermittlungs- ausschuss	1.800 €	840 €	2.640 €
Zweiter stellvertretender Vorsitzender Dr. Frank Nopper	Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart; Personalkommission	1.800 €	840 €	2.640 €
Hanna Binder	Ver.di, Arbeitnehmersvertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH	1.400 €	420 €	1.820 €
Thomas Dörflinger	Mitglied des Landtags Baden-Württemberg; Beteiligungs- und Finanzausschuss	1.400 €	840 €	2.240 €
Holger Düdden	Arbeitnehmersvertreter der Flughafen Stuttgart GmbH; Vermittlungsausschuss und Personal- kommission	1.400 €	700 €	2.100 €

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

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

Die Gesamtbezüge von Herrn Carsten Poralla im Geschäftsjahr 2025 setzen sich wie folgt zusammen:

Grundvergütung	200 T€
Erfolgsabhängige Vergütung für 2024	107 T€
Sonstige geldwerte Vorteile	18 T€
Von Dritten gewährte Vergütungen	3 T€
Gesamtbezüge	328 T€

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

Gehaltskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bestehen nicht.

An ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung sowie deren Angehörige und Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2025 268 T€ bezahlt; für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 4.967 T€.

Name	Funktion	Grundvergütung*	Sitzungsgeld	Gesamt
Heiko Engling*	Ministerialdirektor im Ministerium für Finanzen Baden-Württemberg	1.400 €	560 €	1.960 €
Frank Hoffmann	Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH; Beteiligungs- und Finanzausschuss	1.400 €	840 €	2.240 €
Dennis Huber	Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH; Beteiligungs- und Finanzausschuss	1.400 €	840 €	2.240 €
Mehmet İldeş	Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart; Vergabeausschuss	1.400 €	980 €	2.380 €
Dr. Natalia Jaekel* (seit 21.05.2025)	Ministerialdirigentin im Staatsministerium Baden-Württemberg; Vergabeausschuss	933,33 €	140 €	1.073,33 €
Anna Müller	Arbeitnehmervertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH; Personalkommission und Vergabeausschuss	1.400 €	1.120 €	2.520 €
Maria Samara	Arbeitnehmervertreterin der SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH; Vergabeausschuss	1.400 €	980 €	2.830 €
Andreas Schwarz	Mitglied des Landtags Baden-Württemberg; Beteiligungs- und Finanzausschuss	1.400 €	560 €	1.960 €
Eckhard Schwill	komba gewerkschaft nrw, Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH	1.400 €	560 €	1.960 €
Dr. Florian Stegmann* (bis 21.05.2025)	Staatsminister und Chef der Staatskanzlei a. D. Baden-Württemberg; Vergabeausschuss	583,33 €	140 €	723,33 €
Dr. Carl-Christian Vetter	Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart; Vermittlungsausschuss	1.400 €	560 €	1.960 €
Gesamt				36.156,66 €

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

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

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

Vorschlag zur Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den im Berichtsjahr 2025 entstandenen Jahresüberschuss in Höhe von 2.083 T€ auf neue Rechnung vorzutragen.

Stuttgart, 27. März 2026

Flughafen Stuttgart GmbH
Geschäftsführung



Ulrich Heppe



Carsten Poralla

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den mit dem Konzernlagebericht zusammengefassten Lagebericht (nachfolgend: Lagebericht) der Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

→ entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 und

→ vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

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

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (das heißt Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

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

Prüfungsurteile

Wir haben geprüft, ob die Gesellschaft ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 eingehalten hat. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Tätigkeit Netz nach § 6b Abs. 3 Satz 1 EnWG – bestehend jeweils aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 sowie die als Anlage beigefügten Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden für die Aufstellung der Tätigkeitsabschlüsse – geprüft.

→ Nach unserer Beurteilung wurden die Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten.

→ Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entsprechen die beigefügten Tätigkeitsabschlüsse in allen wesentlichen Belangen den deutschen Vorschriften des § 6b Abs. 3 Sätze 5 bis 7 EnWG.

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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

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

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

Die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für die Tätigkeitsabschlüsse entspricht der im Abschnitt „Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht“ hinsichtlich des Jahresabschlusses beschriebenen Verantwortung mit der Ausnahme, dass der jeweilige Tätigkeitsabschluss kein unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Tätigkeit zu vermitteln braucht.

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

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

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen,

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

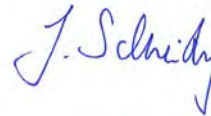
Ferner umfasst unsere Zielsetzung, einen Vermerk in den Bestätigungsvermerk aufzunehmen, der unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet.

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

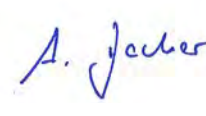
Unsere Verantwortung für die Prüfung der Tätigkeitsabschlüsse entspricht der im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ hinsichtlich des Jahresabschlusses beschriebenen Verantwortung mit der Ausnahme, dass wir für den jeweiligen Tätigkeitsabschluss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

Stuttgart, 27. März 2026

MENOLD BEZLER GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft



Schmeisky
Wirtschaftsprüfer



Bacher
Wirtschaftsprüfer

BERICHT DES AUF SICHTSRATS

an die Gesellschafterversammlung

Der Aufsichtsrat hat sich aufgrund regelmäßiger Berichterstattung über die Lage und die Entwicklung der Gesellschaft von der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2025 überzeugt sowie wichtige Geschäftsvorgänge in seinen Sitzungen am 29. April 2025, 15. Juli 2025, 21. Oktober 2025 und 02. Dezember 2025 beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht 2025 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns wurden vom Aufsichtsrat anhand des Prüfungsberichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Menold Bezler, Stuttgart, geprüft. Der Abschlussprüfer erteilte den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss und den Lagebericht 2025 der Flughafen Stuttgart GmbH und des Konzerns und empfiehlt der Gesellschafterversammlung,

- a) den Jahresabschluss der Flughafen Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2025 mit einem Jahresfehlbetrag von –2.083 T€ und einer Bilanzsumme von 509.780 T€ festzustellen,
- b) der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 Entlastung zu erteilen,

c) zu beschließen, den im Berichtsjahr 2025 entstandenen Jahresfehlbetrag von –2.083 T€ auf neue Rechnung vorzutragen,

d) den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2025 mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von –911 T€ und einer Konzern-Bilanzsumme von 509.780 T€ festzustellen,

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

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

Stuttgart-Flughafen, den 21. April 2026

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats



Minister Winfried Hermann





Environmental

- Klimaschutz und Energie
- Umweltmanagement
- Biodiversität und Ökosysteme
- Ressourcen und Kreislaufmanagement

Dieser Abschnitt beinhaltet Informationen zu Emissionen und Energie, zum Schutz von Ökosystemen und zur verantwortungsvollen Nutzung von natürlichen Ressourcen. Er zeigt den Umgang mit den wesentlichen Umweltaspekten sowie den ökologischen Auswirkungen, Chancen und Risiken entlang der Wertschöpfungskette auf.

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_{2eq}-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 klimaschoner Luftverkehrstechnologien.

ESRS 2 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.

[GRI 2-5] Eine gesonderte Prüfung und Veröffentlichung der Umweltkennzahlen nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) wird im Jahr 2026 nach Herausgabe des vorliegenden Berichts erfolgen. Die extern geprüften Daten werden separat in einer Umwelterklärung publiziert.

Governance

GOV-3 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 Zukunfts-

gestaltung 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

E1-1 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_{2eq}-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 Klimaneutralität

Für den Klimaschutz geht der Landesflughafen entschlossene Schritte. 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 CO₂-Äquivalenten (CO_{2eq}) angegeben. Der größte Hebel zur Dekarbonisierung ist die Sanierung der Terminalgebäude.



Leise, sauber und effizient – so bewegen wir Flugzeuge mit unserem elektrischen Pushback-Fahrzeug. Der Flughafen Stuttgart setzt konsequent auf den Ausbau seiner elektrischen Abfertigungsflotte und schont damit die Umwelt und die Gesundheit der Mitarbeitenden auf dem Vorfeld.

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 43,9 % erreicht (→ S. 53). Um seine Klimabilanz so detailliert wie möglich aufzustellen, hat der Landesairport im Berichtsjahr neue Positionen aufgenommen (→ S. 56). Durch die rückwirkende Berechnung erhöhen sich die Gesamtemissionen der letzten drei Jahre, sodass der STR im Vergleich zum Vorjahr keinen Fortschritt bei seiner Zieler-

reichung 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 Net Zero

Bereits im Jahr 2020 haben sich das Land und die Flughafengesellschaft im Klimabündnis gegenseitige Unterstützung auf dem Weg zur Netto-Treibhausgasneutralität 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.

SBM-3 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 Übergangsrisiken auf den Landesairport einwirken oder potenziell auf ihn zukommen. Übergangsrisiken – 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.

IRO-1 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_{2eq}-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.

E1-2 Klimastrategie und Klimaanpassung

Mit seiner Klimastrategie STRzero will der Flughafen Stuttgart die Netto-Treibhausgasneutralität bis 2040 erreichen. Es werden alle Treibhausgase berücksichtigt, 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_{2eq}-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_{2eq}-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 Emissionen sollen nach derzeitigem Stand mittels CO_{2eq}-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.

E1-3 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 (→ S. 68). 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_{2eq}-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_{2eq}-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 Betriebstankstelle bietet der Airport den HVO auch Dritten an.



An ausgedienten IT-Altgeräten sammeln unsere Auszubildenden wertvolle und praxisorientierte Erfahrungen. Danach spenden wir den Großteil der Laptops und Smartphones an eine auf Recycling spezialisierte Integrationsorganisation.

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 verschiedenen 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.

Parameter und Ziele

E1-4 fairport-Programm

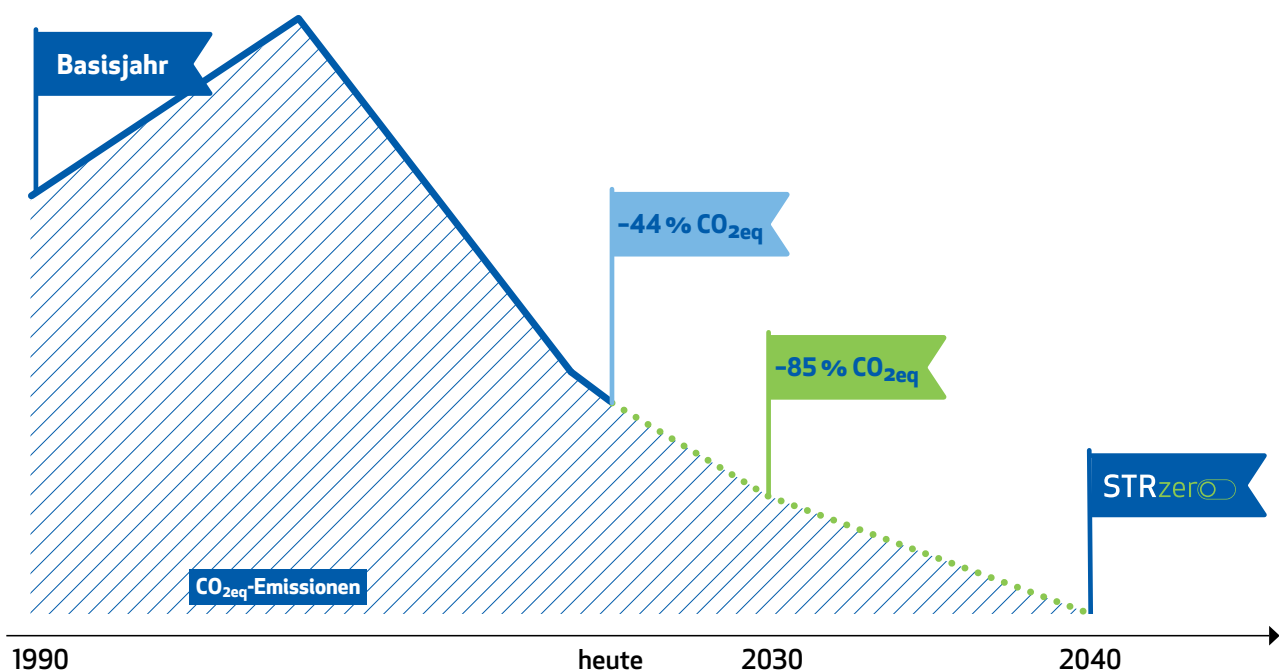
Der Flughafen Stuttgart verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungsstärksten und nachhaltigsten Flughäfen in Europa zu sein. Seine wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Ziele sowie konkrete Schritte, durch die er diese erreichen will, sind im fairport-Programm gebündelt. Die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



Als the fairport strebt der Flughafen danach, die Logistik am Boden so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten. Seine Anreize in Scope 3 wirken: Die neuen Ladestationen am Frachtzentrum auf der Südseite führen zu einer Zunahme der E-LKW.

