

Stuttgart, 20.03.2020

Flughafen Stuttgart Terminalentwicklung STR 4.0

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	02.04.2020

Beschlussantrag

1. Von den Planungen der Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) zur modularen Terminalentwicklung mit Erstellung eines Ersatzterminals und der Neuordnung im Flughafenbereich West wird Kenntnis genommen.
2. Der Vertreter der Landeshauptstadt in der Gesellschafterversammlung der FSG wird beauftragt, den Planungen zur modularen Terminalentwicklung und der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für die Neuordnung und Entwicklung der westlichen Flughafenflächen zuzustimmen.
3. Die Landeshauptstadt bittet die FSG und das Land Baden-Württemberg als Maßgabe für die Neuordnung und Entwicklung der Stellplatzangebote den Ausbau von ÖPNV und Fernverkehr der Verkehrsdrehscheibe Flughafen Stuttgart (U6, 3. Gleis, Flughafenbahnhof) zwingend zu berücksichtigen. Des Weiteren gilt es, ein gemeinsames Parkraummanagement-Konzept mit der benachbarten Landesmesse Stuttgart zu erarbeiten, welches ebenso die Themen P+R, Carsharing und E-Mobilität berücksichtigt und enthält.
4. Die Landeshauptstadt sieht den Flughafen Stuttgart den Klimazielen von Paris verpflichtet, es gilt alle Anstrengungen zu unternehmen, diese Klimaziele zu erreichen. Dem Klimaschutz muss sowohl am Boden als auch in der Luft Rechnung getragen werden.
 - a. Den Klimazielen der FSG „am Boden“
 - Einsparung von 50% der dem Flughafen zuzurechnenden CO₂-Emissionen bis 2030 (gegenüber dem Basisjahr 1990)
 - klimaneutraler Betrieb des Flughafen Stuttgart bis zum Jahr 2050 wird zugestimmt.

- b. Die FSG wird aufgefordert, alle Bemühungen zu einer Senkung der CO₂-Emissionen „in der Luft“ weiter voranzutreiben.
5. Darüber hinaus wird die FSG aufgefordert sicherzustellen, dass die modulare Terminalentwicklung bedarfsgerecht auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagiert. Es gilt den Prozess der Sanierungs- und der Erweiterung des Terminals überprüfbar zu halten. Die Terminalentwicklung darf keineswegs dazu führen, dass Wachstumsraten bei den Fluggästen festgeschrieben werden.

Begründung

Beschluss des Aufsichtsrats der FSG

Der Aufsichtsrat der FSG hat in seiner Sitzung am 25. Oktober 2019 folgende Beschlüsse gefasst:

Die modulare Terminalentwicklung STR 4.0 wird keinen Bedarf einer zweiten Start- und Landebahn nach sich ziehen. Ausschließliches Ziel der modularen Terminalentwicklung STR 4.0 ist die Terminalkapazität an die steigenden Anforderungen an Prozessqualität, Passagierkomfort, Sicherheit und Nachhaltigkeit anzupassen.

Die FSG hat sich zum Ziel gesetzt, bis spätestens 2050 ihre im eigenen Verantwortungsbereich liegenden CO₂-Emissionen auf Null zu senken. Dieser Beitrag zum Klimaschutz ist noch ambitionierter als die Vorgaben aus dem Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg. Dieses Ziel kann dabei nur erreicht werden, wenn die modulare Terminalentwicklung STR 4.0, die eine umfangreiche energetische Sanierung vorsieht, wie geplant umgesetzt wird. Damit ist die Terminalentwicklung STR 4.0 die Voraussetzung für eine nachhaltige, zukunftsgerichtete Luftverkehrsentwicklung an der Mobilitätsdrehscheibe Flughafen Stuttgart.

Zwingende Voraussetzung für die weitere Terminalentwicklung ist es dabei, dass die FSG die notwendigen Finanzmittel aus eigener Kraft erwirtschaften kann und keine Zuschüsse von den Gesellschaftern notwendig sind.

Die Terminalentwicklung wird dabei keinen zusätzlichen Flächenverbrauch verursachen, so dass keine neuen Flächen versiegelt werden.

Der Aufsichtsrat stimmt der Vorbereitung und Planung eines Architektenwettbewerbs für die modulare Terminalerweiterung auf der Grundlage der dargestellten Eckpunkte zu.

