

Protokoll:	Ausschuss für Wirtschaft und Wohnen des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	72
		TOP:	2
Verhandlung		Drucksache:	387/2019
		GZ:	WFB
Sitzungstermin:	24.05.2019		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Fuhrmann		
Berichterstattung:	Frau Dr. Freitag, Herr Schoefer (FSG)		
Protokollführung:	Frau Sabbagh / fr		
Betreff:	Flughafen Stuttgart GmbH, Jahresabschluss 2018 "Der Stuttgarter Flughafen braucht eine Klimaneutralitäts-Strategie" - Antrag Nr. 163/2019 (SÖS-LINKE-PluS)		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Wirtschaft, Finanzen und Beteiligungen vom 29.04.2019, GRDRs 387/2019, mit folgendem

Beschlussantrag:

Der Vertreter der Landeshauptstadt Stuttgart in der Gesellschafterversammlung der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) wird beauftragt,

1. den Jahresabschluss zum 31.12.2018 in der vorgelegten Form festzustellen,
2. der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2018 Entlastung zu erteilen,
3. über die Verwendung des Ergebnisses folgendermaßen zu beschließen:

Der Bilanzgewinn 2018 in Höhe von 6.635.898,78 EUR wird in die Gewinnrücklagen eingestellt,

4. die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Baker Tilly GmbH & Co. KG, Stuttgart, als Abschlussprüfer der FSG für das Geschäftsjahr 2019 zu bestellen

5. die verbindliche Anwendung des Public Corporate Governance Kodex des Landes Baden-Württemberg von den Organen der FSG zu beschließen,
6. dem Aufsichtsrat der FSG für das Geschäftsjahr 2018 Entlastung zu erteilen.

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

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigefügt.

StRin Deparnay-Grunenberg nimmt wegen Befangenheit im Sinne von § 18 GemO an der Beratung und Abstimmung der Beschlussantragsziffer 6 nicht teil.

Zunächst berichtet Frau Dr. Freitag anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt ist. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Die Vertreter der Fraktionen danken für den Bericht und - mit Ausnahme der Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS - für die gute Arbeit.

StR Rudolf (CDU) lobt das Ergebnis und begrüßt es auch, dass im Bericht auf die in S 21 investierten Beträge hingewiesen wird. Im Hinblick auf den Infrastrukturknoten halte seine Fraktion jeden Cent dort für richtig investiert. Auch das Thema Nachhaltigkeit werde ernsthaft verfolgt.

StRin Deparnay-Grunenberg (90/GRÜNE) hebt hervor, dass der Flughafen in einer globalisierten Welt viele Dienste leiste - im privaten wie geschäftlichen Bereich. Doch der Luftverkehr mache 3 bis 5 % der weltweiten CO₂-Emissionen aus, und daran werde sich trotz verbesserter Technologie nichts ändern, da immer mehr Menschen dieses Transportmittel nutzten. Der Stuttgarter Flughafen arbeite daran, bis 2050 CO₂-neutral zu sein. Wachstum solle nicht bei kurzen Flügen, den Low-Cost-Carriern oder saisonal erfolgen, sondern ganzjährige Verbindungen sicherstellen. Innereuropäisch setze ihre Fraktion auf den Ausbau der Schiene und der Nachtzüge.

Seiner Vorrednerin kann sich StR Pfeifer (SPD) nahtlos anschließen. Der Flughafen bemühe sich seit vielen Jahren, an der Spitze der innovativen Entwicklung zu stehen. Das neue Gebührensystem begrüße seine Fraktion ausdrücklich. Der Terminal-Ausbau sei dringend notwendig. Positiv wertet er auch die Immobilienentwicklung am Standort, auch wenn diese außerhalb der Stuttgarter Gemarkung statfinde. Nach wie vor könne er nicht verstehen, dass es keine Kerosinsteuer gebe, und dies angesichts der Klimadiskussion. Auf diese Weise könnte die Entwicklung anderer Treibstoffe befördert werden.

