

Protokoll:	Ausschuss für Wirtschaft und Wohnen des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	3
		TOP:	3
Verhandlung		Drucksache:	2/2020
		GZ:	WFB
Sitzungstermin:	31.01.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Fuhrmann		
Berichterstattung:	Frau Dr. Freitag, Herr Schoefer (beide FSG)		
Protokollführung:	Frau Sabbagh / fr		
Betreff:	Flughafen Stuttgart - Terminalentwicklung STR 4.0		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Wirtschaft, Finanzen und Beteiligungen vom 13.01.2020, GRDRs 2/2020, mit folgendem

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 mit den dargestellten Eckpunkten zuzustimmen.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Zunächst erläutern Frau Dr. Freitag und Herr Schoefer die Vorlage anhand einer Präsentation, die der GRDRs 2/2020 als Dateianhang beigelegt ist.

BM Fuhrmann dankt für den ausführlichen Bericht. Er weist darauf hin, dass mit der modularen Bauweise eine 2. Start- und Landebahn nicht erforderlich werde.

Auch die Vertreter der Fraktionen danken für die ausführlichen Erläuterungen.

StRin Nuber-Schöllhammer (90/GRÜNE) begrüßt, dass keine 2. Start- und Landebahn gebaut werde. Wichtig sei eine energetisch moderne Sanierung, um auf den Stand eines Vorzeigeflughafens zu kommen. Als sehr gute Voraussetzung bezeichnet sie, dass die FSG die CO₂-Emissionen bis 2050 freiwillig auf null senken wolle. Der Flughafen stamme aus den 1980er-Jahren, und ein Rundgang mache deutlich, dass der Umbau des Terminals 4 notwendig sei. Positiv vermerkt sie, dass der Abriss nicht mehr zur Debatte stehe. Nun brauche man mehr Aufenthaltsqualität für die Passagiere und ein Sicherheitskonzept nach aktuellem Standard. Besonderen Wert lege ihre Fraktion darauf, dass der Flughafen keine weiteren Flächen verbrauche. Natürlich könne man die Mobilität nicht komplett zurückdrehen, doch könne man beeinflussen, wie die FSG dies gestalte. Es werde nicht unproblematisch sein, da der Umbau im laufenden Betrieb über einen sehr langen Zeitraum stattfinde. Wichtig sei auch, dass das Vorhaben nun öffentlich im Gemeinderat vorgestellt werde.

Als sehr gute Nachricht bezeichnet StR Currle (CDU) die Aussage, dass trotz einer Erweiterung keine 2. Landebahn erforderlich sei. Erfreulich sei auch, dass die FSG das Vorhaben finanziell aus eigener Kraft stemmen könne. Die modulare Bauweise sei klar in die Zukunft gerichtet. Seine Fraktion stimme der Vorlage zu.

StR Adler (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) sieht einen Widerspruch in den Ausführungen. Einerseits werde die große Zufriedenheit der Fluggäste mit der Abwicklung und dem Komfort auf dem Flughafen als Grund für die überproportional hohen Wachstumsraten genannt und andererseits werde betont, dass einem weiteren Service- und Qualitätsverlust dringend entgegengewirkt werden müsse. Er begrüßt das integrale Energiekonzept und den Beschluss des Aufsichtsrats der FSG, dass die Terminalentwicklung keine 2. Start- und Landebahn nach sich ziehen werde. Allerdings sei es bei der letzten Diskussion im Ausschuss darum gegangen, den Flugverkehr zu reduzieren. Der Zeithorizont bis 2050, um die Bodenservices klimaneutral zu gestalten, sei nicht kompatibel mit den klimapolitischen Anforderungen, die einen Zeithorizont bis 2030 benötigten. Problematisch beim Flugverkehr sei, dass die Klimawissenschaft hier nicht nur bei CO₂-Emissionen ein eminentes Gefährdungspotenzial für das Klima sehe, sondern dass Flugzeuge mit ihrem kompletten Gift- und Schadstoffcocktail, den sie in die schützende Hülle der Erde bliesen, drei- bis fünfmal so viel Klimaschaden anrichteten, als dies allein mit CO₂ der Fall sei. Erstaunlicherweise sei angesichts dieser volatilen Rahmenbedingungen kein einziges Szenario untersucht worden, das Rückgänge oder Einbrüche im Flugverkehr einkalkuliere, und das nach Alternativen bezüglich der weiteren Entwicklung des Flughafens suche. Dies hätte zweifellos erhebliche Auswirkungen auf die von Frau Dr. Freitag präsentierten Finanzen.