Der Aufsichtsrat stimmt der Planung eines Ersatzterminals und der Vorbereitung des entsprechenden Bauantrags zu.

Der Aufsichtsrat stimmt der Vorbereitung eines Planfeststellungsverfahrens für die Neuordnung und Entwicklung der westlichen Flughafenflächen zu.

Der Aufsichtsrat beschließt, wegen der besonderen Bedeutung der Terminalentwicklung diese Planung gemäß § 13 Abs. 6 FSG-Gesellschaftsvertrag vor ihrer Umsetzung der Gesellschafterversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.

Der/die Vertreter/in der Landeshauptstadt in der Gesellschafterversammlung benötigt zur Stimmabgabe eine Weisung durch den Gemeinderat.

Ausgangslage

Der Flughafen Stuttgart wurde in der Vergangenheit bei den Passagieren immer beliebter. Eine Analyse des Beratungsunternehmens Intraplan bestätigte, dass sich auch in den kommenden Jahren der Standort Stuttgart positiv entwickeln wird. In der Folge werden die schon heute begrenzte Terminalkapazität und die steigenden Anforderungen an Prozessqualität, Passagierkomfort, Sicherheit und Nachhaltigkeit zu einem immer größeren Engpass führen. Hinzu kommt aufgrund des Gebäudealters ein zukünftiger Sanierungsbedarf in Verbindung mit energetischen Verbesserungen, welche die Terminalkapazität temporär und abschnittsweise weiter einschränken wird.

Um einem weiteren Qualitäts- und Serviceverlust entgegenzuwirken, muss der Flughafen Stuttgart baulich auf diese Situation reagieren. Andernfalls wäre eine nachhaltige Passagierentwicklung gefährdet und der Flughafen Stuttgart sowie der Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg würden von der europäischen Luftfahrtentwicklung abgehängt.

Der Betrieb eines Flughafens ist gesetzlich geregelt, die Eckwerte für Kapazitäten werden durch das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur festgestellt. Der Flughafen unterliegt also einer definierten Betriebspflicht, d.h. dass das Flughafenunternehmen gesetzlich verpflichtet ist, den Flughafen in betriebssicherem Zustand zu halten sowie Anlagen in ausreichendem Umfang zu bevorraten und zu betreiben. Unter die Betriebspflicht fällt außerdem auch, die Kapazitäten vorzuhalten, um z.B. zusätzliche Maschinen im Falle einer Umleitung von den Flughäfen Frankfurt, Zürich und München abzufertigen.

Modulare Terminalentwicklung

Gemäß der Vorgabe des Aufsichtsrats der FSG, eine Terminalentwicklung zu planen, welche die Flughafen Stuttgart GmbH aus eigenen Mitteln finanzieren kann, wurde von der Geschäftsführung eine modulare, bedarfsgerechte Terminalentwicklung erarbeitet. Dieses Konzept schließt auch eine Sanierung der Bestandsterminals mit ein. Teils durch Umbauten und Neugestaltung, teils durch Erweiterungen, sollen die Terminalgebäude nach und nach an aktuelle Entwicklungen und funktionale Erfordernisse angepasst werden. Im Rahmen der geplanten Bauabläufe wird es erforderlich sein, bestimmte Terminalbereiche aufgrund von Erweiterungs- und Sanierungsmaßnahmen temporär zu schließen oder rückzubauen.

Der Aufsichtsrat hat ausdrücklich festgestellt, dass die Terminalentwicklung keinen Bedarf einer zweiten Start- und Landebahn nach sich ziehen wird. Des Weiteren ist keine Aufweichung der bestehenden Nachtflugbeschränkungen vorgesehen.

Ziel der Planung ist es, die Passagierkapazität während der diversen Baumaßnahmen zu erhalten. Um dies zu erreichen, wird die Erstellung eines interimistischen Ersatzterminals notwendig. Dieses Ersatzterminal soll in etwa die Kapazität des derzeitigen Terminals 4 erhalten und ist auch für die Umsetzung der Sanierungen des Gebäudebestands ohne Kapazitätswachst unverzichtbar. Nach Umsetzung des Bauprogramms muss das Ersatzterminal wieder weichen, da diese Fläche in der langfristigen Flächenplanung für weitere Entwicklungen verplant ist.