Dazu führt Herr Schoefer aus, die Kerosinsteuer beruhe auf internationalen Konventionen. Im Chicagoer Luftverkehrsabkommen hätten 1943 alle Signatarstaaten weltweit auf die Besteuerung von Flugbetriebsstoffen verzichtet. In Deutschland gebe es darüber hinaus eine Ticketsteuer und auf innerdeutsche Flüge 19 % Mehrwertsteuer. Insofern

gebe es im innerdeutschen Verkehr auch keinen Wettbewerbsnachteil der Bahn. Im Pariser Klimaschutzabkommen sei der Luftverkehr nicht behandelt worden, doch gebe es mittlerweile eine Selbstverpflichtung der Luftfahrt, bis 2035 das Wachstum des weltweiten Luftverkehrs und ab 2050 den gesamten Luftverkehr klimaneutral durchzuführen. Für die permanente Verbesserung der Umweltleistungen erhalte der Stuttgarter Flughafen Jahr für Jahr Zertifikate. Für sinnvoller als eine Kerosinsteuer halte er den Europäischen Zertifikatehandel für CO₂. Im Übrigen würden auch bei der Handelsmarine Schiffsbetriebsstoffe nicht besteuert.

StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) ruft die scharfe Kritik der Umwelt- und Naturschutzverbände an der aktuellen Geschäftspolitik der FSG in Erinnerung. Der Flughafen bleibe eine Hypothek für kommende Generationen. Diese Form füge der Biosphäre und dem Klimasystem immensen Schaden zu. Rein betriebswirtschaftlich betrachtet könne man von einem erfolgreichen Jahr sprechen. Seine Fraktionsgemeinschaft danke Frau Dr. Freitag für die Überprüfung der Geschäftspraxis hinsichtlich erlösmindernder Gelder und deren Gewährung als Rabatte und Entgelte. Mangels Information im Bericht zum Geschäftsjahr 2018 erkundigt er sich, ob alle behördlichen Überprüfungen nun abgeschlossen seien und strafrechtliches Fehlverhalten seitens der Staatsanwaltschaft abschließend festgestellt worden sei. Seine Fraktionsgemeinschaft habe kein Verständnis, dass der Aufsichtsrat keinerlei personelle Konsequenzen gezogen habe und der Vertrag von Herrn Schoefer verlängert worden sei. Immerhin habe dieser sich rechtswidrig verhalten und die Informationspflicht nur mangelhaft erfüllt. Deshalb könne seine Fraktionsgemeinschaft der Entlastung nicht zustimmen. Darüber hinaus sollte der Gewinn nicht in die Rücklagen eingestellt werden, sondern zur Finanzierung von Aufgaben für das Gemeinwesen, z. B. einen kommunalen Klimaschutzfonds, in die Stadtkasse fließen.

Demgegenüber begrüßt es StR Zaiß (FW), dass der Gewinn in die Eigenkapitalquote einfließe, was das Unternehmen stärke und Investitionen - gerade auch in Innovationen - erleichtere. Für die Industrie und den Wirtschaftsstandort sei der Flughafen sehr wichtig.

StR Dr. Oechsner (FDP) erklärt, wenn es Hochgeschwindigkeitszüge nach Frankfurt gäbe und man in Stuttgart einchecken könnte, wäre hier ein Flughafen überflüssig. Doch sei dem nicht so. Ein Flughafen sei unabdingbar, um die Stadt schnell erreichen und auch verlassen zu können. Wer den Flughafen ablehne, betreibe eine Politik, die sich auch gegen Arbeitsplätze richte. Zudem sei der Flughafen selbst ein großer Arbeitgeber und ein Wirtschaftsfaktor.

Im Großen und Ganzen sinngemäß äußert sich StR Klingler (BZS23). Er habe in letzter Zeit abends erheblich mehr Flugbewegungen über Weilimdorf als früher festgestellt. Ihn würde auch interessieren, wieviel Kerosin im Landebereich des Flughafens abgelassen werde. Der Anteil von CO₂ in der Luft betrage lediglich 0,038 % und der Mensch könne nur 3 % des CO₂-Vorkommens beeinflussen, insofern betrachte er diese Diskussion als Panikmache.

Frau Dr. Freitag führt aus, der Lufthansa-Konzern habe sich in den letzten Jahren sehr gut restrukturiert. Positive wirtschaftliche Ergebnisse an deutschen Flughäfen gingen aktuell mit einer starken Präsenz der Lufthansa einher. Allerdings stellten Verhandlungen mit einer Airline mit über 50 % Marktanteilen eine Herausforderung dar. Die FSG bemühe sich deshalb auch, andere Airlines zu akquirieren.

Die Luftsicherheitskontrollen würden laufend verbessert. Aktuell warteten neun von zehn Passagieren außerhalb der ferienbedingten Stoßzeiten weniger als zehn Minuten an der Kontrolle.