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 um ca. 50 % gegenüber 2017 bis 2040 ^{neu}	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 ^{neu}	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 _{2eq} -Bilanz, fossile Treibhausgasemissionen der Herstellung sowie nicht erneuerbare Primärenergie im Lebenszyklus	2029
	Umsetzung der nachhaltigen und energieeffizienten Terminalsanierung STRzero Terminal bis 2038 ^{neu}	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 _{2eq} -Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch eigener Fahrzeuge und Geräte durch Elektrifizierung sowie den Einsatz von Biokraftstoffen ^{neu}	Erneuerung der gesamten Winterdienst- und Flughafenfeuerwehrflotte auf die jeweils höchste Abgasnorm bis 2032 ^{neu}	2032

Abbaupfad der direkten Treibhausgasemissionen des Flughafens Stuttgart



E1-5 Energie

Energie ist für den Flughafen Stuttgart eine wesentliche Ressource. Sein Gesamtenergieverbrauch lag im Berichtsjahr bei 82,9 GWh. In ihm sind der Verbrauch von Strom, Kraftstoffen, Erdgas, Heizöl und Pellets abgebildet. Rund 54,8 % stammen aus erneuerbaren

Quellen, das sind 2,8 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
Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (GWh)	82,9	80,1¹	78,4¹
Gesamtenergiebezug FSG (GWh) ²	21,3	20,6	21,5
Gesamtenergiebezug FSEG (GWh)	25,2	21,5	22,9
Anteil EE am Gesamtenergiebezug Flughafen Stuttgart (%)	54,8	52,0	44,0¹
Gesamtenergiebezug Flgh. Stuttgart pro VE (kWh/VE)	8,4	8,4	8,9
Gesamtenergiebezug FSG, FSEG und SAG pro VE (kWh/VE)	4,7	4,4	5,0
Direkter Energiebezug			
Brennstoffenergiebezug FSEG (GWh)³	43,7	39,6	40,2
Gas (Nm ³)	3.139.580	3.667.600	3.731.452
Anteil zur Stromerzeugung der FSEG (GWh)	13,2	12,4	13,6
Heizöl (l) ⁴	94.704	109.589	114.982
Pellets (kg) ⁵	53.060	59.700	83.060
Eigenerzeugter Strom der FSEG (GWh)	12,6	11,4	12,0
... im BHKW (GWh)	10,8	10,2	11,2
... in PV-Anlagen (nur zur Eigenverwendung) (GWh)	1,8	1,1	0,8
Stromerzeugung in PV-Anlagen zur Einspeisung (GWh)	1,7	1,6	1,7
Wärme- und Kälteproduktion FSEG (GWh)	12,2	11,5	11,5
Kraftstoffbezug Flughafen Stuttgart (GWh)	8,6	8,9	7,3
Kraftstoffbezug FSG (inkl. SAG) (GWh)	4,2	4,7	4,7
darin Abfertigungsfuhrpark (GWh)	2,2	2,9	3,0
Prozessenergie FSG (GWh)⁶	0,1	0,2	0,2
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro abgef. FB (kWh/FB)	44,6	90,0	93,9
Energiebezug Abfertigungsfahrzeuge pro VE (kWh/VE)	0,38	0,46	0,50
Elektrifizierungsquote Abfertigungsfuhrpark (%)	49,6	45,9	46,0

¹ Die Strombezugsmengen wurden entsprechend der Abrechnungsunterlagen der FSEG korrigiert. Dies wirkt sich unter anderem auf den Gesamtenergiebezug aus [GRI 2-4].

² Inkl. Gesamtenergiebezug SAG.

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

⁴ Inkl. Verbräuche der Netzersatzanlagen.

⁵ Einkaufsmengen.

⁶ Die FSG setzt Propangas für die Brandlöschübungen der Feuerwehr ein.

Indirekter Energiebezug	2025	2024	2023
Strombedarf Flughafen Stuttgart (GWh)⁷	46,6	46,9	46,7
Strombezug Flughafen Stuttgart (GWh)⁸	30,5	31,4	30,7
Strombezug FSG (inkl. SAG) (GWh)	4,3	4,6	6,3
Strombezug FSEG (inkl. Netzverluste) (GWh)	11,7	9,7	8,8
Anteil erneuerbarer Energien am Strombezug (FSG, FSEG) (%)	100	100	100
Wärmebezug Flughafen Stuttgart (GWh)⁹	27,1	21,9	22,7
Wärmebezug FSG (inkl. SAG, GWh)	12,8	11,1	10,3
Wärmebezug FSEG (GWh) ¹⁰	0,9	0,4	2,1
Strombedarf Flughafen Stuttgart pro VE (kWh/VE)	4,7	4,9	5,3
Wärmebezug pro m² Energiebezugsfläche Flgh. Stuttgart (kWh/m²)	78,4	70,4	68,6

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

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

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

¹⁰ Die FSEG benötigt Wärme, um mit Hilfe der Absorptionskältemaschinen Kälte zu produzieren.



Alte Technik weicht neuen Lösungen: Wir investieren in moderne Anlagen, um unseren Beitrag zur Energiewende zu leisten und den Flughafen zukunftssicher aufzustellen.

E1-6 CO_{2eq}-Fußabdruck

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

Emissionen, Scope 3 beinhaltet Emissionen durch Dritte. Da die Unternehmen FSG und SAG ihren Strom- und Wärmebedarf über die FSEG decken, wird der CO_{2eq}-Fußabdruck konsolidiert in Scope 1 und 2 erfasst.

CO _{2eq} -Emissionen (Scope 1–3 nach ACA) ¹	2025	2024	2023
Gesamte CO_{2eq}-Emissionen Scope 1 + Scope 2 (t)	8.939	8.177	8.372
Scope 1 (t)	8.939	8.177	8.372
Brennstoffverbrauch (t) ²	8.147	7.366	7.522
Kraftstoffe eigene Fahrzeuge/Geräte (t)	227	236	296
Prozessenergieverbrauch (t) ³	179	130	134
Enteisung (t) ⁴	386	444	420
Scope 2 (t)	0	0	0
Energiefremdbezug (t)	0	0	0
Scope 3 (t)	157.089	154.153	153.085
Kraftstoffe Vorfeldfahrzeuge/-geräte Dritter (t) ⁵	183	169	183
Strombezug Mieteinheiten (t) ⁶	0	0	1.891
Dienstreisen Mitarbeitende (t)	33	28	29
Enteisung (t) ⁷	412	445	694
Landseitiger Verkehr (t) ⁸	65.787	63.931	62.139
darin Anreiseverkehr Fluggäste (t)	50.841	48.941	43.363
darin Pendelverkehr Mitarbeitende (t)	12.810	12.831	16.550
LTO-Zyklus + APU Luftverkehr (t)	91.675	89.580	88.150
Gesamte CO_{2eq}-Emissionen Scope 1 + 2 pro VE (kg/VE)	0,90	0,86	0,94
CO_{2eq}-Emissionen Abfertigungsfahrzeuge pro abgef. FB (kg/VE)	1,00	1,21	1,63
CO_{2eq}-Emissionen LTO + APU pro Flugbewegung (t/FB)	0,96	0,95	0,96

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

² Inkl. Anteil Biogas.

³ Inkl. Kältemittelverluste zum Stichtag 11.12.2025 (2025: 99 t, 2024: 55 t, 2023: 64 t).

⁴ Neu ab 2025 mit rückwirkender Korrektur der Scope-1-Emissionen. Dies wirkt sich auf die CO_{2eq}-Gesamtemissionen aus. Die Enteisungsmittelmmissionen werden saisonal berichtet [GRI 2-4].

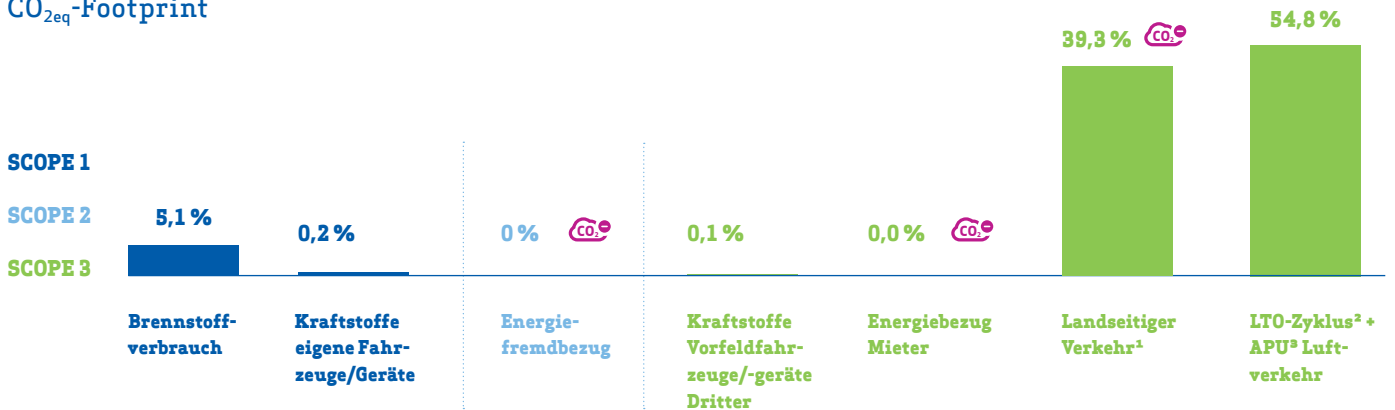
⁵ Neu in 2024: Von einem am Standort tätigen Dritten wurden Kraftstoffmengen aufgenommen, die außerhalb des Standortes getankt wurden, aber auf dem Gelände des Flughafens zum Einsatz kommen. Im Jahr 2025 sind diese Mengen nicht enthalten, da sie erst nach Redaktionsschluss vorliegen [GRI 2-4].

⁶ Die FSEG beliefert seit 2024 alle ihre Stromkunden mit Grünstrom.

⁷ Neu ab 2025 mit rückwirkender Korrektur der Scope-3-Emissionen. Dies wirkt sich auf die CO_{2eq}-Gesamtemissionen aus. Die Enteisungsmittelmmissionen werden saisonal berichtet [GRI 2-4].

⁸ An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchenden, Beschäftigten und Lieferanten.

CO_{2eq}-Footprint



¹ An- und Abreiseverkehr von Fluggästen, Angestellten und Lieferfirmen sowie Dienstreisen Flughafenmitarbeitender.

² Lande-und-Start-Zyklus eines Flugzeugs.

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

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

E1-7 CO_{2eq}-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_{2eq}. 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_{2eq}-Kompensation, wo es noch keine Alternativen gibt.



Damit Flugzeuge sicher starten und landen können, werden sie im Winter vom Tochterunternehmen SAG enteist. Später, bei der biologischen Zersetzung der Substanzen, entstehen Treibhausgase. Der STR berücksichtigt diese in seiner CO_{2eq}-Bilanz.

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

IRO-1 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 seiner Wesentlichkeitsanalyse 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.

E2-1 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 Maßnahmenprogramm 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.



Etwa die Hälfte des rund 400 ha großen FSG-Geländes sind naturnahe oder nicht versiegelte Flächen.

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 (→ S. 51). 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) ¹	2025	2024	2023
Stickoxide NO _x (t)	4,02	3,84	2,60
Schwefeloxide SO ₂ (t)	0,23	0,19	0,21
Feinstaub PM10 (t)	0,12	0,12	0,07
Emittierte Luftschadstoffe pro VE (g/VE)	0,44	0,44	0,33

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

E2-2 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.

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.

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

E2-3 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 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 ^{neu}	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

E2-4 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.