Im Rahmen der Terminalentwicklung wird ein starker Fokus auf das Energiekonzept und die Nachhaltigkeit gelegt. In diesem Zuge soll eine Gebäudezertifizierung nach DGNB erfolgen.

Vorteile einer modularen Terminalentwicklung

Der Ansatz einer modularen Terminalentwicklung erlaubt es der FSG, bei sich ändernden Rahmenbedingungen (z.B. schwankende Passagierentwicklungen, wirtschaftliche Notwendigkeiten, Flächenmehrbedarf durch Sicherheitsanforderungen, etc.) flexibel Anpassungen vorzunehmen und das Bauprogramm bestmöglich auszusteuern.

Allerdings beinhalten die kostenintensiven Module wie Neubau der Sicherheitskontrollhallen, Erneuerung Check-In, Auf- und Rückbau des Ersatzterminals, Umbau T4 für Gepäckförderanlage und Sanierung T1 und T3, im wesentlichen Maßnahmen in den Terminals, die auch unabhängig von einer Kapazitätsausweitung allein aufgrund der altersbedingten Sanierung und energetischen Erneuerung der Gebäudetechnik, der Umsetzung von sicherheitstechnischen Anforderungen und den Ansprüchen der Kunden auf qualitätsvolle Abwicklung des An- und Abflugs bedingt sind. Ohne diese Neu- und Umbauten können weder die hohen Sicherheitsanforderungen und Ansprüche der Fluggäste bzgl. der Wartezeiten erfüllt noch die Klimaziele der FSG, u.a. im Gebäudebereich, erreicht werden.

Davon unabhängig können die Umsetzung der planerisch vorbereiteten Erweiterungen im Gatebereich abhängig von der Passagierentwicklung bzw. der wirtschaftlichen Situation gestaltet werden.

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit hat die FSG ein Cashflow-Szenario unter Berücksichtigung sämtlicher am Flughafen vorgesehenen Investitionen erstellt. Im Betrachtungszeitraum wird daher von einem Investitionsvolumen von insgesamt ca. 2,2 Mrd. € bis 2043 ausgegangen, davon 1,2 Mrd. € für die Terminalentwicklung, falls alle Module entsprechend umgesetzt würden. Teil der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist außerdem eine Baukostensteigerung von 3% pro Jahr. Das restliche Investitionsvolumen verteilt sich auf die Sanierung der Flugverkehrsflächen enthalten, die Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen für den Bodenverkehrsdienst und Feuerwehr sowie Gebäudesanierungen von Technik- und Verwaltungsgebäude. Darüber hinaus sind die folgenden Prämissen hinterlegt:

- Möglichkeit der Anpassung des Bauvolumens und des terminlichen Ablaufs an die tatsächliche Passagierentwicklung.

- Steigerung der Flughafenentgelte ab 2022 vier Mal um jeweils 1% p.a., danach alle 4 Jahre um 2% p.a.
- Zinsaufwand Darlehen 2,0% p.a.
- Beschränkung auf eine Start- und Landebahn, damit ist die Kapazität des Flughafens grundsätzlich auf maximal 17 Mio. Passagiere/Jahr beschränkt. Ein zwingender Aufwuchs der Passagiere auf 17 Mio. pro Jahr ist mit dieser absoluten Obergrenze nicht fixiert.

Bedingt durch den modularen Ansatz der Terminalentwicklung ist der Mittelabfluss über einen verhältnismäßig langen Zeitraum gestreckt. Diese Tatsache erlaubt es der FSG, einen Teil der Investitionen aus dem laufenden Cashflow zu bedienen. Die Verschuldung steigt in der langfristigen Betrachtung dennoch auf maximal knapp 450 Mio. €. Die Eigenkapitalquote bleibt jedoch stabil bei ca. 50%.

Im dargestellten Szenario und unter Berücksichtigung der beschriebenen Prämissen, kann die FSG die Investitionen aus eigener Kraft erbringen. Die Option einer Veräußerung von nicht betriebsnotwendigen Vermögen, um beispielsweise einer möglichen negativeren Entwicklung entgegenzuwirken, ist in diesem Szenario unberücksichtigt.