Momentan handle es sich bei einem Drittel der Flüge um innerdeutsche Flüge. Dieser hohe Anteil resultiere aus der nicht optimalen Bahnanbindung Stuttgarts. Hier kämpften die Lufthansa und die FSG gemeinsam um den Erhalt der Zubringerflüge.

Hinsichtlich der Entgeltordnung gebe es keinen neuen Sachstand. Die FSG sei in Bezug auf die Umsatzsteuer auf die Finanzbehörden zugegangen. Personalthemen kommentiere sie nicht, diese würden im Aufsichtsrat behandelt.

An StR Ozasek gewandt ergänzt Herr Schoefer, die FSG habe für das Mövenpick Hotel das Grundstück in Erbpacht zur Verfügung gestellt. Die Mövenpick-Gruppe gehöre seit ca. anderthalb Jahren dem französischen Accor-Konzern. Was ihn persönlich anbelange, so sei er sehr froh, dass die vom Aufsichtsrat angestoßenen Prüfungen nicht zu einem Vertrauensverlust ihm gegenüber geführt hätten. Gegenüber StR Klingler führt er aus, mit der DFS seien keine Veränderungen der Abflugstrecken vereinbart worden. Individualabweichungen bzw. Einzelfreigaben kämen bei besonderen Witterungslagen vor. Das Ablassen von Kerosin sei gemäß einer Konvention nur in einer Höhe von mindestens 5.000 m über dem Boden zulässig. Damit sei sichergestellt, dass vom Treibstoff aufgrund des feinen Verstäubens am Boden nichts ankomme.

Anschließend ruft BM Fuhrmann den Antrag Nr. 163/2019 auf.

Zur ersten Frage im Antrag merkt er an, der Flughafen habe keine rechtlichen Möglichkeiten, Kurzstreckenflüge zu untersagen. Zudem sei dies in der Praxis bei Zubringer- oder Anschlussflügen oft nicht sinnvoll, wie Frau Dr. Freitag bereits ausgeführt habe.

Bei der zweiten Frage, inwieweit Billigflieger, die Tickets weit unter den realen Kosten verkauften, vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden könnten, verweist er auf Folie 20 der Präsentation.

In Bezug auf die dritte Frage zum Verkauf der Anteile der FSG an der Baden-Airpark GmbH erklärt er, die FSG halte 65,8 % Anteile an diesem Flughafen. Um die Frage zu beantworten, müsse eine Unternehmensbewertung durchgeführt werden. In diesem Kontext bittet er um eine Erläuterung des unter Ziffer 3 beantragten sofortigen Verkaufs.

Was die unter Ziffer 1 beantragte Klimaneutralitäts-Strategie anbelange, verweise er auf Folie 21 der Präsentation.

In Ziffer 2 werde ein Negativbeschluss beantragt. Dies halte er für problematisch.

Mit Blick auf den Antrag seiner Fraktionsgemeinschaft erklärt StR Ozasek zunächst, die Fragen seien beantwortet. Im Weiteren begründet er den Antrag. Dabei merkt er zu Ziffer 2 an, der Status Quo sollte zumindest eingefroren werden. Schrittweise müsse Klimaneutralität erreicht werden, dies gelinge nur mit einer Suffizienz-Strategie. In Bezug auf Antragsziffer 3 betont er, seine Fraktionsgemeinschaft sei an einem Verkauf interessiert. Stuttgart habe konkrete lokale Verpflichtungen. Er bittet um separate Abstimmung der einzelnen Punkte.

Seine Fraktion sei mit den Zielen und der Strategie des Flughafens vollkommen im Einklang und könne diesen Antrag deshalb in keinem einzigen Punkt unterstützen, betont StR Rudolf.

StRin Deparnay-Grunenberg bedauert, dass die Antragsteller im Vorfeld nicht mit anderen Fraktionen kommuniziert hätten. So hätten Ungenauigkeiten ausgeräumt werden können, die ihrer Fraktion eine Zustimmung unmöglich machten, obwohl in einzelnen Punkten durchaus Konsens herrsche. Ein Masterplan sei sehr zu begrüßen, doch sei der Flugverkehr im Pariser Klimaschutzabkommen gar nicht enthalten. Die Ziele bzw. die Anteile, die der Flugverkehr beisteuern solle, müssten zunächst definiert werden. Die unter Ziffer 2 genannte Rabattierung sei in der Entgeltordnung so besprochen worden. Sie sei hier das einzige Steuerungsinstrument. An Herrn Schoefer gewandt macht sie nochmals die steuerliche Bevorzugung des Fliegens gegenüber der Bahn deutlich. Im Flugverkehr entfalle die Mehrwertsteuer, sobald man Deutschland verlasse, im Bahnverkehr bleibe sie jedoch erhalten.

Auch StR Pfeifer wertet den Antrag als Schauantrag kurz vor der Gemeinderatswahl. Die gesamte Tendenz des Antrags laufe auf eine wirtschaftliche Knebelung hinaus, zudem würden Dinge angesprochen, die die Stadt gar nicht regeln könne. Deshalb lehne seine Fraktion den Antrag in toto ab.

Ablehnung des Antrags signalisieren auch die StRe Zaiß, Dr. Oechsner und Klingler.

Zur Klimaneutralität führt Herr Schoefer aus, der Flughafen Stuttgart unterliege dem Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg und arbeite - bezogen auf die 6 % Flughafenbetrieb - seit Jahren mit einem Masterplan Energieeinsparung 2050. Die einzelnen Teilmaßnahmen könnten in der Umwelterklärung des Flughafens Stuttgart nachgelesen werden. Hauptsächlich handle es sich um große Investitionen in neue Gebäude mit höheren Energiestandards. Was die Airlines anbelange, so nehme die FSG dort Einfluss, wo es möglich sei. Es gebe ein CORSIA-Programm und die Flughafen-Entgelte seien entsprechend strukturiert. An StRin Deparnay-Grunenberg wendet er sich mit dem Hinweis, im Luftverkehr bestehe der Anspruch, dass der Nutzer alles bezahle. Bei der Deutschen Bahn hingegen gingen jährlich 7 bis 8 Mrd. € aus Steuermitteln in die Ausbauinvestitionen der Bahn. 2018 habe die Ticketsteuer in Deutschland 1,3 Mrd. € in die Bundeskasse gespült. Bei der Bahn gebe es keine Ticketsteuer. Der Luftverkehr unterliege dem Europäischen CO₂-Handel.

Nach § 6 Luftverkehrsgesetz habe der Flughafen die Widmung, dem öffentlichen Flugverkehr zu dienen. Und nach § 8 Luftsicherheitsgesetz sei die FSG verpflichtet, die Gebäude so auszugestalten, dass eine sichere Flugbetriebsabwicklung möglich sei. Auch dies werde in der Zukunft Ausbauten erforderlich machen. Ein Einfrieren werde bei freien Slots kaum möglich sein. Bei Nachfragen von Fluggesellschaften habe die FSG kein rechtliches Instrumentarium, dies abzulehnen.

Er erinnert daran, dass der Baden-Airpark im Stuttgarter Gemeinderat beschlossen worden sei. Die Stadt Stuttgart habe damals für die Investitionen der FSG einen finanziellen Ausgleich erhalten. Der Baden-Airpark habe im badischen Landesteil eine Verkehrserschließungsfunktion. Er halte es für ökologisch nicht besonders sinnvoll, wenn der Luftverkehr aus dem dortigen Wirtschaftsraum über die A8 nach Stuttgart rolle. Im

Gegensatz zum Stuttgarter Flughafen werde der Baden-Airpark von den dortigen Kommunen sehr stark unterstützt. Eine Auflösung würde sich sehr schwierig gestalten.

BM Fuhrmann weist im Hinblick auf Ziffer 2 des Antrags darauf hin, in ihrem Bericht habe Frau Dr. Freitag gesagt, dass die FSG kein Wachstum um jeden Preis betreiben wolle.

Er stellt abschließend fest:

Der Ausschuss für Wirtschaft und Wohnen beschließt die Ziffern 1 - 4 und 6 des Beschlussantrags der GRDRs 387/2019 bei 3 Gegenstimmen mehrheitlich wie beantragt. Ziffer 5 beschließt der Ausschuss einstimmig wie beantragt.

Die Ziffern 1 - 3 des Antrags 163/2019 lehnt der Ausschuss bei 3 Ja-Stimmen mehrheitlich ab.

Zur Beurkundung

Sabbagh / fr

Verteiler:

- I. Referat WFB
zur Weiterbehandlung
Stadtkämmerei (2)

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

- III.
 1. CDU-Fraktion
 2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 3. SPD-Fraktion
 4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
 5. Fraktion Freie Wähler
 6. Gruppierung FDP
 7. Gruppierung BZS23
 8. SchUB
 9. AfD
 10. LKR