E2-5 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 Gefahrstoffkataster 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.



Der STR trägt die Verantwortung für seine Mitarbeitenden – deshalb setzt er auf umfassenden Schutz bei Tätigkeiten mit Gefahrstoffen. Das Gefahrstoffkataster stellt sicher, dass nur solche Substanzen verwendet werden, die wirklich notwendig sind.

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.

ESRS 2 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

SBM-3 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.

IRO-1 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.



Mit moderner Technik tief in die Kanäle: Um Schäden unter der Erde sichtbar zu machen, werden moderne Kamerasysteme genutzt. So verhindern wir, dass aus kleinen Defektengroße Ausfälle werden.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

E4-2 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 Wildtier-Kollisionen 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. Detaillierte Informationen zur Anzahl der Wildtierschläge lagen zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses nicht vor.

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 m² 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 vergangenen 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 ²) ¹	328.297	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) ²	3,5	3,5	3,5

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

² Enthält von der FSG gepflegte Flächen, hauptsächlich Ausgleichsflächen.

E4-3 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 Gewässerschutzbeauftragte der FSG und sein Team die Einhaltung

der Grenzwerte. Zudem setzt die FSG einen Schwebbettreaktor 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 (→ S. 67). 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.



Wir mähen unsere Flughafenflächen nach einem festen Plan, damit Säugetiere immer Verstecke vor Greifvögeln finden. So werden Kollisionen zwischen Tierwelt und Flugverkehr verhindert.

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.

ESRS 2 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

IRO-1 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.

E5-1 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.

E5-1 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 Entseesungsmitteln, Hausabfälle oder auch Grasschnitt, gesammelt. Die FSG sortiert diese Reststoffe in mehr als 60 verschiedene Kategorien und übergibt sie nach sorgfältiger Trennung an externe Dienstleistungsfirmen zur Wiederverwertung. Im Jahr 2025 erzielte die FSG eine Wiederverwertungsquote von 98 % und eine Getrenntsammlungsquote von 39 %. Insgesamt sind im Berichtszeitraum 3.293 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.

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 395 t des natürlichen Wertstoffs (2024: 882 t). Die Universität Hohenheim entnimmt daraus Proben, um die Schadstoffbelastung zu messen (→ S. 64). 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 2,2 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 das Total Organic Carbon (TOC) 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 die karitativen Einrichtungen Fildertafel in Filderstadt oder an die Diakonie Karlshöhe in Ludwigsburg.
- **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 ausschließlich 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 damit Plastikflaschen reduzieren.
- **Wassermanagement:** Der Flughafen Stuttgart prüft gemeinsam mit der Projektgesellschaft Neue Messe und dem Institut für Siedlungswasserbau der Universität Stuttgart, wie Regenwasser gesammelt und genutzt werden kann. Das soll helfen, begrenzte Wasserressourcen zu schonen und die Landwirtschaft auf den Fildern auch in Zeiten der Erderwärmung zu sichern. Ein getrenntes Leitungssystem für Trink- und Löschwasser sorgt am STR außerdem dauerhaft für einen geringeren Verbrauch, weil bei Zweitem auf Spülgänge verzichtet werden kann. Fünf Rückhaltebecken auf dem Gelände mit über 100.000 m³ Volumen schützen vor Starkregenfolgen und verhindern Überschwemmungen in den angrenzenden Seen und Bächen.
- **Zigarettenstummel:** Seit Oktober 2025 sammelt der Landesairport die Zigarettenreste aus den Raucherbereichen am STR ein. Sie werden in speziellen Behältern gelagert und einmal im Quartal zu einem Dienstleister gebracht. Dieser entfernt die schädlichen Rückstände aus den Filtern und verarbeitet diese anschließend weiter, zum Beispiel zu Parkbänken. Seit Projektbeginn konnte der Flughafen bereits zwei t CO_{2eq} durch den Recyclingprozess vermeiden.

Wasserentnahme	2025	2024	2023
Bezug Frischwasser Flughafen Stuttgart (m ³) ¹	220.874	224.869	229.202
Bezug Frischwasser FSG (inkl. SAG, m ³)	148.028	143.195	144.483
Bezug Frischwasser FSEG (m ³)	18.177	19.434	22.796
Frischwasserbezug Flughafen Stuttgart pro VE (m ³ /VE)	22,3	23,6	26,0

¹ Enthalten sind alle Unternehmen am Standort.

Einspeisung Abwasser	2025	2024	2023
Häusliches Schmutzwasser Flughafen Stuttgart (m ³)	181.401	192.409	197.911
Häusliches Schmutzwasser FSG (inkl. SAG, m ³)	121.945	112.774	136.833
Häusliches Schmutzwasser FSEG (m ³)	9.568	9.717	11.398

Enteisung	2025	2024	2023
Enteisungsabwasser (m ³) ²	263.724	328.497	244.179
Angefallene Menge TOC (t) ³	160	185	225
aus Flugzeugenteisungen SAG (t)	121	112	157

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

³ Die Enteisungsmittelmengen und die zugehörige TOC-Menge werden ab dem Geschäftsbericht 2025 saisonal berichtet. Daraus ergeben sich rückwirkend Änderungen [GRI 2-4].

Parameter und Ziele

E5-3 fairport-Programm

Der Flughafen Stuttgart verfolgt den Anspruch, dauerhaft einer der leistungstärksten 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
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 ^{neu}	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 ¹	2025	2024	2023
Abfallaufkommen Flughafen Stuttgart (t)	3.293	3.419	4.871
ohne witterungsabhängige Abfallkategorien (t) ²	1.612	1.637	1.823
nicht gefährliche Abfälle (t)	3.137	3.267	4.793
gefährliche Abfälle (t)	157	153	78
Verwertungsquote (%)	97,9	95,2	98,1
Getrenntsammlerquote (%)	39,0	58,0	30,0
Abfall pro VE (kg/VE)	0,33	0,36	0,55
Abfall pro VE (ohne witterungsabhängige Abfallkat., kg/VE)	0,16	0,17	0,21

Entwicklung ausgewählter Abfallarten	2025	2024	2023
Flugzeugenteisungsmittel (t)	1.182	401	2.070
Grasschnitt (t)	395	882	506
Restmüll (zur Verwertung, t)	723	682	597
Schlämme aus Beckenreinigung inkl. Flotatschlamm (t)	390	390	418
Mischpapier (t)	153	93	124
Lebensmittelabfälle (t)	66	78	84
Fettabscheiderinhalte (t)	80	45	10
Bauschutt (t)	57	84	72
Restmüll (zur Beseitigung, t)	43	99	77
Hohlglas (t)	15	25	23

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

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

Sonstige RHB-Stoffe	2025	2024	2023
Sonstige RHB-Stoffe Flgh. Stuttgart Organisation (L)	14.391	19.032	16.463
Farbe (kg)	4.682	7.920	3.780
Verdünner (L)	558	950	440
Öle (Hydraulik, Getriebe, Motor) (L)	6.811	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	1.783	1.725	1.713
Anteil Recyclingpapier am Papierverbrauch FSG (%)	70	70	82
Papier pro Mitarbeitenden (1.000 Blatt)	1,1	1,0	1,1





Social

- Beschäftigte und Arbeitsumfeld
- Nachbarschaft und Gesellschaft
- Passagiere und Besuchende

Dieser Abschnitt umfasst Entwicklungen und Daten zu Mitarbeitenden und dem Arbeitsumfeld am STR sowie zum Dialog mit Stakeholdern und der von Fluglärm betroffenen Nachbarschaft.

BESCHÄFTIGTE UND ARBEITSUMFELD

Der Flughafen Stuttgart legt großen Wert darauf, für seine Beschäftigten ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld zu schaffen. Er will das Wohlbefinden der Belegschaft fördern und nachhaltig erhalten. Dafür bietet die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) ein abwechslungsreiches Programm an, das etwa Vorträge zu verschiedenen Gesundheitsthemen oder regelmäßige sportliche Aktivitäten umfasst. Dem Airport ist es ein Anliegen, sowohl Nachwuchskräfte als auch erfahrene Mitarbeitende zu binden und stetig weiterzuentwickeln. Sie alle sind enorm wichtig für einen stabilen Betrieb und die Umsetzung zentraler Vorhaben wie der Klimastrategie STRzero.

ESRS 2 Allgemeine Angaben

Die Leistungsfähigkeit der FSG beruht auf dem Engagement und der Expertise ihrer Mitarbeitenden sowie einem ausgeprägten Teamgeist. Als Betreiberin einer komplexen Infrastruktur bietet die Flughafengesellschaft zahlreiche Berufsfelder und Arbeitsplätze – vom Airport Duty Management über Bodenabfertigung und Werkstatttätigkeiten bis hin zur STR-Feuerwehr, zum Facility Management sowie zu Bereichen wie Controlling, Kommunikation, Bau- oder Personalwesen, Einzelhandel und Passagierservice. Neben Festangestellten arbeiten bei der FSG Auszubildende, dual Studierende, Praktikantinnen und Praktikanten sowie Leiharbeitende. Für alle Beschäftigungsverhältnisse gelten die Bestimmungen des deutschen Arbeitsrechts.

Strategie

SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Um ein umfassendes Stimmungsbild und fundierte Daten für strategische Entscheidungen zu erlangen, führt die FSG alle zwei Jahre eine breit angelegte Mitarbeitendenbefragung (MAB) durch. Die Ergebnisse der letzten Erhebung im Jahr 2024 analysierte ein eigens dafür gebildetes Team, das zusammen mit der Geschäftsführung und dem Betriebsrat (BR) gezielte Maßnahmen ableitete. So wurde 2025 beispielsweise, um besondere Leistungen Einzelner besser zu honorieren, mit dem BR eine Vereinbarung zu übertariflichen Gehaltsmaßnahmen geschlossen. Darüber hinaus entwickelte die

Abteilung Human Resources auf Wunsch der Belegschaft die Strategie Vielfalt@STR, die die Förderung der Diversität am Flughafen zum Ziel hat. Im Berichtsjahr gab es verschiedene Impulsreihen und Awareness-Vorträge, die auch im Jahr 2026 fortgesetzt und um vertiefende Workshops ergänzt werden. Außerdem erhalten neben den Bereichsleitungen ab 2025 auch Führungskräfte auf Abteilungsleitungsebene und die Geschäftsführung von ihren Teams eine Beurteilung, die in die variable Vergütung einfließt. Auch diese Veränderung beruhte auf Rückmeldungen aus der MAB, die 2026 erneut stattfinden soll.

Die FSG ermutigt ihre Mitarbeitenden, ihre Interessen auch außerhalb von Umfragen auf direktem Wege einzubringen. Die Geschäftsführung lädt hier für monatlich zu einer Sprechstunde ein. Die eigene Führungskraft steht jederzeit als erste Anlaufstelle bereit. Darüber hinaus können sich Mitarbeitende an weitere Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner wenden – etwa aus der Personalabteilung, dem fairport-Team, dem Umweltteam oder dem Compliance-Board. Diese nehmen die Anliegen auf und stoßen entsprechende Veränderungsprozesse an. Zusätzlich ist die FSG in engem Austausch mit dem Betriebsrat als Interessenvertretung aller Arbeitnehmenden.

SBM-3 Wesentlichkeitsanalyse

Die Flughafengesellschaft hat in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse nach Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in den Themenfeldern „Arbeitsbedingungen“ und „Gleichbehandlung und Chancengleichheit“ nach den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) positive und negative Auswirkungen identifiziert. Sie arbeitet jeden Tag aktiv daran, die negativen Aspekte durch gezielte Maßnahmen im täglichen Betrieb zu minimieren, die positiven Faktoren zu erhalten und diese gegebenenfalls weiter auszubauen. Die negativen Auswirkungen hängen mit unterschiedlichen Arbeitszeitmodellen am Flughafen und arbeitsplatzbedingten Einflüssen auf die Gesundheit wie Witterungsbedingungen oder Lärm zusammen. Der Einsatz von unterstützender Software sowie vielfältige Gesundheitsangebote für Mitarbeitende gehören zu den positiven Auswirkungen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

S1-1 Strategien

Internationalität und Gleichbehandlung stecken in der DNA des Flughafens Stuttgart. Als *the fairport* setzt er sich dafür ein, dass alle die gleichen Chancen haben – unabhängig von Geschlecht, Alter, Weltanschauung, sexueller Identität, Behinderung sowie nationaler, sozialer oder ethnischer Herkunft. Der Landesairport ist davon überzeugt, dass unterschiedliche Perspektiven, Erfahrungen und Hintergründe die Zusammenarbeit bereichern, Innovation und Kreativität fördern und den gemeinsamen Erfolg stärken. Darum führte er im Berichtsjahr die Initiative Vielfalt@STR ein.