Vernachlässigen dürfe man auch nicht, dass ein Wachstum statt über mehr Flugbewegungen über größere Flugzeuge bedeute, dass - ohne größere CO₂-Emissionszunahme - eine höhere Emission der klimaschädlichen Giftcocktails in die Atmosphäre

erfolge. Im Übrigen frage er sich, wohin die Entwicklung bei den von der FSG gewünschten Wachstumsraten gehen solle, wenn man 17 Mio. Passagiere erreicht habe? 5 % jährliches Wachstum führten in 14 Jahren ungefähr zu einer Verdoppelung des Fluggastaufkommens. Die Terminalentwicklung 4.0 sei aus Sicht seiner Fraktion der Versuch, an 2007/08 anzuknüpfen, als die Politik und die FSG die zusätzliche Landebahn, die Westerweiterung und das Vorziehen der Starts auf 5 Uhr diskutiert hätten. Dies sei damals abgelehnt worden. Die aktuelle Flächenneuordnung solle unter anderem zusätzliche Abstellflächen für die Stationierung der Flugzeuge über Nacht schaffen - seiner Ansicht nach, um morgens mehr Starts zu ermöglichen. Und nach Aussage von Frau Dr. Freitag sei bei der FSG aktuell keine 2. Startbahn in der Planung. Die zentrale Aufgabe, die Flugbewegungen deutlich zu reduzieren, stellten sich das Management und der Aufsichtsrat der FSG offensichtlich nicht. Geradezu absurd erscheine ihm, die Steigerung der Fluggastzahlen mit dem Begriff "nachhaltig" zu verknüpfen. Insofern könne er die Beschlussvorlage und die Pläne nur als Greenwashing für spätere Weichenstellungen für weitere klimaschädliche Zunahme des Flugverkehrs werten. Aufgabe des Aufsichtsrats und des Eigentümers müsste aber sein, vom Management zu verlangen, einen Plan auszuarbeiten, wie der Flugverkehr auf dem Flughafen Stuttgart reduziert werden könne. Seine Fraktion könne der Vorlage nicht zustimmen.

Vorab lobt StR Conzelmann (SPD), dass die Sitzungsreihenfolge in Bezug auf Ziffer 2 des Beschlussantrags eingehalten worden sei. Die Klimaneutralität bis 2050 werde von seiner Fraktion begrüßt. Allerdings stelle sich hier die Frage, inwieweit die CO₂-Bilanz des Flugverkehrs berücksichtigt werde. Der Gemeinderat habe sich in den Haushaltsplanberatungen mehrheitlich gegen vermeidbare Inlandsflüge vom Flughafen Stuttgart aus, die auch über die Bahn abgewickelt werden könnten, ausgesprochen. Insofern wäre es aus Sicht seiner Fraktion nicht das richtige Ziel, angesichts eines erwarteten mittel- und langfristig steigenden Passagieraufkommens weniger Inlandsflüge und dafür überproportional ansteigende Langstreckenflüge zu haben. Er äußert die Bitte, die Vorlage ohne Votum in den Gemeinderat zu verweisen, da seine Fraktion noch Beratungsbedarf habe.

StR Dr. Oechsner (FDP) erklärt an StR Adler gewandt, der Trend kehre sich von Großflugzeugen ab. Und grundsätzlich sei der Erfolg des Flughafens ein Misserfolg der Bahn. Durch die Verhinderung mancher Bahnprojekte und des Ausbaus der Strecke sei die Verbindung innerhalb Deutschlands mit der Bahn unattraktiv. Um mit dem Flugzeug konkurrieren zu können, brauche die Bahn Schnellbahnstrecken.

Zum Ausbau der Parkflächen merkt er an, in Zusammenhang mit S21 und dem Ausbau der U6 solle der Modal Split von 23 auf 45 % erhöht werden. Bei 12 Mio. Passagieren wären 23 % ca. 2,8 Mio. Passagiere, die mit dem ÖPNV anreisen, bei 17 Mio. Passagieren wären 45 % 7,8 Mio. Passagiere. Die Differenz betrage immer 10 Mio. Er verstehe deshalb nicht, warum dann mehr Parkplätze notwendig würden. Er gehe ohnehin davon aus, dass die Anfahrt zum Flughafen mit dem eigenen PKW seltener werde.