Neuordnung Flughafenbereich West

Aufgrund der geplanten Bauabläufe für das Ersatzterminal sowie anderer Infrastrukturmaßnahmen ist es erforderlich, Flächenbereiche im Westen des Flughafens neu zu ordnen, zu optimieren und weiterzuentwickeln.

Um einen reibungslosen Betriebsablauf gewährleisten zu können, ist die Schaffung mehrerer Abstellpositionen für Luftfahrzeuge notwendig. Zudem rückt die Verlegung der Winterdienstfahrzeuge von der Landseite auf die Luftseite aufgrund von Sicherheitsaspekten verstärkt in den Fokus. Die Freimachung von Flächen rund um das Ersatzterminal für flughafenaffine Nutzungen ist die Folge. Diese Maßnahmen sollen parallel zu den Baumaßnahmen der modularen Terminalentwicklung geplant werden. Für die planungsrechtliche Neuordnung der Flächen im Westen des Flughafens ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig.

Bei der Neuordnung dieser Flächen stehen die funktionalen Bedürfnisse für den Betrieb des Flughafens im Vordergrund. Dazu gehört u.a. das Interimsterminal und die Neuordnung der Kfz-Gebäude. Für die Umwandlung ebenerdiger Parkplätze im Bereich West in Parkhäuser gilt es, ein gemeinsames Konzept mit der benachbarten Landesmesse zu erarbeiten. Dabei ist der Ausbau des Flughafens zur ÖPNV-Drehscheibe (Flughafenbahnhof, Ausbau Stadtbahn, Fernbusbahnhof etc.) in die Planungen einzubeziehen und zu berücksichtigen. Ebenso ist vorzusehen, zusätzliche P+R Möglichkeiten zu schaffen.

Klimastrategie

Klimaschutz und Luftverkehr ist eine Gemeinschaftsaufgabe: Flugzeughersteller, Airline, und Flughäfen setzen jeweils ihre Hebel in Bewegung, um den technologischen Fortschritt voranzutreiben. Insgesamt wurden durch den kommerziellen Luftverkehr

2018 weltweit 918 Millionen Tonnen CO₂ emittiert. Das entspricht 2,5 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen. 80 Prozent entfiel auf Passagierflugzeuge, der Rest auf den Frachtverkehr.

Deutschland – also von Deutschland startende Passagiermaschinen – trägt zum Ausstoß gut 22 Millionen Tonnen CO₂ bei. Das sind drei Prozent des weltweiten Ausstoßes für den Passagierverkehr in der Luft. Laut Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftfahrtwirtschaft (BDL) sinkt durch technische Innovationen mit jeder neuen Flugzeuggeneration der Treibstoffbedarf um bis zu 25%. Zwingend ist weiterhin ein angemessener gesetzlicher Rahmen, der klare ordnungspolitische Vorgaben macht.

Der Flughafen Stuttgart will dauerhaft nicht nur einer der leistungsstärksten, sondern auch nachhaltigsten Airports in Europa sein. Dieser strategische Leitgedanke des fairport STR treibt die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) an, ihre Nachhaltigkeitsleistung immer weiter zu verbessern. Klimaschutz und Energieeffizienz bilden mit sieben weiteren wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen den Kern der fairport-Strategie.

Die FSG sowie ihre Tochterunternehmen Stuttgart Airport Ground Handling GmbH (SAG) und Flughafen Stuttgart Energie GmbH (FSEG) haben sich gemeinsame Klimaziele gesetzt:

- 50% der CO₂-Emissionen, die dem Flughafen zuzurechnen sind, sollen bis 2030 gegenüber den Werten von 1990 eingespart werden.
- Bis zum Jahr 2050 soll der Stuttgarter Airport klimaneutral betrieben werden.

Flankiert wird dieser Anspruch durch das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg. Dieses definiert zwei Reduktionsziele: 25% weniger CO₂ bis zum Jahr 2020 und 90% weniger bis 2050 im Vergleich zu 1990. Ziel des Landes ist es außerdem, bis 2050 den Anteil der erneuerbaren Energien am Stromverbrauch auf 80% zu steigern und die Endenergie verglichen mit dem Jahr 2008 bis 2050 um 50% zu senken.

Die angestrebte Klimaneutralität des Flughafen Stuttgart ist eine Herausforderung. Doch trotz zunehmender Passagierzahlen ist es dem Flughafen bereits in den vergangenen Jahren gelungen, seine Emissionen deutlich zu verringern. 2018 hatte der Airport seine Treibhausgasemissionen bereits um 31% gesenkt (Basisjahr 1990).

Das anspruchsvolle Vorhaben der Klimaneutralität wird mit neuen Effizienz- und Reduktionsprojekten auf dem eigenen Gelände möglich. So vergrößert der Airport zum Beispiel laufend seine Elektro-Fahrzeugflotte, installiert stationäre Ground-Power-Anlagen für parkende Jets und achtet auf einen hohen Standard bei der Energieeffizienz von Neubauten. Die FSG achtet auf ein vorbildliches Energiemanagement, betreibt ein effizientes BHKW, Enteisungsmittel und Abfälle werden bis zu 98% recycelt. Darüber hinaus nimmt die FSG neue Photovoltaikanlagen in Betrieb und plant, weitere Energiespeicher aufzubauen.

Mit Abstand am meisten Energie wird für das Heizen und Kühlen der Terminals benötigt. Das Projekt „Terminalentwicklung STR 4.0“ hat zum Ziel, dies zu ändern: Durch Sanierungen, Anlagen- und Gebäudeneubauten liegen die erwartbaren Einsparungen je nach Gebäudetyp zwischen circa 20 und 70% bei Wärme bzw. bei bis zu 80% beim Strom. Auf diesen Berechnungen basieren auch die Anforderungen an die Fluggastgebäude. Diese sollen in den nächsten zwanzig Jahren so entwickelt werden, dass sie den erhöhten Anforderungen an Sicherheit sowie Nachhaltigkeit gerecht werden. Die

Modernisierung mit energetisch optimierter Gebäudetechnik soll einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass die FSG den Stuttgarter Airport bis 2050 klimaneutral betreiben kann.

Der Flughafen hat den Kohlendioxidausstoß zwischen 2013 und 2018 in den Bereichen der selbsterzeugten und eingekauften Energie und Emissionen (Scope 1 und Scope 2) mehr als halbiert.

Im Bereich Scope 3 also Starts und Landungen, An- und Abreise-Verkehr der Fluggäste, Angestellten und Lieferanten sowie die Emissionen der Mieter der FSG stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

Die letzten Jahre zeigen, dass die CO₂-Emissionen pro Fluggast sinken. Das hat sowohl mit einer höheren Auslastung der Flugzeuge als auch mit einer verbesserten Technik zu tun. So haben die Passagierzahlen am Flughafen von 2013 bis 2019 um ca. 32% zugenommen, die CO₂-Emissionen jedoch unterproportional um nur ca. 14%. Hinzu kommt, dass mit jeder Flugzeuggeneration der Treibstoffbedarf und somit der CO₂-Ausstoß sinkt. So verbraucht z.B. die Flotte deutscher Airlines nach Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) heute durchschnittlich 44% weniger Treibstoff als 1990.

Obwohl die Bemühungen zur CO₂-Reduktion also erheblich sind und auch der Besetzungsgrad von Flugzeugen einen positiven Trend aufweist, zeigt die Aufstellung der CO₂-Emissionen deutlich, dass der größte Teil der Gesamtemissionen im Flugverkehr im Bereich des Scope 3 entstehen.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamte CO₂-eq-Emissionen Scope 1 + Scope 2	24.572*	12.000	11.972	11.708	11.693	11.015
Scope 1 Selbsterzeugte Emissionen	12.926	11.969	11.972	11.708	11.693	11.015
Scope 2 Emission Energiezukauf	11.645	31	0	0	0	0
Scope 3 übrigen durch Unternehmenstätigkeit verursachte Emissionen, auch Mieter der FSG**	k. A.	k. A.	188.478	191.844	194.286	214.126
davon: An- und Abreiseverkehr von Flughafenbesuchern, Angestellten und Lieferanten	73.547	72.983	71.519	74.633	76.374	86.530
davon: Start, Landung und Flugfeldbetrieb	106.020	105.901	110.395	112.700	114.386	123.852

Quelle: „Nachhaltigkeitsbericht 2015“, „Bericht 2017“ und „Bericht 2018“

* gerundet

** Die Differenz in der Summe der beiden Unterkategorien von Scope 3 ergibt sich aus einer zusätzlichen Annahme über die Emissionen der Mieter.