Der fairport-Kodex definiert wesentliche Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit. Er enthält neben dem Leitbild die strategischen Unternehmensziele, Werte und Führungsgrundsätze. Zudem legt er die Leitplanken für das Verhalten untereinander sowie in Geschäftspartnerschaften und im Wettbewerb, gegenüber Kundinnen und Kunden, Behörden, der Politik und anderen Interessengruppen fest. Als Code of Conduct gilt er für den gesamten Konzern.

Fühlen Beschäftigte sich ungerecht behandelt, stehen ihnen unterschiedliche Compliance-Kanäle zur Verfügung (→ S. 92). Darüber hinaus können sie sich auch an den BR, die Schwerbehindertenvertretung (SBV) oder die Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) wenden. Im Berichtsjahr wurden keine Verstöße gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) gemeldet.

Proaktive Prävention durch Fachwissen

Der Flughafen Stuttgart ist darauf ausgerichtet, allen Beschäftigten ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld zu bieten. Es kommen moderne technische Lösungen und Ausstattungen zum Einsatz, um Risiken zu verringern und Arbeitsunfälle möglichst zu vermeiden. Diverse Fachabteilungen leisten dazu mit ihren Fähigkeiten und ihrem Know-how einen wichtigen Beitrag sowohl im operativen Betrieb als auch in der Projektarbeit. Zu ergänzenden Maßnahmen zählen regelmäßige Weiterbildungen und Schulungen, die das Bewusstsein der Mitarbeitenden für sicherheitsrelevante und gesundheitliche Themen stärken. Die Arbeitsbedingungen werden zudem fortlaufend durch Inspektionen und Audits überprüft und optimiert. Der STR fördert eine offene Gesprächskultur zwischen Belegschaft und Führungskräften, damit Sicherheitsbedenken rechtzeitig erkannt und beseitigt werden können.



Engpass bei der Betreuung der Kinder? Dann können diese mit an den STR kommen. In der Kids Box befinden sich altersgerechte Spielsachen wie Puzzles oder Bauklötze, mit denen sich die Kleinen zeitweise im Büro beschäftigen können.

S1-2 Einbeziehung der Belegschaft und Interessenvertretung

Der 15-köpfige BR wird alle vier Jahre gewählt, zuletzt im März 2026. Die Geschäftsleitung bindet den BR unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben frühzeitig in wesentliche Entscheidungen oder Veränderungen ein. Die Interessenvertretung überprüft, ob Tarifverträge, bestehende Betriebsvereinbarungen und weitere relevante Vorschriften eingehalten werden. Darüber hinaus organisiert sie die Betriebsversammlung, die im Berichtsjahr im Dezember stattfand. Beschäftigte haben die Möglichkeit, sich persönlich oder über eine Dialogbox im Intranet an den BR zu wenden. Weitere interne Gremien sind die JAV sowie die SBV, die sich gezielt für bestimmte Beschäftigtengruppen einsetzen. Die Mitarbeitenden können ihre Vereinigungsfreiheit und die Rechte nach dem Betriebsverfassungsgesetz uneingeschränkt wahrnehmen.

Der Aufsichtsrat (AR) der FSG besteht aus 16 Mitgliedern. Acht vertreten die Interessen der Mitarbeitenden, während die übrigen acht die öffentlichen Anteilseigner repräsentieren. Der AR kontrolliert die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft und muss größeren Investitionen und weitreichenden Beschlüssen zustimmen.

S1-3 Beschwerdemanagement

Indem Bedenken frühzeitig geäußert werden, helfen Mitarbeitende mit, Fehlentwicklungen aufzudecken und Verbesserungen anzustoßen. Erste Ansprechperson ist meist die eigene Führungskraft. Neben regelmäßigem Austausch im Team sind auch die Jahresgespräche eine Möglichkeit, den Vorgesetzten Gedanken und Vorkommnisse mitzuteilen. Darüber hinaus können Beschäftigte jederzeit auf das digitale Hinweisgebersystem zugreifen (→ S. 93). Über diesen Kanal können anonym Verstöße in Bezug auf Korruption, Bestechung, unfairen Wettbewerb, Schutz von personenbezogenen Daten, Menschenrechte und Umweltschutz und weitere Belangen gemeldet werden.

S1-4 Maßnahmenplan

Der Flughafen Stuttgart bietet für alle Stellen, für die es möglich ist, mobiles Arbeiten an. Dadurch soll die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben verbessert werden. Zudem wendet die FSG ein Gleitzeit-Arbeitsmodell an, bei dem die Mitarbeitenden ihren Arbeitsbeginn flexibel wählen können. Im Schichtbetrieb der Flughafengesellschaft werden persönliche Wünsche zu den Dienstplänen, so gut es geht, berücksichtigt.

Um den wechselnden Anforderungen einer modernen Arbeitswelt gerecht zu werden, optimiert die FSG ihre Büroflächen. Damit reagiert sie auf die Entwicklung hin zu zunehmend crossfunktionalem und hybridem Arbeiten. Um möglichst viele Meinungen und Sichtweisen zu den unterschiedlichen Bedürfnissen zu bekommen, führte die Projektleitung Workshops mit rund 300 Mitarbeitenden aus allen Teams durch. Die Beschäftigten entwarfen Gestaltungsvorschläge für verschiedene Arbeitsplätze, die aktivitätsbasiert genutzt werden können. Dazu gehören zum Beispiel buchbare Einzelbüros für vertrauliche Calls oder Mixed Zones für teamübergreifende Zusammenarbeit. Das Konzept wurde mit der Geschäftsführung abgestimmt. Im letzten Quartal 2025 begannen die ersten Umbauarbeiten in den Bürogebäuden.

Die bestehenden Arbeitsplätze am Campus sind, je nach örtlichen Gegebenheiten, ergonomisch ausgestattet. Im Zuge von aktuellen und anstehenden Gebäudesanierungen werden Verbesserungen der baulichen und technischen Arbeitsbedingungen umgesetzt. Für körperlich belastende Arbeitsvorgänge setzt die FSG technische Hilfen ein. Im Berichtsjahr wurden in der Gepäckabfertigung ein Vakuumheber sowie eine Power-Stow-Unterstützung am Ausgabeband getestet. Zusätzlich bietet das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) Schulungen und Kurse zu richtigem Heben und Tragen an. Darüber hinaus gibt es auch Sportangebote wie Yoga, die alle Mitarbeitenden als Ausgleich nutzen können.



Wir nutzen innovative Technologien und KI dort, wo sie unsere Arbeit sinnvoll unterstützen. So werden Ressourcen gespart und Prozesse smarter gemacht.

Parameter und Ziele

SI-5 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
Dauerhafte Unterschreitung einer jährlichen Quote von 20 meldepflichtigen Arbeitsunfällen ohne Wegeunfälle pro eine Mio. geleistete Arbeitsstunden bei der FSG in allen Kalenderjahren bis einschließlich 2035 ^{neu}	Durchführung einer Befragung in weiten Teilen der FSG im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zu psychischen Belastungen bis Ende November 2026 ^{neu}	2026
	Technische Tempodrosselung an allen Fahrzeugen der FSG und SAG in den Gepäckverteilern bis Ende September 2026	2026
	Einführung der Kontrolle der Führerscheine mittels Kontrollterminal (samt Bestätigung der Betriebsanweisung) für Beschäftigte der FSG, die dienstlich Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr steuern, bis Ende 2026 ^{neu}	2026
	Schulung von mindestens 90 % der neuen Führungskräfte des Jahres 2026 zu Arbeitsschutzpflichten und Unterstützungsangeboten bis Ende des ersten Quartals 2027 ^{neu}	2027
	Detailanalyse von zehn Unfällen am Campus zur Ableitung von Verbesserungsmaßnahmen bis Ende Juni 2028 ^{neu}	2028
Erhöhung des ÖPNV-Nutzungsanteils durch Mitarbeitende im FSG-Konzern um 2 % bis 2030, gemessen am Indikator aus den Mobilitätsumfragen ^{neu}	Sensibilisierung und Information der Mitarbeitenden durch Mobilitätstage im Jahr 2027 ^{neu}	2027
Erhöhung des Radanteils im Modal Split bei Mitarbeitenden der FSG um 2 % bis 2030, gemessen am Indikator aus den Mobilitätsumfragen ^{neu}	Erweiterung der Anzahl von Radabstellanlagen für Mitarbeitende inklusive Lademöglichkeiten für E-Bikes um 10 % bis 2027 ^{neu}	2027
	Steigerung der Awareness für das JobRad-Angebot bis 2028 um 5 %, gemessen an der Mobilitätsumfrage 2026 ^{neu}	2028
Erhöhung der Teilnahmequote an der MAB auf mindestens 65 % innerhalb der FSG bis 2028 ^{neu}	Entwicklung einer jährlichen internen Kampagne zur Mitarbeitendenbefragung mit erstmaliger Durchführung 2026 ^{neu}	2026
Einführung von jährlich mindestens zwei neuen Angeboten bis 2030, die mit der Strategie Vielfalt@STR im Einklang sind und von mindestens 80 % der Teilnehmenden als gut oder besser bewertet werden ^{neu}	Erarbeitung und interne Veröffentlichung der Strategie Vielfalt@STR bis Ende 2026 ^{neu}	2026
	Angebot von mindestens einem jährlichen Modul zu „Inclusive Leadership/Inclusive Collaboration“ in den Entwicklungsprogrammen des STR bis Ende 2027 ^{neu}	2027
	Angebot von mindestens einem Awareness-Format mit vertiefendem Workshop für alle Mitarbeitenden pro Jahr bis Ende 2027 ^{neu}	2027

S1-6 Beschäftigte im Unternehmen

Belegschaft nach Beschäftigungsart	2024						2025					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammbelegschaft	352	30,5	803	69,5	1.155	100	355	30,4	812	69,6	1.167	100
Voll- und Teilzeitbeschäftigte												
Vollzeit	219	19,0	734	63,6	953	82,5	222	19,0	730	62,6	952	81,6
Teilzeit	133	11,5	69	6,0	202	17,5	133	11,4	82	7,0	215	18,4
Weitere Beschäftigte												
Auszubildende und dual Studierende	15	-	54	-	69	-	17	-	55	-	72	-
Studierende im Praktikum	5	-	7	-	12	-	5	-	4	-	9	-
Gesamtbeschäftigte	372	30,1	864	69,9	1.236	100	377	30,2	873	69,8	1.250	100

Fluktuation	2024				2025			
	Eintritte	in %	Austritte	in %	Eintritte	in %	Austritte	in %
Eintritte und Austritte gesamt	146	-	83	-	94	-	80	-
nach Altersklassen¹								
< 30 Jahre	57	39,0	28	33,7	54	57,5	26	32,5
30 bis 50 Jahre	68	46,6	29	34,9	33	35,1	24	30,0
> 50 Jahre	21	14,4	26	31,3	7	7,5	30	37,5
nach Geschlecht¹								
weiblich	58	39,7	32	38,6	30	31,9	27	33,8
männlich	88	60,3	51	61,5	64	68,1	53	66,3
Durchschnittliche Fluktuationsquote²				6,8				6,4

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Ein- und Austritte.

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

Inanspruchnahme von Elternzeit	2024						2025					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Beschäftigte mit Anspruch auf Elternzeit¹	68	5,9	142	12,3	210	18,2	66	5,7	135	11,6	201	17,2
Elternzeit in Anspruch genommen ^{2,3}	36	52,9	21	14,8	57	27,1	24	36,4	25	18,5	49	24,4
nach Beendigung der Elternzeit zurückgekehrt ³	13	19,1	18	12,7	31	14,8	6	9,1	23	17,0	29	14,4
nach Beendigung der Elternzeit ausgetreten ³	0	0	0	0	0	0	2	3,0	0	0	2	1,0
Quote der Rückkehrenden ³		100		100		100	75,0		100		94,0	

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

² Ohne Elternzeit mit Teilzeittätigkeit.

³ Anteil der Beschäftigten mit Anspruch auf Elternzeit.

Nationalitäten	2024						2025					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	352	30,5	803	69,5	1.155	100	355	30,4	812	69,6	1.167	100
Deutsche Staatsangehörigkeit	315	27,3	733	63,5	1.048	90,7	318	27,3	746	63,9	1.064	91,2
Andere Staatsangehörigkeit	37	3,2	70	6,1	107	9,3	37	3,2	66	5,7	103	8,8

S1-8 Auswirkungen des Tarifvertrags

	2024						2025					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Arbeitsverträge												
Befristet	17	1,5	11	1,0	28	2,4	22	1,9	16	1,4	38	3,3
Unbefristet	335	29,0	792	68,6	1.127	97,6	333	28,5	796	68,2	1.129	96,7
Gesamtbeschäftigte	372	30,1	864	69,9	1.236	100	377	30,2	873	69,8	1.250	100
mit Tarifverträgen ¹	359	96,5	824	95,4	1.183	95,7	362	96,0	711	81,4	1.073	85,8

¹ Einschließlich Leiharbeitenden.

S1-9 Diversität

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Stammebelegschaft	355	30,4	812	69,6	1.167	100
nach Altersklassen						
< 30 Jahre	68	5,8	111	9,5	179	15,3
30 bis 50 Jahre	188	16,1	308	26,4	496	42,5
> 50 Jahre	99	8,5	393	33,7	492	42,2

	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Führungskräfte	22	23,2	73	76,8	95	100
nach Altersklassen¹						
< 30 Jahre	0	0	1	1,1	1	1,1
30 bis 50 Jahre	15	15,8	32	33,7	47	49,5
> 50 Jahre	7	7,4	40	42,1	47	49,5

¹ Anteil an der Gesamtzahl der Führungskräfte.

S1-10 Angemessene Entlohnung

86 % der Beschäftigten der FSG sind nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD-F) angestellt. Die leitenden Führungskräfte erhalten eine außertarifliche Vergütung. Alle Mitarbeitenden profitieren sowohl von einer zusätzlichen Altersversorgung über die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) als auch, auf Wunsch, von vermögenswirksamen Leistungen. Für die Feuerwehr, die Rettungsdienste sowie die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) gilt zudem ein ergänzender Haustarifvertrag.

Performance wird anerkannt: Der Flughafen gewährt eine an der individuellen Leistung orientierte Vergütung. Seit 2024 kommt dabei ein Kombimodell zum Einsatz: 30 % entfallen auf eine Treueprämie, während 70 % als jährliche individuelle Prämie ausgezahlt werden. Letztere honoriert das Erreichen von Zielen sowie die Erfüllung von leistungs- und wertorientierten Vorgaben.

S1-12 Menschen mit Behinderungen

	2024						2025					
	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %	Frauen	in %	Männer	in %	Gesamt	in %
Mitarbeitende mit Behinderung¹	18	4,8	52	6,0	70	5,7	18	4,77	56	6,4	74	5,9
Mitarbeitende mit GdB <50	6	-	19	-	25	-	7	-	22	-	29	-
davon gleichgestellte Beschäftigte	2	-	11	-	13	-	2	-	10	-	12	-
Mitarbeitende mit Schwerbehinderung (GdB >50)	12	-	33	-	45	-	11	-	34	-	45	-
Mitarbeitende mit Einschränkung ²	14	-	44	-	58	-	13	-	44	-	57	-
Schwerbehindertenquote²					5,1							5,1

¹ Ohne Leiharbeitende.

² Gemäß Sozialgesetzbuch IX.

S1-13 Schulung und Kompetenzen

Am STR hat Weiterbildung einen hohen Stellenwert. Hierfür stehen verschiedene Formate zur Verfügung. Seminare mit unterschiedlichen Schwerpunkten – etwa im Arbeits- und Tarifrecht, in Rhetorik, zur Stressbewältigung oder für Train-the-Trainer – werden bedarfsorientiert angeboten. Diese richten sich an alle Mitarbeitenden, unabhängig davon, ob sie sich noch in der Ausbildung befinden, am Beginn ihrer beruflichen Laufbahn stehen oder bereits Führungsaufgaben übernehmen. Zudem gibt es Schulungen zu Lerntechniken und Zeitmanagement für alle Beschäftigten, die nach längerer Pause wieder an beruflichen Fortbildungsmaßnahmen teilnehmen wollen.

Für besondere Herausforderungen können sowohl Teams als auch Einzelpersonen interne und externe Unterstützung wahrnehmen, zum Beispiel Moderationen oder Mediationsverfahren sowie Einzel- oder Gruppencoachings. Zudem startete im Jahr 2025 eine neue Workshop-Reihe. Zwischen März und Dezember wurden in diesem Format Mitarbeitende auf dem Weg zur Projektmanagement-Karriere geschult. Die Inhalte umfassen das Einsetzen der eigenen Stärken,

den Umgang mit den Unternehmenswerten und den Führungsgrundsätzen im Sinne einer wertschätzenden Zusammenarbeit, wie Feedback richtig angewendet wird oder wie Veränderungen erfolgreich angestoßen werden.

Einsatzbereit, wenn es zählt

Um bei Notfällen auf dem Campus keine Zeit zu verlieren, sind viele Mitarbeitende speziell für unterschiedliche Situationen ausgebildet. Sie unterstützen die Flughafenfeuerwehr und den Rettungsdienst. So wirken Räumungshelferinnen und -helfer bei der zügigen und geordneten Evakuierung von Gebäuden mit. Bei Verletzungen übernehmen entsprechend ausgebildete Beschäftigte die Erstversorgung, bis der Sanitätsdienst eintrifft – 2025 gab es über 200 solcher Freiwilliger. Auch bei größeren Schadenslagen erhalten die Rettungskräfte vor Ort Support von der engagierten Belegschaft: Sogenannte ICAO-Ersthelferinnen und -Ersthelfer trainieren regelmäßig die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Teams, um im Ernstfall einsatzbereit zu sein.

Weiterbildung	2024			2025		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Person ¹	28,8	52,5	45,1	10,6	45,0	55,6
pro Führungskraft ²	58,2	66,9	64,6	41,7	63,0	52,4
pro Person ohne Führungsverantwortung	25,2	49,4	42,1	10,0	43,9	27,0

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

² Führungsverantwortung für mindestens drei Mitarbeitende.

SI-14 Arbeits- und Gesundheitsschutz

Die Flughafengesellschaft will gesundheitliche sowie sicherheitsrelevante Gefahren möglichst vermeiden oder minimieren. Die Verantwortung hierfür liegt bei der obersten Führungsebene und allen anderen Vorgesetzten. Unterstützung erhalten sie dabei durch die Fachkräfte für Arbeitssicherheit, die Arbeitsmedizin und die Schwerbehindertenvertretung, die in Fragen des Arbeitsschutzes beratend tätig sind. Eine eigene Stabsstelle überprüft regelmäßig die Arbeitsplätze der FSG am Standort. Im Airport Medical Center führen die Betriebsärztin und der Betriebsarzt arbeitsmedizinische Leistungen nach den Empfehlungen des Verbands Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung durch. Dazu gehören unter anderem Vorsorgeuntersuchungen, Unterstützung beim betrieblichen Eingliederungsmanagement sowie die freiwillig angebotene Gripeschutzimpfung. Wer dienstlich beispielsweise ein Fahrzeug führen soll, erhält zudem regelmäßige Check-ups in der Praxis.

Schritt für Schritt zu mehr Sicherheit

Beim Arbeitsschutz kommt das sogenannte STOP-Prinzip zur Anwendung, also Substitution vor technischer Schutzmaßnahme vor organisatorischer Schutzmaßnahme vor persönlicher Schutzausrüstung. Um das Bewusstsein der Mitarbeitenden zu schärfen, werden verschiedene Schulungen, Online-Kurse und Intranet-Beiträge angeboten. Die Trainings behandeln unterschiedliche Themen, wie etwa allgemeinen Arbeits- und Gesundheitsschutz, den Umgang mit Gefahrstoffen, das Fahren auf dem Vorfeld oder mit Fahrzeugen des Winterdienstes, Bildschirmarbeitsplätze sowie den Gebrauch von Schutzausrüstung.



Anlässlich des World Mental Health Day am 10. Oktober gab es am Flughafen verschiedene Vorträge und Workshops mit praktischen Tipps zur Sensibilisierung.

	2024			2025		
	Frauen	Männer	Gesamt	Frauen	Männer	Gesamt
Meldepflichtige Unfälle¹	2	11	13	3	15	18
davon Betriebs-/Arbeitsunfälle	2	6	8	2	9	11
davon Wegeunfälle	0	3	3	1	4	5
davon Betriebssportunfälle	0	2	2	0	2	2
Ausfalltage durch meldepflichtige Unfälle ²	–	–	269	–	–	432
Unfälle mit Todesfolge	0	0	0	0	0	0
1.000-Personen-Quote ³	5,5	7,2	6,7	5,4	12,7	10,5
Unfallrate (LTIR) ⁴	–	–	2,6			3,5
Krankentage⁵	5.466	14.804	20.270	5.288	14.776	20.064
Krankheitsquote⁶	6,8	8,5	8,0	6,7	9,8	8,7

¹ Meldepflichtig ist ein Arbeitsunfall, der mehr als drei Tage Arbeitsunfähigkeit verursacht; im Berichtsjahr keine meldepflichtigen Unfälle durch Leiharbeitende.
² Kalendertage ab dem Tag nach dem Unfall; je Unfall wurden maximal 42 Ausfalltage berücksichtigt. Im Berichtsjahr gab es keinen Ausfalltag durch Leiharbeitende.
³ (Meldepflichtige Betriebsunfälle * 1.000) + durchschnittliche Anzahl Beschäftigte im jeweiligen Jahr.
⁴ Lost Time Injury Rate (LTIR) = Arbeitsunfälle ab einem Ausfalltag pro 200.000 geleistete Arbeitsstunden.
⁵ Ohne Personen in Leiharbeitsverhältnis.
⁶ Verhältnis der Krankentage zu den Solltagen in %.

Oberstes Ziel: ein gesundes Arbeitsumfeld

Das BGM verfolgt den Zweck, die körperliche und geistige Resilienz der Mitarbeitenden zu erhalten und zu stärken. Zuständig dafür sind neben dem Arbeitskreis Gesundheit auch der Gesundheitszirkel, der Betriebsarzt und die Betriebsärztin, der Arbeitsschutzausschuss, der Betriebsrat sowie der Expert BGM und Physiotherapie. Diese Akteure stellen gemeinsam sicher, dass Aspekte des physischen und psychischen Wohlbefindens in die Abläufe und Strukturen am Flughafen integriert sind. Der Fokus liegt dabei auf acht Handlungsfeldern: Kooperation mit der technischen und medizinischen Arbeitssicherheit, Management von Prävention, Maßnahmen zur Gesundheitsförderung, Entwicklung des Personals, Vorbeugung von Suchterkrankungen, betriebliches Eingliederungsmanagement sowie Mitwirkung der Beschäftigten sowie Notfall- und Krisenmanagement. Zusätzlich steht den Mitarbeitenden ein umfangreiches Programm an sportlichen Aktivitäten, Präventions- und Rehabilitationsmaßnahmen zur Verfügung:

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

An den Gesundheitstagen erhält die Belegschaft ergänzende Informationen und individuelle medizinische Checks. Im Berichtsjahr gab es außerdem einen Blutspendetag mit dem Deutschen Roten Kreuz, eine Registrierungsaktion der DKMS am Arbeitsplatz sowie den jährlichen Spendenlauf.

Besonders die Mitarbeitenden der SAG sind durch ihre Tätigkeit körperlich stark belastet. Einige von ihnen bewegen zum Beispiel täglich mehrere Tonnen Gepäck. Sie können einen speziell auf sie zugeschnittenen Trainingsplan wahrnehmen, um langfristig gesund und leistungsfähig zu bleiben.

S1-15 Work-Life-Balance

Die Vereinbarkeit von beruflichen und privaten Verpflichtungen stellt oft eine Herausforderung dar. Am Landesflughafen haben Mitarbeitende die Möglichkeit, ihren Arbeitsplatz flexibel zu wählen. Wenn Pendelzeiten entfallen, bleibt mehr Raum für Familie, ehrenamtliche Tätigkeiten oder Erholung. Beschäftigte, deren Aufgaben dies erlauben, können bis zu 80 % ihrer Arbeitszeit außerhalb des Standorts STR leisten. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, das Arbeitsverhältnis in Teilzeit auszuüben. Die Flughafengesellschaft ist zudem Mitglied im Netzwerk „Erfolgsfaktor Familie“, das vom Bundesfamilienministerium sowie dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag initiiert wurde.

Darüber hinaus unterstützt die FSG ihre Mitarbeitenden mit folgenden Leistungen:

- **Kinderbetreuung:** Jeden Sommer veranstaltet der Airport in Kooperation mit der Bildungsstiftung element-i eine zweiwöchige Ferienfreizeit für Kinder. Müssen die Kleinen in Ausnahmefällen mit zur Arbeit, können Eltern auf die Kids-Box zurückgreifen. In der mobilen Kiste finden sie eine Wickelaufgabe, Spielsachen, Malunterlagen und Bücher.
- **Hilfe bei einem Pflegefall in der Familie:** Wird ein Familienmitglied pflegebedürftig, stellt das Betroffene oft vor unerwartete Herausforderungen. Für solche Situationen stehen bei der FSG drei geschulte Pflegelotsinnen und -lotsen als erste Ansprechpersonen für Fragen rund um die gesetzlichen Bestimmungen bereit.
- **Hilfe bei Suchterkrankungen:** Der Airport schaut nicht weg, wenn jemand im Unternehmen an einer Sucht erkrankt. Drei betriebliche Suchthelferinnen und -helfer unterstützen Betroffene bei der Vermittlung von Therapieplätzen, dem Kontakt zu Selbsthilfegruppen und während der Wiedereingliederung in den Arbeitsalltag.

Bei Bedarf beraten sie auch das direkte Arbeitsumfeld zum sensiblen Umgang mit Abhängigen. Als Vertrauenspersonen unterliegen sie der Schweigepflicht.

- **Weitere Angebote:** Die Personalabteilung, die Interessenvertretungen der Belegschaft, der Betriebsarzt und die Betriebsärztin sowie der pme Familienservice stehen allen Beschäftigten mit Infomaterial oder Beratung zu Themen wie Lebenslagencoaching oder Elder Care zur Seite. Der Dienstleister BetterDoc unterstützt bei der Suche nach einer Fachpraxis, Behandlungsstrategien oder der Terminfindung bei Spezialistinnen und Spezialisten.

S1-16 Vergütung

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



Sicher arbeiten mitten im Lichtermeer der 3.345 Meter langen Runway – mit Arbeitsplätzen wie diesem können nur wenige Unternehmen aufwarten. Das spezielle Umfeld begeistert die Mitarbeitenden am STR. Das zeigt sich auch an einer niedrigen Fluktuation.

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

SBM-2 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, Steinbronn, 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.

SBM-3 Wesentlichkeitsanalyse

Bereits seit über einem Jahrzehnt führt der Flughafen Stuttgart jährlich eine interne Stakeholderanalyse nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) durch (→ S. 58). 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

S3-1 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.

S3-2 Einbeziehung von betroffenen Gemeinden

Jeder deutsche Flughafen, der über einen ausgewiesenen Lärmschutzbereich verfügt, hat eine Fluglärmmmission (FLK) – so auch der Landesflughafen. Die Kommission setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Städte Filderstadt, Leinfelden-Echterdingen, Esslingen,



Ob Sonntagsspaziergang oder Feierabendrunde: Viele Nachbarinnen und Nachbarn des STR kommen gerne vorbei, um sich die startenden und landenden Flugzeuge aus nächster Nähe anzusehen.

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 Landesministerium 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/fluglaerbericht 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 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 km² rund um den Flughafen maximal 67 dB(A) betragen. Im Jahr 2025 lag die tatsächlich betroffene Fläche mit 2,66 km² 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) ¹	3.039	3.215	3.536
Fläche Lärmfestschreibungskontur (km ²) ²	2025	2024	2023
Fläche Lärmfestschreibungskontur Tag	2,66	2,55	2,54
Fläche Lärmfestschreibungskontur Nacht	3,74	4,03	4,15
Dauerschallpegel (Mittelwert)	2025	2024	2023
Ø alle Messstationen Tag dB(A)	52,0	52,1	52,0
Ø alle Messstationen Nacht dB(A)	42,5	43,2	43,9
Vom Fluglärm betroffene Wohnbevölkerung (Personen) ³	2025	2024	2023
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

¹ Ausnahmen während des Nachtflugbeschränkungszeitraums.

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

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

S3-3 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 (→ S. 51). 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** kann überprüft werden, ob das eigene Haus in einer Lärmschutzzone liegt. Seit 1996 hat die FSG über 60 Mio. € in den passiven Schallschutz investiert.

S3-4 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.

S3-5 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 ^{neu}	Einführung eines neuen Formates bei den Flughafenführungen bis Mitte 2027 ^{neu}	2027
	Ausweitung des Austauschformats mit direkt angrenzenden Nachbargemeinden bis 2027 ^{neu}	2027

PASSAGIERE UND BESUCHENDE

Der Flughafen Stuttgart misst dem Feedback seiner Passagiere, Gäste sowie aller am Campus tätigen Personen große Bedeutung bei. Denn nur durch aktives Zuhören kann er seine Aufenthaltsqualität und seine Abläufe kontinuierlich verbessern. Im täglichen Betrieb des STR nimmt Sicherheit eine Top-Priorität ein, um Fluggästen und Besuchenden einen sorglosen Aufenthalt zu gewährleisten. Darüber hinaus prüfen die Airport-Mitarbeitenden regelmäßig und situativ, in welchen Bereichen zusätzliche Optimierungen möglich sind – sei es durch neue Services, bessere Orientierung oder effizientere Prozesse. Das Ziel: ein Umfeld schaffen, das begeistert und in dem sich alle willkommen fühlen.

Strategie

SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Zu den Endnutzerinnen und Endnutzern zählen Passagiere, die vom STR fliegen, und andere Besuchende, welche die Infrastruktur nutzen. Mitarbeitende von Fluggesellschaften, Sicherheitsdiensten, Abfertigungsunternehmen und anderen Firmen, die am Flughafencampus tätig sind, gehören ebenfalls dazu.

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) nimmt die Interessen und Standpunkte dieser Stakeholder sehr ernst. Sie bekennt sich zu den zehn Prinzipien des UN Global Compact und hat einen eigenen Code of Conduct, den fairport-Kodex, entwickelt.

Im Jahr 2025 sind keine Fälle von Nichteinhaltung der Prinzipien des UN Global Compact oder des fairport-Kodexes in Bezug auf die genannten Stakeholdergruppen bekannt.

SBM-3 Wesentlichkeitsanalyse

Die Flughafengesellschaft hat in der doppelte Wesentlichkeitsanalyse nach der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in den Themenfeldern „Soziale Inklusion“, „Persönliche Sicherheit“ und „Informationsbezogene Auswirkungen“ der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) positive und negative Auswirkungen identifiziert. Sie arbeitet jeden Tag aktiv daran, die negativen Aspekte gezielt im täglichen Betrieb zu minimieren, die positiven Faktoren zu erhalten und diese gegebenenfalls weiter auszubauen. Die negativen Auswirkungen beziehen sich auf die nicht vollumfängliche Barrierefreiheit des Standortes, während positiv hervorzuheben ist, dass moderne Technologien die Sicherheit für Passagiere erhöhen.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

S4-1 Strategie

Die FSG ist sich ihrer Verantwortung für die Einhaltung von Menschenrechten und Umweltschutz bewusst. Dabei betrachtet sie sowohl die eigene Geschäftstätigkeit als auch ihre globale Wertschöpfungskette. Der Schutz von persönlichen und vertraulichen Informationen hat dabei einen besonderen Stellenwert. Darunter fallen nichtöffentliche Daten des Airports und seiner Stakeholder sowie personenbezogene Daten von Bewerbenden, Kundinnen und Kunden, Lieferfirmen, Dienstleistenden und anderen geschäftlichen Kontakten. Der Flughafen verpflichtet sich, diese verantwortungsvoll zu behandeln und gegen den unberechtigten Zugriff durch Dritte zu schützen. Das gilt auch, wenn Künstliche Intelligenz (KI) zum Einsatz kommt. Der STR legt Wert auf eine ethisch korrekte Nutzung und hat dafür im Berichtsjahr eine KI-Richtlinie entwickelt.



Wer mit dem Flughafen Stuttgart in Kontakt treten will, dem stehen verschiedene Kanäle offen. An der Information im Terminal 3 bekommen Fluggäste und Besuchende einen QR-Code, über den sie unkompliziert Feedback geben können.

Der Umgang mit Internen und Externen ist beim Landesairport im fairport-Kodex geregelt. Der Code of Conduct gilt für sämtliche Stakeholdergruppen und legt die Leitplanken für das Verhalten untereinander sowie in Geschäftspartnerschaften und im Wettbewerb, gegenüber Kundinnen und Kunden, Behörden, der Politik und anderen Interessengruppen fest (→ S. 92). Die Schwerpunkte liegen unter anderem auf fairen Arbeitsbedingungen, Chancengleichheit und Gleichbehandlung, Datenschutz und Informationssicherheit, Korruptionsbekämpfung und weiteren Themen.

Soziale Verantwortung leben

Das fairport-Leitbild stellt den Menschen in den Vordergrund. Der Flughafen Stuttgart legt Wert darauf, allen Reisenden die notwendige Unterstützung und angemessene Betreuung zu bieten. Für Personen mit Behinderungen gibt es am Flughafen Stuttgart einen Boarding Support. Diesen übernimmt die Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG). Das Angebot richtet sich sowohl an blinde und gehörlose Menschen als auch an Personen mit weiteren körperlichen oder geistigen Einschränkungen sowie eingeschränkter Mobilität, die beim Weg zum Flugzeug Hilfestellung benötigen. Für Rollstuhlnutzende werden spezielle PRM-Hublifter bereitgestellt, die den Zugang

zum Sitzplatz im Flugzeug erleichtern. Auch in den Terminals sind Einrichtungen wie Gastronomie und Geschäfte stufenlos zugänglich. Mithilfe von Aufzügen können Passagiere die Ebenen wechseln.

Seit April 2025 bietet der Flughafen Stuttgart Reisenden mit nicht-sichtbaren Beeinträchtigungen ein Umhängeband mit Sonnenblumen an. Es stammt von der internationalen Initiative Hidden Disabilities Sunflower. Damit kann auf Einschränkungen wie Autismus, Legasthenie, Multiple Sklerose, Epilepsie, Diabetes und viele weitere aufmerksam gemacht werden, die nicht auf den ersten Blick ersichtlich sind. Das hilft dem Personal am Airport und Mitreisenden, sich auf Passagiere einzustellen, die bei Ankunft oder Abflug zusätzliche Unterstützung oder Rücksichtnahme benötigen. Die Beschäftigten werden entsprechend geschult. Seit Beginn der Aktion wurden bis zum Jahresende über 1.000 Umhängebänder am STR ausgegeben.

Auch digital wurden 2025 Barrieren abgebaut: Nach einem Relaunch der Website des Flughafen Stuttgart im Sommer ist diese für Screenreader zugänglich, sodass Personen mit einer Sehbehinderung die Informationen besser nutzen können. Durch verbesserte Kontraste wurde zudem die Navigation für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen erleichtert.

Um darüber hinaus eine bessere Orientierung vor Ort zu gewährleisten, soll das taktile Leitsystem des Flughafens weiter ausgebaut werden. Es besteht aus tast- und sichtbaren unterschiedlichen Elementen, die die Wegeführung für blinde und sehbehinderte Menschen ermöglichen. Bei sämtlichen baulichen Änderungen oder Modernisierungen auf der Landseite prüft der Flughafen, inwieweit diese Systeme integriert werden können. Im Berichtsjahr erarbeitete die FSG außerdem ein Konzept mit verschiedenen Verbesserungen bei Services, Kommunikation und Infrastruktur, um ihrem Zielbild als Flughafen für alle näher zu kommen und die Barrierefreiheit für Familien, ältere Passagiere und Reisende mit Behinderung zu erhöhen.

Aktive Mitgestaltung in Netzwerken

Der Flughafen Stuttgart engagiert sich in unterschiedlichen Branchen- und Fachverbänden, wie beispielsweise der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dem Kommunalen Arbeitgeberverband Baden-Württemberg (KAV) sowie der entsprechenden deutschlandweiten Vereinigung (VKA). In diesen Gremien werden Themen wie Klimaschutz und Luftverkehr, aber auch Infrastruktur, Travel Retail und barrierefreies Reisen gemeinsam diskutiert und vorgebracht.



Über 1.000 grün-gelbe Umhängebänder wurden seit der Einführung von Hidden Disabilities Sunflower am STR ausgegeben. Betroffene signalisieren damit einen Unterstützungswunsch.

S4-2 Einbeziehung von Passagieren und Besuchenden

Der Flughafen Stuttgart geht allen Beschwerden von Reisenden, Besuchenden und weiteren Personen sowie Organisationen nach, um seine Prozesse zu optimieren. Die Rückmeldungen werden an die zuständigen Abteilungen innerhalb der FSG und an betroffene Unternehmen am Campus weitergeleitet, die für die Bearbeitung und gegebenenfalls die Umsetzung geeigneter Konzepte verantwortlich sind. Das Feedback fließt zudem in das neu gegründete interne Customer-Experience-Team ein, welches ebenfalls daran arbeitet, die Passagiererfahrung zu verbessern.

S4-3 Beschwerdemanagement

Die FSG verfügt über ein Hinweisgebersystem, über welches Missstände, Verstöße und Verdachtsfälle angezeigt werden können. Die Meldenden werden, soweit die gesetzlichen Vorgaben es zulassen, geschützt (→ S. 93). Der Flughafen Stuttgart duldet keine Vergeltungsmaßnahmen gegen Beschwerdeführende und Hinweisgebende.

Die Bedürfnisse seiner Passagiere und aller weiteren Personen am Campus liegen dem Landesairport besonders am Herzen, daher nimmt er das Feedback von Außenstehenden und Internen sehr ernst. Es ist ihm ein Anliegen, auf sämtliche Rückmeldungen zu reagieren – unabhängig davon, ob es sich um Lob, Kritik oder generelle Anregungen handelt. Die zentrale Stelle Stakeholder Relations beantwortet sämtliche Schreiben in enger Abstimmung mit Fachabteilungen des Airports, der Bundespolizei, dem Parkplatzbetreiber Apcoa oder den Abfertigungsunternehmen. So können erforderliche Schritte zur Verbesserung eingeleitet und Abläufe systematisch angepasst werden. Anschließend werden die Rückmeldungen in der internen Statistik erfasst, abgelegt und nach definierten Fristen gelöscht. Die anonymisierte Übersicht wird der Geschäftsführung monatlich zur Verfügung gestellt.

Die Themen der eingehenden Schreiben an den Flughafen sind breit gefächert. Der Großteil der Rückmeldungen im Berichtsjahr bezog sich auf die Infrastruktur und Terminals – insgesamt gingen dazu 647 Schreiben ein (2024: 686). Das Personal am STR wurde in 432 Fällen erwähnt (2024: 292), während sich 344 Rückmeldungen auf die Abläufe bei Sicherheits- und Passkontrollen sowie die Handgepäckregelungen bezogen (2024: 245). Insgesamt erhielt der Landesflughafen 2.049 Schreiben (2024: 1.904) als Feedback im Jahr 2025, wobei Rückmeldungen per E-Mail, Kontaktformular, Telefon, Social Media, Brief und über Google-Rezensionen berücksichtigt wurden.

S4-4 Maßnahmenplan

Der Flughafen prüft die Ursachen für Flugverspätungen sorgfältig und arbeitet dabei mit Airlines, der Flugsicherung, der Bundespolizei sowie anderen Flughäfen zusammen, um die Anzahl zu verringern. Laut internen Analysen verbesserte sich die Pünktlichkeitsquote im Jahr 2025 um 2,8 Prozentpunkte auf 73,9 %, während sie im Vorjahr 71,1 % betrug. Hauptgrund für die meisten Verzögerungen waren Flugzeuge, die bereits unpünktlich in Richtung STR unterwegs waren.

Höchste Standards für Safety und Security

Eine gelebte Sicherheitskultur ist an einem Verkehrsflughafen wie dem Stuttgart Airport wesentlich. Sie ist Grundlage seines Handelns und seiner Entscheidungen. Ziel ist es, Menschen und deren Gesundheit zu schützen und langfristig zu erhalten. Zu den Aufgabengebieten gehören am STR in erster Linie die Luft- und Unternehmenssicherheit (Security), die betriebliche Sicherheit beziehungsweise Flugbetriebs-sicherheit sowie der vorbeugende und abwehrende Brandschutz (Safety) einschließlich eines zeitgemäßen Krisenmanagements.

Sicherheitsrelevante Vorfälle am STR werden immer dokumentiert. Im Berichtsjahr gab es zwei Zwischenfälle mit Gefahrgütern (2024: drei) sowie 91 Einsätze zur Beseitigung von Öl und/oder Treibstoff (2024: 114). Störungen auf der Start- und Landebahn traten 17-mal auf (2024: vier), meldepflichtige Flugbetriebsstörungen sowie interne und sonstige Alarmer wurden elfmal registriert (2024: 16). Die FSG nimmt diese Vorfälle sehr ernst und überprüft sie sorgfältig, um Wiederholungen zu vermeiden. Bestehende Sicherheitsmaßnahmen werden kontinuierlich angepasst.

Anregungen von außen gewünscht

Der Flughafen Stuttgart überprüft neben seinen tagtäglichen Maßnahmen auch regelmäßig, in welchen weiteren Bereichen er sich

schnellstmöglich verbessern kann. Dafür holt er auch aktiv Feedback seiner Stakeholder ein. So fand 2025 das Format „STR im Dialog“ bereits zum fünften Mal statt. Im April trafen sich FSG-Mitarbeitende aus den Bereichen Aviation, Commercial Non-Aviation, Nachhaltiges Mobilitätsmanagement, Infrastruktur, Immobilien und Kommunikation mit Personen, die sich in der Vergangenheit mit Feedback direkt an den STR gewandt hatten. Die Teilnehmenden brachten unterschiedliche Perspektiven in die Diskussionsrunde und Workshops mit ein. Die Inhalte der Gespräche fließen in die Planungen zur Modernisierung im Zuge des STRzero-Terminalprojektes mit ein.

Soziale Medien werden gerne genutzt, um mit dem STR in Kontakt zu treten. Bei TikTok konnte der Flughafen im Jahr 2025 den stärksten Zuwachs an Followern verzeichnen: Mit einem Plus von 26,9 % stieg deren Zahl auf rund 37.900. Auf Instagram vergrößerte sich die Community um 25 % auf 51.400, während LinkedIn ein Wachstum von 23,4 % auf rund 9.900 Fans verzeichnete. Bei YouTube erhöhte sich die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer um 15 % und bei Facebook um 6,7 %. Alle über diese Kanäle eingehenden Anfragen und Rückmeldungen werden gesammelt, bearbeitet und ausgewertet.

Für seine Passagiere und Besuchenden veröffentlicht der Airport viermal im Jahr das eigene Magazin Flugblatt. Es ist kostenlos in den Terminals erhältlich. Interessierte können auch ein Abonnement abschließen oder die Inhalte online unter **flugblatt-magazin.de** lesen.

S4-5 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 Zufriedenheit unserer Passagiere und Besuchenden um 5 % bis 2030 gemessen am Gesamt-Zufriedenheitsindikator der Airport-Service-Quality-Erhebung ^{neu}	Konzept zu Verbesserungen der Services, der Kommunikation und der Infrastruktur für Passagiere mit besonderen Bedürfnissen (Familien, ältere Reisende, Reisende mit Behinderung) bis Ende 2025 ^{neu}	2025 (erreicht)
	Eröffnung von sechs neuen gastronomischen Angeboten in den Terminals im Zuge der Flächenneuevergabe zwischen Ende 2025 und Mitte 2026 ^{neu}	2026
	Erweiterung der Besucherterrasse um einen Fotospot bis 2027 ^{neu}	2027
	Durchführung einer Zufriedenheitsumfrage unter Passagieren mit besonderen Bedürfnissen ^{neu}	2027
	Überprüfung der Erweiterungsplanung für das taktile Leitsystem im Außenbereich	2030





Governance

- Corporate Governance & Compliance
- Organe der Gesellschaft
- GRI-Index

Der Abschnitt enthält Informationen zur Unternehmensführung, darunter zur Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien, zum Risikomanagement sowie zur Verantwortung des Managements und des Aufsichtsrats.

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.

Governance

GOV-1 Rolle der Geschäftsführung

Die Rolle der Leitungs- und Aufsichtsorgane im Kontext der Unternehmenspolitik wird im Abschnitt „Über diesen Bericht“ beschrieben (→ S. 14). Dort wird erläutert, wie die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat in die Governance-Strukturen zur Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen eingebunden sind.

Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

IRO-1 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. Eine Beschreibung zum Ablauf der Wesentlichkeitsanalyse befindet sich auf den Seiten 12 und 13.

G1-1 Strategie

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, Menschenrechte, 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.

Integrität und Compliance sind Teil der Flughafen-DNA des STR. Für ihn sind Unternehmenserfolg und werteorientiertes, 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 Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) entgegen.

G1-2 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 umfasst 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.

Unternehmenswerte des STR



Teamgeist

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



Respekt

Wir schätzen Vielfalt und gehen achtsam miteinander um.



Glaubwürdigkeit

Wir leben unser Wort, beziehen Position und sind authentisch.



Flexibilität

Wir sind bereit für Veränderungen.



Fairness

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



Die Verantwortung des Landesairports endet nicht am Flughafenzaun. Er analysiert auch seine Lieferkette, um etwaige Auswirkungen auf Menschenrechte oder die Umwelt frühzeitig zu erkennen und darauf reagieren zu können.

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 Auftragnehmern bewertet die Flughafengesellschaft beispielsweise durch vorliegende Zertifizierungen wie EMAS oder ISO 14001.

G1-3 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 (→ S. 58), Bau- und Planungsrecht, Datenschutz, Arbeitsschutzrecht, Safety und Security sowie die Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Umwelt- und Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette.

Parameter und Ziele

G1-4 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.

G1-5 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

G1-6 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 ^{neu}	Durchführung strukturierter Erhebungen mit den einzelnen Bereichs- und Abteilungsleitungen und unter Beteiligung der Beauftragten der FSG bis Mitte 2027 ^{neu}	2027
	Unternehmensweite Durchführung einer horizontalen und vertikalen Compliance-Risikoanalyse zur Identifikation und Priorisierung wesentlicher Themenfelder bis Mitte 2027 ^{neu}	2027
	Einführung eines workflowbasierten Compliance-Risikoanalyse-Prozesses in der bestehenden IT-Infrastruktur der FSG bis Mitte 2027 ^{neu}	2027



Besonders auf dem Flughafen-Vorfeld hat Sicherheit die höchste Priorität. Die Management Area Supervisor prüfen daher regelmäßig die Markierungen auf und neben der Runway, damit diese den aktuellsten Vorgaben entsprechen.

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Gesellschafter

Land Baden-Württemberg 65 %
Landeshauptstadt Stuttgart 35 %

Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat gehörten im Geschäftsjahr 2025 folgende Mitglieder an:

Winfried Hermann

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

Martin Stadelmaier

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

Dr. Frank Nopper

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

Hanna Binder

Ver.di, Arbeitnehmervertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH

Thomas Dörflinger, MdL

Mitglied des Landtags Baden-Württemberg,
Mitglied Beteiligungsausschuss und Finanzausschuss

Holger Düdden

Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH,
Mitglied Vermittlungsausschuss und Personalkommission

Heiko Engling

Ministerialdirektor im Ministerium für Finanzen Land Baden-Württemberg

Frank Hoffmann

Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH,
Mitglied Beteiligungsausschuss und Finanzausschuss

Dennis Huber

Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH,
Vorsitzender Beteiligungsausschuss und Finanzausschuss

Mehmet Ildeç

Mitglied des Gemeinderates der Landeshauptstadt Stuttgart,
stellvertretender Vorsitzender Vergabeausschuss

Dr. Natalia Jaekel

Ministerialdirigentin im Staatsministerium Baden-Württemberg,
Mitglied Vergabeausschuss (ab 21.05.2025)

Anna Müller

Arbeitnehmervertreterin der Flughafen Stuttgart GmbH,
Mitglied Personalkommission und Vergabeausschuss

Maria Samara

Arbeitnehmervertreterin der SAG Stuttgart Airport Ground Handling GmbH,
Vorsitzende Vergabeausschuss

Andreas Schwarz, MdL

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

Eckhard Schwill

komba gewerkschaft nrw,
Arbeitnehmervertreter der Flughafen Stuttgart GmbH

Dr. Florian Stegmann

Staatsminister und Chef der Staatskanzlei a. D. im Staatsministerium Baden-Württemberg,
Mitglied Vergabeausschuss (bis 21.05.2025)

Dr. Carl-Christian Vetter

Mitglied des Gemeinderates der Landeshauptstadt Stuttgart,
Vorsitzender Vermittlungsausschuss

Geschäftsführung

Ulrich Heppe

Jurist, Sprecher der Geschäftsführung

Carsten Poralla

Dipl.-Ing., Geschäftsführer

Dennis Huber

Jurist, Prokurist

Ralf Laßau

Dipl.-Ing., Prokurist

Andreas Schweizer

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

Dirk Spengler

Dipl.-Betriebsw., Prokurist

GRI-INDEX



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

klar aufgeführt und für die Stakeholder zugänglich sind. Der Flughafen Stuttgart hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 01. Januar bis 31. Dezember 2025 berichtet.

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Erklärung	
GRI 1: Grundlagen 2021			
Allgemeine Angaben			
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021			
1. Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken			
2-1	Organisationsprofil	04, 05	
2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	08	
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	08, 104	
2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	08, 54, 56, 68	
2-5	Externe Prüfung	09	
2. Tätigkeiten und Mitarbeitende			
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	04, 05, 11-13, 18-20, SJB	stuttgart-airport.com/de/unternehmen/news-und-presse/mediathek/publikationen/statistischer-jahresbericht
2-7	Angestellte	72-81	
2-8	Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	76, 77	
3. Unternehmensführung			
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	14, 15	Zu c. berichtet die FSG ausführlicher in ihrem Fortschrittsbericht (CoP) für den UN Global Compact. stuttgart-airport.com/pcgk
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	14, 73	Information nicht verfügbar. Die Informationen zu „Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans“ werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
2-11	Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	97	
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	14, 73	Dem Aufsichtsrat wird bei Sitzungen sowie mittels Prüfungs- und Quartalsberichten regelmäßig Auskunft erteilt. Die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung und Nachhaltigkeitsstrategie werden dabei dargelegt.
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	14, 58	
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	12-14	
2-15	Interessenkonflikte	PCGK	Eine am Gesellschaftsinteresse orientierte, enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat ist im Gesellschaftsvertrag der FSG verankert. stuttgart-airport.com/pcgk
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	93, PCGK	stuttgart-airport.com/pcgk
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	14	Bei strategischen Entscheidungen konsultiert die FSG den fairport-Beirat.
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	15, PCGK	stuttgart-airport.com/pcgk
2-19	Vergütungspolitik	PCGK	stuttgart-airport.com/pcgk
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	PCGK	stuttgart-airport.com/pcgk
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	38, 39	Information nicht verfügbar. Die Informationen zu „Verhältnis der Jahresgesamtvergütung“ werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
4. Strategie, Richtlinien und Praktiken			
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	03-05	
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	03-05	
2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	04-05	
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	92-95	
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	92-95	
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	92-95	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	95	
5. Einbindung von Stakeholdern			
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	82, 83, 86-89	
2-30	Tarifverträge	77	

Wesentliche Themen

GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	12-13	
3-2	Liste der wesentlichen Themen	08	Der Flughafen Stuttgart führte im Berichtsjahr die Wesentlichkeitsanalyse nach CSRD durch. Die wesentlichen Themen sind: Klimaschutz und Energie, Umweltmanagement, Biodiversität und Ökosysteme, Ressourcen und Kreislaufmanagement, Beschäftigte und Arbeitsumfeld, Nachbarschaft und Gesellschaft, Passagiere und Besuchende, Corporate Governance und Compliance.

Klimaschutz & Energie/Umweltmanagement

GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	48-52, 58-61	
GRI 302: Energie 2016			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	54-55	
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	54-55	
302-3	Energieintensität	54-55	
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	50-52	
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	50-52	
GRI 305: Emissionen 2016			
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	56, 57	CO _{2eq} -Emissionen nach Vorgaben der Airport Carbon Accreditation (ACA).
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	56, 57	
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	56, 57	
305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	50-52	
305-5	Senkung der Treibhausgasemissionen	48-52	
305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen	56, 57	
305-7	Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	59	

Biodiversität & Ökosysteme

GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	62-63	
GRI 101: Biodiversität 2024			
101-1	Richtlinien zum Stoppen und Umkehren des Verlustes der Biodiversität	62-65	Informationen zu Strategien oder Verpflichtungen zum globalen Biodiversitätsrahmen von Kunming-Montreal sind nicht verfügbar. Die Informationen zu werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
101-2	Management der Auswirkungen auf die Biodiversität	62-65	
101-3	Zugang und Vorteilsausgleich	62-65	
101-4	Identifizierung der Auswirkungen auf die Biodiversität	62-65	
101-5	Standorte mit Auswirkungen auf die Biodiversität	62-65	
101-6	Direkte Triebkräfte für den Verlust der Biodiversität	62-65	
101-7	Veränderungen des Zustandes der Biodiversität	62-65	
101-8	Ökosystemleistungen	62-65	Information zu Nutznießern der Ökosystem-Standorte sind nicht verfügbar. Die Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
Ressourcen & Kreislaufmanagement			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	66, 67	
GRI 301: Materialien 2016			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	69	
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	69	
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018			
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	68	
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	-	Information nicht verfügbar. Die Informationen zu Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
303-3	Wasserentnahme	68	
303-4	Wasserrückführung	-	Information nicht verfügbar. Die Informationen zu Wasserrückführung werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
303-5	Wasserverbrauch	67, 68	
GRI 306: Abfall 2020			
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	69	
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	66-69	Kabinenabfälle entsorgen die Airlines.
306-3	Angefallener Abfall	69	
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	69	Information zu Verbrennung mit und ohne Energierückgewinnung bei gefährlichen und ungefährlichen Abfällen nicht verfügbar. Die Informationen zu werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	69	Information zu Verbrennung mit und ohne Energierückgewinnung bei gefährlichen und ungefährlichen Abfällen nicht verfügbar. Die Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	93, 94	
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	93, 94	Information zu Lieferanten, bei denen Verbesserungen vereinbart wurden, ist nicht verfügbar. Informationen werden nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
Beschäftigte & Arbeitsumfeld			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	72, 73	
GRI 401: Beschäftigung 2016			
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	76	
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmenden oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	-	Es gibt keine betrieblichen Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten zur Verfügung stehen.
401-3	Elternzeit	76	
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016			
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	73	
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018			
403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	79-81	
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	79-81	
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	79-81	
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	79-81	

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Erklärung	
403-5	Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	79–81	
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	79–80	
403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	79–80	
403-8	Mitarbeitende, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	76, 79–80	Abdeckung 100 %.
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	80	
403-10	Arbeitsbedingte Erkrankungen	80	
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016			
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	79	
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	78–79	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	74	
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016			
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	14	Minderheiten sind aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen nicht erfasst. Zu a. berichtet die FSG ausführlicher in ihrem Fortschrittsbericht (CoP) für den UN Global Compact. flughafen-stuttgart.de/the-fairport/netzwerk
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	38, 39, 81	50 %/50 %. Über die Vergütung nach Tarifvertrag TVöD VKA entscheidet allein die Tätigkeit.
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016			
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	95	
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016			
407-1	Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte	93–95	Information zu Länder und geografische Regionen der Betriebsstätten nicht verfügbar. Die Informationen zu werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
GRI 408: Kinderarbeit 2016			
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	93–95	Information zu Ländern und geografische Regionen der Betriebsstätten nicht verfügbar. Die Informationen zu werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016			
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	93–95	Information zu Ländern und geografische Regionen der Betriebsstätten nicht verfügbar. Die Informationen zu werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016			
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	78–79	Die Aus- und Weiterbildung des Personals an den Sicherheitskontrollen erfolgt gemäß behördlichen Vorgaben. In Trainings zur Personenkontrolle wird das Diskriminierungsverbot aus Art. 3 des Grundgesetzes geschult.
Nachbarschaft & Gesellschaft			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	82–85	
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016			
413-1	Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	82–85	
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	82–85	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Erklärung
Passagiere & Besuchende			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	86–89	
GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016			
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	–	Information nicht verfügbar. Die Informationen zu „Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit“ werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	–	Information nicht verfügbar. Die Informationen zu „Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit“ werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016			
416-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten	88–89	Es sind keine begründeten Beschwerden aus 2025 bekannt.
Corporate Governance & Compliance			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	92–95	
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016			
204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	–	Information nicht verfügbar. Die Informationen zu „Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten“ werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.
GRI 205: Antikorruption 2016			
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	92–95	
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	92–95	
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	95	Es sind keine bestätigten Korruptionsvorfälle aus 2025 bekannt.
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016			
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	93, 94	
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016			
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	93, 94	Keine. Bei Ausschreibungen achtet die FSG darauf, dass Lieferfirmen die im fairport-Kodex festgeschriebenen Grundsätze einhalten.
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	92–95	
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016			
415-1	Parteispenden	–	Die FSG tätigt grundsätzlich keine Parteispenden.
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016			
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten	95	Es sind keine begründeten Beschwerden aus 2025 bekannt.

Sektorspezifische Angaben

GRI 4 G4: Airport Operators Sector Disclosures

A01	Anzahl der Passagiere	U2, 19	
A02	Anzahl der Flugbewegungen	U2, 20	
A03	Luftfrachtvolumen	U2, 20	
A04	Qualität des Niederschlagswassers	U2, 20	
A05	Luftqualität	59	Emittierte Luftschadstoffe werden in t und in g/VE ausgewiesen.
A06	Eingesetzte Enteisungsmittel	67	
A07	Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind	84	
A08	Anzahl zu entschädigender Personen in unmittelbarer Flughafennähe	-	Keine Umsiedlung im Berichtszeitraum.
A09	Vorfälle Vogelschlag	63	Information zur Gesamtzahl der Vogelschläge nicht verfügbar. Die Informationen werden bisher nicht in dieser Detailtiefe berichtet. Es gibt derzeit keinen Zeitplan für die Erhebung der Informationen.

PCGK = Public Corporate Governance Kodex 2024

SJB = Statistischer Jahresbericht 2024

U = Umschlagseite

IMPRESSUM

Herausgeberin

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

Kontakt [GRI 2-3]

Lisa Fernandes
Corporate Communications & Public Affairs
✉ fairport@stuttgart-airport.com

Text und Redaktion

Corporate Communications & Public Affairs

Gestaltung

Corporate Communications & Public Affairs
unger+ kreative strategien

Fotos

Maks Richter
Zoe Zeimantz (S. 88)
Peter Nowak (S. 57)
Thomas Niedermüller (S. 81)
Peter Menner (S. 10, 15, 27)
Tom König (S. 09)

Redaktionsschluss

27. März 2026

Druck

SV Druck + Medien GmbH & Co. KG






Papier




120 g/m² Maxi Offset, ungestrichenes Recycling-Naturpapier

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



Flughafen Stuttgart GmbH
Postfach 23 04 61
70624 Stuttgart

 stuttgart-airport.com
 Flughafen Stuttgart
 [stuttgartairport](https://www.instagram.com/stuttgartairport)

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