Hierzu führt Herr Schoefer aus, die bei Messe und Flughafen steigende Nachfrage nach Parkraum habe die FSG beim Stand von ca. 10 Mio. Passagieren zu einer Berechnung veranlasst. Angeboten würden aktuell rund 10.000 Stellplätze am Flughafen. Gehe man nun von 15 oder 17 Mio. Passagieren aus, müssten 7.000 weitere Parkplätze hinzukommen. Im Bauprogramm seien lediglich 2.500 zusätzliche Parkplätze, davon 900 für E-Mobilität, vorgesehen. Man bilde also den durch S21 unterstellten, auf 45 % erhöhten ÖPNV-Anteil bereits in einer Reduzierung des Bauprogramms ab. Grundsätzlich gehe

er davon aus, dass sich das Mobilitätsverhalten ändern werde. Während der rund zwei Jahre bis zur Planfeststellung könne immer noch nachgesteuert werden. Und auch danach werde die FSG nur dann bauen, wenn ein Bedarf vorliege.

Auch mit der Umnutzung von Flächen habe man sich beschäftigt. Im Hinblick auf das Terminal könne das modulare Konzept jederzeit eine Anpassung ermöglichen. Im Zusammenhang mit dem Parkraum bedeute es, dass z. B. auf Untergeschossen mit Stellplätzen ein Bürogebäude errichtet werde. Dieser multifunktionale Gedanke sollte bereits bei der Planung berücksichtigt werden.

StR Dr. Oechsner fragt weiter nach, ob es Gespräche unter anderem mit der Bahn gebe, wie die Bahn bis 2040 ausgebaut sein werde? Daneben gelte es zu eruieren, wie viele - bei einem Bahnnetz wie in Frankreich vermeidbare - Kurzflüge von Stuttgart aus starteten. Die Planung gehe doch eher dahin, dass Flugbewegungen verstärkt auf die Hotspots wie Amsterdam, Paris, München und Frankfurt gelegt würden und weniger auf die Regionalflughäfen, wie z. B. Stuttgart. Deshalb verstehe er nicht, wie man plane, auf 17 Mio. Passagiere zu kommen, obgleich seinem Eindruck nach immer mehr Menschen den Zug nach Frankfurt nähmen und von dort aus ihre Flugreise anträten.

Immer mehr Menschen wollten schnell am Urlaubsort ankommen, oft nur für einen Kurzurlaub, bemerkt StR Zaiß (FW). Das könne der Gemeinderat nicht beeinflussen, sondern das entschieden die Menschen selbst. Fatal wäre es aber, wenn der Gemeinderat nicht darauf reagieren würde. Um die Bedürfnisse, die ganz offensichtlich vorhanden seien, zu ändern, müsse man nicht bei denen, die den Transport übernähmen, ansetzen, sondern bei denen, die die Bedürfnisse hätten. Die Mobilität werde weiterhin steigen, nicht zuletzt angesichts der steigenden Bevölkerungszahlen. Er werde der Vorlage gerne zustimmen.

Nach Ansicht von StR Köhler (AfD) sollte das Gebäude durchgehend mit gleichen Raumstandards gestaltet werden. Angesichts der hohen Eigenkapitalquote könne man doch überall den gleichen qualitativen Standard anlegen. Herr Schoefer merkt zur Flächendifferenzierung an, billiger müsse nicht hässlich sein. Es sei aber nicht sinnvoll, z. B. in den Passagierkontrollen, wo Koffer hin- und hergeschoben würden, einen Marmorboden zu verlegen, der empfindlich sei. Beim Bau des Flughafens habe man einen architektonischen Anspruch gehabt, wie die Räume in den Terminals 1 bis 3 zeigten.

StRin Schumann (PULS) erklärt, ihre Fraktion sehe die Terminalentwicklung äußerst kritisch. Wichtig wäre für sie in erster Linie, dass die versprochenen Dinge - keine zusätzliche Start- und Landebahn, möglichst nachhaltige Umsetzung etc. - genauso realisiert würden. Dabei betont sie, ihre Fraktion sehe die Schuld nicht bei der uneinsichtigen Bürgerschaft, sondern beim hohen Arbeits- und Leistungsdruck, in dessen Folge die Beschäftigten ihre knappe Erholungszeit maximal auskosten müssten. Doch dieses Problem könne der Gemeinderat nicht lösen. Ihre Fraktion plädiere für einen starken Abbau insbesondere der nationalen Flugoptionen und spreche sich bezüglich der neuen Gebäude für eine klare Planung aus, die eine Umnutzung für zukünftigen Transport mit ins Auge fasse. Sie persönlich halte eine Umnutzungsplanung schon aktuell für dringend erforderlich. Ihre Partei plädiere für mehr Parkplätze, denn diese könnten dann zu Bobbycar-Rennstrecken umgenutzt werden.