Daher ist es umso wichtiger, dass der Flughafen Stuttgart auch im Bereich des Scope 3 aktiv an der Senkung der CO₂-Emissionen arbeitet. Der Flughafen hält hier folgende Perspektiven für erreichbar:

Im Themenbereich der An- und Abreise sinken bis 2025 die CO₂-Emissionen am STR um 15-20% (Basisjahr 1990). Bis 2050 kann es gelingen, das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg umzusetzen und die CO₂-Emission am gesamten Standort um 90% gegenüber 1990 zu verringern. Das umfasst den An- und Abreiseverkehr sowie die Emissionen von Mietern. Dieser Perspektive liegen Annahmen zur Entwicklung des Strommixes, der Verdopplung des ÖPNV-Anteils am Modal Split (Stadtbahnausbau und Fernbahnhof) sowie der Zunahme der Verwendung von alternativen Antrieben im Straßenverkehr und einem entsprechenden Ausbau der Ladeinfrastruktur durch die FSG zu Grunde.

Die im Flugverkehr verursachten Emissionen liegen nur sehr bedingt im Einflussbereich der Geschäftstätigkeit eines Flughafenbetreibers. Dennoch ist der Airport Stuttgart auch hier sehr aktiv. Seine Entgeltordnung ist die erste eines deutschen Flughafens, die für den Einsatz von synthetischem Kerosin und für elektrisches Fliegen finanzielle Anreize setzt. Darüber hinaus fördert die FSG die Forschung für einen klimaschonenden Flugverkehr am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt und der Universität Ulm. Bis die Technologie soweit fortgeschritten ist, dass neue Antriebsformen marktfähig und entsprechend verbreitet werden, stellen CO₂-Kompensationen eine Übergangslösung dar. Durch das UN-Klimaschutzprogramm Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) wird sich die internationale Luftfahrtbranche aktiv am CO₂-Kompensationsmarkt beteiligen. Die Airlines erheben den CO₂-Ausstoß ihrer Flotten, dies wird von unabhängigen Organisationen überprüft und entsprechend auf dem CO₂-Markt Zertifikate erworben. Deutschland ist seit 2016 Teil des CORSIA-Regimes. Ziel ist eine klimaneutrale Entwicklung der internationalen Luftfahrtbranche ab 2020. Davon unabhängig sind bereits seit 2012 die Airlines bei innereuropäischen Flügen am EU-Emissionshandel beteiligt.

Zur Reduktion von CO₂ gehört aber auch vermeidbare Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern. Dazu hat der Gemeinderat im Rahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz „Weltklima in Not – Stuttgart handelt“ (GRDs 975/2019) am 20. Dezember 2019 folgenden Beschluss gefasst:

„Als Anteilseigner des Stuttgart Flughafens (35%) tritt die Landeshauptstadt daher dafür ein, dass:

- Gespräche aufgenommen werden, mit dem Ziel, dass die Bahn ihre Servicequalität ausbaut und am Stuttgarter Hauptbahnhof Fluggepäck eingecheckt sowie abgeholt werden kann. Dies würde die Akzeptanz der Fluggäste mit der Bahn anzureisen deutlich erhöhen.
- Die Flughafengesellschaft in Gesprächen mit den großen Flugunternehmen versucht, dass mehr internationale Direktflüge auch von Stuttgart aus angeboten werden, damit keine Umsteigebeziehungen zu den Zielorten notwendig sind. Die Konzentration auf München und Frankfurt als Umsteigehubs erzeugt mehr Flugbewegungen als nötig.“

Zusammenfassend: Die Terminalentwicklung STR 4.0 ist ein zentraler Baustein wie der Flughafen Stuttgart bis 2050 klimaneutral betrieben werden kann.

Fritz Kuhn
Oberbürgermeister

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Antrag 46/2020 der FrAKTION LINKE SÖS PRIATEN Tierschutzpartei
Antrag 58/2020 der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Erledigte Anfragen/Anträge:

Antrag 46/2020 der FrAKTION LINKE SÖS PRIATEN Tierschutzpartei
Antrag 58/2020 der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Finanzielle Auswirkungen

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Anlagen