Zum Thema Kurzstreckenflüge führt Frau Dr. Freitag aus, 2019 betrage der Anteil der Flugbewegungen bis 400 km 15 % und verteile sich auf 14 Destinationen. Zum Teil

handle es sich um Zubringerflüge in die großen Hubs: Frankfurt, München, Zürich, Düsseldorf. Sie gehe davon aus, dass der Kurzstrecken- bzw. Zubringerflugverkehr mit zunehmender Leistungsfähigkeit der Bahn mittelfristig auf die Schiene verlagert werde. Zunächst müsse jedoch 2020 die Bahnstrecke Stuttgart-Mannheim saniert werden. Mit Blick auf das Wachstum gehe sie von einem weiter steigenden Europaverkehr aus. Auch in der Langstrecke sehe sie Wachstumspotenzial und auch -bedarf. So gebe es z. B. bei den Verkehrsrechten mit Ziel China eine Entwicklung, ebenso in Richtung der Golfstaaten.

Sie stimme dem Ausschuss zu, dass der Luftverkehr sich nicht nur am Boden, sondern auch in der Luft in Richtung CO₂-Neutralität entwickeln müsse. So investierten zum einen z. B. die Airlinepartner in modernes Fluggerät, und zum anderen habe sich die FSG als einer der wenigen Flughäfen deutschlandweit in der Entgeltordnung entschieden, ein Incentive für sogenanntes "Sustainable Aviation Fuel (SAF)" zu geben. Die FSG habe ein Generationenprojekt mit dem Verkehrsministerium, der Mineralölgesellschaft und der Aviationindustrie initiiert, um zu prüfen, ob in Baden-Württemberg alternatives Kerosin produziert werden könne. Sie gehe davon aus, dass die Bevölkerung mittleren Alters einsehe, dass eine Änderung notwendig sei und mit diesem Projekt ein Beitrag zu mehr Klimaneutralität erreicht werden könne.

Herr Schoefer ergänzt zum Ziel 2050, es werde in den durch die FSG oder die Mieter am Boden beeinflussbaren Emissionen - Scopes 1 und 2 - abgedeckt. Scope 3 - An- und Abreise zum/vom Flughafen und der eigentliche Luftverkehr - sei hier noch nicht betroffen. Das heiße aber nicht, dass man hier nichts tue. Abgesehen vom Projekt SAF fördere die FSG seit einigen Jahren die Forschung mit Brennstoffzellenflugzeugen. Für 2020 sei hier der Erstflug geplant. Im Hinblick auf den Anreiseverkehr solle die E-Mobilität ausgebaut werden. Das Ziel für 2030, 50 % CO₂-Reduzierung zu erreichen, habe die FSG 2019 mit 31 % bereits erreicht. Wenn die Terminalgebäude mit ihrem enormen Energiebedarf erst einmal auf neue Technik umgestellt seien, gehe man einen großen Schritt in Richtung Klimaneutralität.

Frau Dr. Freitag betont, der Erhalt der Hubs sei sinnvoll, doch wolle sie momentan nicht 14 bis 17 Mio. Passagiere an die Hubs abgeben. Dies führe zu mehr Verkehr.

Operativ sei die Qualität am Stuttgarter Flughafen gut. Doch die Luftsicherheitskontrollen vergrößerten sich laufend und müssten angepasst werden.

Gegenüber StR Currie erklärt Herr Schoefer, die von der FSG am Flughafen vermieteten Bürogebäude seien verkehrlich betrachtet nicht betriebsnotwendig. Hier sei konkret das SkyLoop-Gebäude gemeint, in dem sich die Deutschlandzentrale von E&Y, der Europavertrieb von Daimler und diverse kleinere Unternehmen eingemietet hätten. Diese Firmen schätzten die Nähe zum Flughafen. Er sehe dieses Vermögen durchaus als betriebsnotwendig, denn der Entwicklung eines Büro- bzw. Dienstleistungsstandorts liege die Idee zugrunde, dort Einnahmen zu generieren, die nicht eins zu eins von der Volatilität des Flugverkehrs abhingen. Architektonisch bildet das Ensemble mit dem Boschwerkhaus, dem Flughafen und der Messe ein gutes Entree von Osten her.

Abschließend stellt BM Fuhrmann, nicht ohne anzumerken, dass ein ergebnisloses Verweisen in die nachfolgenden Gremien nicht zur Regel werden sollte, fest:

Die GRDRs 2/2020 wird dem Wunsch von StR Conzelmann (SPD) entsprechend ohne Votum in die Sitzung des Gemeinderats am 06.02.2020 verwiesen.

Zur Beurkundung

Sabbagh / fr

Verteiler:

- I. Referat WFB
zur Weiterbehandlung
Stadtkämmerei (2)
weg. GR

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. Rechnungsprüfungsamt
 3. L/OB-K
 4. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS