



*13 Seiten*

## Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

An die  
Präsidentin des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Platz des Landtags 1  
4000 Düsseldorf

Breite Straße 31  
4000 Düsseldorf 1  
Telefon  
(02 11) 8 37-04  
Durchwahl 4579  
(02 11) 8 37-  
Aktenzeichen

Z A 2 . 2101 (1993)

Datum

- 170-fach -

24. November 1992

**Betreff: Parlamentarische Beratung des Haushaltsgesetzentwurfs 1993;**  
hier: Gründung einer Flughafen-Holding GmbH unter Beteiligung des Landes

**Bezug:** Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses am 8. Oktober 1992

**Anlagen:** - 3 -

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Mitglieder des Haushalts- und Finanzausschusses haben in der o.a. Sitzung des Ausschusses um Erläuterungen zu den Regelungen in § 4 Abs. 12 und 13 des Haushaltsgesetzentwurfs 1993 gebeten. Die Regelungen betreffen die Gründung einer Holding GmbH der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn.

Ich komme dieser Bitte gerne nach und überreiche hierzu die folgenden Unterlagen:

Anlage 1 - Auszug aus der Einführung in den Haushalt 1993, Einzelplan 15 (Landtagsvorlage Nr. 11/1518),

Anlage 2 - Auszug aus dem Erläuterungsband zum Entwurf des Einzelplans 15 für das Haushaltsjahr 1993 (Landtagsvorlage Nr. 11/1530),

Anlage 3 - Vermerk meiner Referate Z A 1 / Z A 2 vom 17. November 1992.

Ich bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Haushalts- und Finanzausschusses und an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Entsprechend der Bitte des Finanzministeriums werden fachkundige Vertreter meines Hauses in der Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses am 3. Dezember 1992 für weitere mündliche Erläuterungen zur Verfügung stehen.

Im Einvernehmen mit dem Finanzministerium.

Mit freundlichen Grüßen

*F. J. Kniola*  
(Franz-Josef Kniola)





Ministerium für  
**Stadtentwicklung  
und Verkehr**  
des Landes  
Nordrhein-Westfalen

# Einführung in den Haushalt 1993

*(Auszug)*

Einzelplan 15

**NRW.**

Die Förderung von Baulückenprogrammen zielt auf eine stärkere Mobilisierung von Bauflächen, die zur Schaffung von Wohnraum geeignet sind. Auch die weiteren Elemente des Handlungskonzepts der Landesregierung werden zügig umgesetzt werden. Der Landtag wird über den Fortgang regelmäßig unterrichtet werden.

## Luftfahrt

Seine führende Stellung als Wirtschafts- und Industriezentrum in der Bundesrepublik Deutschland und den Europäischen Gemeinschaften will das Land Nordrhein-Westfalen auch künftig behalten und ausbauen.

Hierzu ist ein leistungsfähiges Luftverkehrsangebot erforderlich, zumal wirtschaftliches Wachstum und Wohlergehen einer Region durch funktionstüchtige und leistungsstarke Flughäfen positiv beeinflusst werden.

Die nordrhein-westfälische Luftverkehrspolitik muß sich auf veränderte Rahmenbedingungen einstellen.

- die Vereinigung der beiden deutschen Staaten,
- die politische Öffnung der Staaten des ehemaligen Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe,
- die beschlossene Verlagerung des Parlaments- und Regierungssitzes von Bonn nach Berlin,
- die Aufgabe von Militärflugplätzen,
- die Entwicklung neuer konkurrierender Luftverkehrsschwerpunkte sowie
- die veränderte Wettbewerbssituation zwischen innerdeutschen/europäischen und NRW-Flughäfen im Zusammenwirken mit dem Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften, der sich mit Vollendung des Binnenmarktes verstärken wird.

Die Landesregierung sieht es daher als notwendig an, den künftigen Anforderungen durch eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur gerecht zu werden. Dabei sollen Anlieger so wenig wie möglich belastet werden; Beeinträchtigungen von Umwelt und Natur erfolgen nur dort, und so weit, wie sie unvermeidbar sind.

Mit der Fortschreibung seiner Luftverkehrskonzeption hat das Land die veränderten politischen und luftverkehrlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Der Landtag hat diese Konzeption in seiner Entschlußung vom 2. Juli 1992 mit großer Mehrheit bestätigt.

In insgesamt 53 Handlungsoptionen, von denen sich 23 auf Natur- und Umweltschutz beziehen, zeigt die Luftverkehrskonzeption Maßnahmenfelder auf, in denen die NRW-Luftfahrtinfrastruktur in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden soll. Zu diesen Handlungsoptionen zählen insbesondere:

- die Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn,

- die Ersetzung der Beschränkung der Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf durch eine Regelung, die den technischen Fortschritt bei der Lärminderung im Luftverkehr in dem Sinne nutzt, daß sowohl den berechtigten Interessen der Flughafenanwohner als auch den notwendigen Bewegungszahlen Rechnung getragen werden kann,
- die Aufstellung eines Generalausbauplanes für den Flughafen Köln/Bonn unter Berücksichtigung des Landschafts- und Naturschutzes, mit dem die langfristige Entwicklung des Flughafens sichergestellt werden soll,
- die Verknüpfung von Schiene und Luftverkehr für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn,
- die Schienenschnellverbindung zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn,
- der Ausbau der Terminalkapazitäten des Flughafens Münster/Osnabrück,
- die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze Paderborn/Lippstadt, Dortmund und Siegerland.

Mit der Umsetzung der Handlungsoptionen wurde begonnen; ein Zwischenbericht soll dem Landtag zum Ende des Jahres 1993 vorgelegt werden.

Im einzelnen ist vorgesehen:

Die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Gründung einer Flughafen-Holding GmbH zur Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn werden mit dem Haushaltsgesetz 1993 geschaffen.

Für den Flugplatzausbau und die Flugplatzerneuerung sind für das Jahr 1993 Mittel in Höhe von 10,0 Mio. DM veranschlagt. Dies entspricht dem Mittelansatz der letzten Jahre.

Zur Erhöhung der Flugsicherheit sowie der Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit im Luftverkehr soll durch die Beschaffung von Instrumenten-Landesystemen, Fernmelde- und Navigationseinrichtungen beigetragen werden. Mit den hierfür erforderlichen Haushaltsmitteln von 1,3 Mio. DM (gleicher Ansatz wie 1992) sollen auch Maßnahmen zur Verbesserung der Luftaufsicht finanziert werden.

#### **Verknüpfung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn mit dem IC/ICE-Netz**

Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger ist vordringliches Ziel der Verkehrspolitik.

Die Landesregierung wird ihre Bemühungen fortsetzen, den Anschluß der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB zu erreichen.

Für den neuen Bahnhof Düsseldorf-Flughafen werden die Planungsarbeiten im Jahr 1993 detailliert.

Der ICE-Bahnhof Flughafen Köln/Bonn ist in das Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main einbezogen. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird im Frühjahr 1993 erwartet. Zwar steht der Bund diesem Flughafenbahnhof positiv gegenüber, er fordert jedoch eine finanzielle Beteiligung an den Investitionskosten der Flughafen-Anbindungsstrecke. Da es sich um eine Maßnahme des Fernverkehrs handelt, liegt die Baulast nach Auffassung des MSV im wesentlichen beim Bund. Für den von der S-Bahn Köln-Hauptbahnhof-Flughafen Köln/Bonn mitbenutzten nördlichen Teil der Erschließungsstrecke ist das Land bereit, sich im Rahmen des GVFG zu beteiligen.

Die Verhandlungen mit dem Bund werden fortgesetzt.

Nach Fertigstellung dieser Anschlüsse kann mit geringfügigem Ausbau im Streckenbereich Köln-Kalk auch die spurgebundene Direktverbindung zwischen den Flughäfen hergestellt werden.

### Schienenschnellbahnverbindungen

Die Förderung der Realisierung der europäischen Schnellbahnverbindung Paris-Brüssel-Köln mit Fortsetzung ins Ruhrgebiet und der Anschluß nach Frankfurt sind Aufgabenschwerpunkte der Landesregierung.

Das MSV wird sich dafür einsetzen, daß die von den europäischen Verkehrsministern vereinbarten Termine der Inbetriebnahme eingehalten und die vom Land zu übernehmenden Aufgaben umgehend ausgeführt werden.

Die Verbindung (Köln-)Duisburg-Emmerich-D/NL-Grenze(-Randstad Holland) ist als Ausbaustrecke in den "Vordringlichen Bedarf" des Bundesverkehrswegeplans '92 aufgenommen worden. Einer Forderung des Landes wurde damit entsprochen. Darüber hinaus setzt sich das MSV nachdrücklich für einen zügigen Ausbau der Ost-West-Verbindungen aus dem Ruhrgebiet nach Sachsen, Thüringen und Berlin mit IC-Standard ein.

### Regionale Arbeitskreise und Bahnstrukturreform

Aufgrund der ÖPNV-Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn vom Juli 1988 sind bei den Regierungspräsidenten Regionalausschüsse gebildet worden. Die Regionalausschüsse haben ihre Arbeit unter Einschaltung von Arbeitskreisen auf regionaler, streckenbezogener Ebene aufgenommen. Die Regionalen Arbeitskreise, in denen die jeweils betroffenen Regierungspräsidenten, Bundesbahndirektionen, Kommunen und Verkehrsunternehmen vertreten sind, untersuchen die Strecken auf ihre Erhaltungswürdigkeit; sie prüfen, welche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität erhaltenswerter Strecken erforderlich sind, oder ob sich eine Umstellung auf Busbetrieb empfiehlt.



**Ministerium  
für Stadtentwicklung  
und Verkehr  
des Landes  
Nordrhein-Westfalen**

**Erläuterungsband (Auszug)**

**zum Entwurf des  
Einzelplans 15  
für das Haushaltsjahr 1993**

Düsseldorf, den 16. September 1992  
Z A 2 . 2105 (1993)

**Kapitel 15 480**

**Förderung der Luftfahrt**

**Kapitel 15 480**

**Förderung der Luftfahrt**

Die Konzeption der Luftfahrtförderung umfaßt im wesentlichen drei Bereiche, und zwar

- den Ausbau und die Erneuerung von Flugplätzen,
- die Förderung von Einrichtungen und Maßnahmen im Bereich Luftfahrt, die insbesondere der Flugsicherheit und der Luftaufsicht dienen, und
- die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen auf den Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen.

**Titelgruppe 61 - Für den Ausbau und die Erneuerung von Flugplätzen -**

Aus den Mitteln sollen insbesondere Ergänzungs- und Erweiterungsmaßnahmen auf den Flugplätzen mit Regionalluftverkehr und den Schwerpunktlandeplätzen durchgeführt werden. Der Ansatz 1993 ist mit 6,0 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen aus dem Haushaltsjahr 1992 belastet.

**Titelgruppe 63 - Zur Förderung der Luftfahrt -**

Die Mittel sind bestimmt für die Beschaffung oder die Bezuschussung von Funk-, Fernmelde- und Navigationsgeräten sowie für die Gewährung von Personalkostenzuschüssen/Erstattung von Personalkosten für Flugplatzhalter, die Personal für die Luftaufsicht zur Verfügung stellen.

**Titelgruppe 66 - Für die Flughafenholding -**

Die künftigen Gewinnanteile des Landes an der Holding GmbH der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sollen dieser zur Finanzierung von Investitionen bei den Tochtergesellschaften zur Verfügung gestellt werden.

Zweckbestimmung Für die Flughafenholding

Ist-Ergebnis 1991 - TDM	Ansätze 1992 - TDM		Ansätze 1993 - TDM	
0,0	Ansatz	0,0	Ansatz	0,0
	VE	0,0	VE	0,0

Lfd. Nr.	a) Empfänger b) Verwendungszweck (ggf. mit ergänzenden Erläuterungen) c) Beteiligung Dritter (Bund o.a.) d) Ist bereits vor 1993 eine Förderung erfolgt? Ja (Fortsetzungsmaßnahme?)/Nein	Vorgesehen sind für 1993	
		Ansatz TDM	VE TDM
1	2	3	4
	<p>Es werden Vertragsverhandlungen über eine Kooperation der beiden Flughäfen (Flughafen Düsseldorf GmbH und Flughafen Köln/Bonn GmbH) mit dem Ziel geführt, eine Flughafen-Holding GmbH unter Beteiligung des Landes zu gründen.</p> <p>Die Ermächtigung zur Übertragung der derzeitigen Anteile des Landes an den beiden Flughafengesellschaften auf die zu gründende Holding GmbH ist im § 4 Abs. 12 Haushaltsgesetz 1993 geregelt.</p> <p>Es ist vorgesehen, daß das Land seine künftigen Gewinnanteile an der Flughafen-Holding zur Finanzierung von Investitionen bei den Flughäfen wieder zur Verfügung stellt.</p> <p>Die haushaltsrechtliche Ermächtigung, diese Verpflichtung eingehen zu können, ist § 4 Abs. 13 Haushaltsgesetz 1993.</p> <p>Die Gewinnanteile werden bei Kap. 15 480 Titel 121 20 zweckgebunden vereinnahmt.</p> <p>Leeransatz, da die Höhe der Gewinnausschüttungen nicht abschätzbar ist.</p>		
	<b>Summe:</b>		

VE = Verpflichtungsermächtigung

Haushaltsgesetzentwurf 93 (HGE 93); hier: § 4 Abs. 12 u. 13 HGE 93  
Beteiligung des Landes an einer Flughafen-Holding GmbH  
Behandlung der Gewinnanteile

I.

Gründung einer Flughafen-Holding GmbH

Der Landtag hat im Zusammenhang mit der Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption Nordrhein-Westfalen am 2. Juli 1992 (DrS. 11/3945) u. a. als besonderes dringlich beschlossen

"die Flughafen-Holding Düsseldorf und Köln/Bonn muß entsprechend der gemeinsamen Erklärung der vier Hauptgesellschafter vom 14. Dezember 1989 unverzüglich realisiert werden."

Zur Gründung der Holding ist beabsichtigt, die Stammanteile des Landes an der Flughafen Köln/Bonn GmbH und an der Flughafen Düsseldorf GmbH als Sacheinlage des Landes in die noch zu gründende Flughafen-Holding GmbH einzubringen; das Land erwirbt damit entsprechende Stammeinlagen der Flughafen-Holding GmbH. Die haushaltsrechtliche Ermächtigung dafür wird durch § 4 Abs. 12 HGE '93 gegeben.

Die übrigen drei Hauptgesellschafter - der Bund, die Städte Düsseldorf und Köln - werden entsprechend verfahren.

Die Vertragsverhandlungen über die Kooperation der beiden Flughäfen zur Gründung der Flughafen-Holding GmbH werden seitens des Landes mit dem Ziel geführt, die Flughafen-Holding zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu errichten.

Die Verhandlungen sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

## II.

### Behandlung der künftigen Gewinnanteile des Landes

Es ist vorgesehen, daß das Land seine künftigen Gewinnanteile an der Flughafen-Holding GmbH zur Finanzierung von Investitionen bei den Flughäfen wieder zur Verfügung stellt. Dieses Verfahren - sog. "Schütt aus - Hol zurück"-Verfahren - ist in den Haushaltsjahren 1983 bis 1991 bereits in ähnlicher Weise mit den Gewinnanteilen an der Flughafen Düsseldorf GmbH praktiziert worden. Nach dem Stand der Verhandlungen mit den Gründungsgesellschaftern der Flughafen-Holding soll dieses Verfahren nun von allen Holding-Gesellschaftern paritätisch wieder aufgenommen werden. Es hat den Vorteil, daß die erforderlichen Investitionen aus der Wirtschaftskraft der Flughäfen selbst finanziert werden können (Selbstfinanzierungsgrundsatz). Damit verbunden sind legale Steuerspareffekte.

Es ist vorgesehen, daß das Land eine entsprechende vertragliche Bindung zur Rückführung seiner Gewinnanteile eingeht. Die haushaltsrechtliche Ermächtigung, diese Verpflichtung eingehen zu können, wird durch § 4 Abs. 13 HGE '93 für 1993 und die Folgejahre geschaffen.

Die Gewinnanteile werden bei Kapitel 15 480 Titel 121 20 zweckgebunden vereinnahmt; sie werden in entsprechender Höhe bei Kapitel 15 480 Titelgruppe 66 verausgabt. Der Gesamtvorgang - Gewinnausschüttung und Gewinnrückführung - ist haushaltsneutral. Die Haushaltsstellen sind mit einem Leeransatz versehen, weil die Höhe der Gewinnausschüttungen z. Z. nicht abschätzbar ist.

In dem Vertragswerk ist vorgesehen, daß die übrigen Gesellschafter der Flughafen-Holding GmbH sich in gleicher Weise - paritätisch - durch Rückführung ihrer Gewinnanteile an der Finanzierung der Holdingzwecke beteiligen. Dabei entstehen für alle Gesellschafter, die sich an diesem sog. "Schütt aus - Hol zurück"-Verfahren beteiligen, deutliche finanzwirtschaftliche Vorteile. Diese Vorteile sind der Höhe nach jedoch unterschiedlich, je nachdem ob es sich (im körperschaftsteuerrechtlichen Sinne) um einen anrechnungsberechtigten Gesellschafter oder um einen nicht anrechnungsberechtigten Gesellschafter handelt. Nicht anrechnungsberechtigt in diesem Sinne sind die Gebietskörperschaften, insbesondere das Land. Anrechnungsberechtigte Gesellschafter sind z. B. Kapitalgesellschaften, auch dann, wenn sie die Gesellschaftsanteile z. B. einer kommunalen Gebietskörperschaft halten.

Die finanzwirtschaftlichen Auswirkungen für das nicht anrechnungsberechtigte Land bei Teilnahme am "Schütt aus - Hol zurück"-Verfahren sind der nachstehenden vergleichenden Übersicht zu entnehmen, in der die volle Gewinnausschüttung und Rückführung (Alternative I) mit der Gewinnthesaurierung (Alternative II) verglichen wird. Bei der modellhaften Darstellung werden auch die unterschiedlichen Auswirkungen für nicht anrechnungsberechtigte Anteilseigner und für anrechnungsberechtigte Anteilseigner dargestellt; hierbei wird unterstellt, daß die Gewinnausschüttung beim anrechnungsberechtigten Anteilseigner z. B. wegen eigener Verluste steuerfrei bleibt.

III.

Gewinnausschüttung und Thesaurierung  
als Möglichkeiten zur Kapitalbildung bei Kapitalgesellschaften bei  
anrechnungsberechtigten und nicht anrechnungsberechtigten  
Anteilseignern.

I. Alternative I: Volle Gewinnausschüttung und Rückführung  
(sog. "Schütt aus - Hol zurück"-Verfahren)

	<u>anrechnungs-</u> <u>berechtigter</u> <u>Anteilseigner</u>	<u>nicht anrech-</u> <u>nungsberecht.</u> <u>Anteilseigner</u>
1. <u>Ausschüttung ("Schütt aus")</u>		
Gewinn vor Steuern	100	100
Herstellung der Ausschüttungs- belastung KSt = 36 %	<u>./.</u> 36	<u>./.</u> 36
	64	64
davon 25 % KapErtrSt	<u>./.</u> 16	<u>./.</u> 16
Bardividende	48	48
Erstattung der KapErtrSt *)	+ 16	+ 8
Anrechnung der KSt	<u>+</u> 36	<u>-</u>
Bruttodividende	100	56
2. <u>Rückführung des Gewinns ("Hol zurück")</u>		
höchstmögliche gleich hohe Beträge (z.B. als Darlehen)	56	56
verbleibt beim Anteilseigner **)	44	-

II. Alternative II: Gewinnthesaurierung

Gewinn vor Steuern	100	100
Thesaurierungs-KSt-Steuersatz 50 % bei der Gesellschaft verblei- bender Gewinn (z. B. Rücklage)	<u>50</u>	<u>50</u>

\*) KapErtrSt-Erstattung beim nicht anrechnungsberechtigten Anteilseigner nur zur Hälfte

\*\*\*) unter der Voraussetzung, daß die Ausschüttung beim anrechnungsberechtigten Anteilseigner z. B. infolge eigener Verluste steuerfrei bleibt.

III. Vergleich der beiden Alternativen

	<u>anrechnungs-</u> <u>berechtigter</u> <u>Anteilseigner</u>	<u>nicht anrech-</u> <u>nungsberecht.</u> <u>Anteilseigner</u>
1. <u>Hinsichtlich der Kapitalbildung</u> <u>bei der Gesellschaft:</u>		
Alternative I: Gewinnrückführung	56	56
Alternative II: Thesaurierung	<u>50</u>	<u>50</u>
Vorteil für die Gesellschaft beim "Schütt aus-Hol zurück"-Verfahren	6	6
2. <u>Beim anrechnungsberechtigten</u> <u>Anteilseigner verbleibender</u> <u>Steuervorteil:</u>		
Kapitalertragsteuer	8	-
Körperschaftsteuer	<u>36</u>	-
Summe	44	-

Fazit: Das "Schütt aus-Hol zurück"-Verfahren hat für die Beteiligten deutliche Vorteile.

Die Gesellschaft erhält ein zusätzliches Kapital von 6 Punkten unter der Voraussetzung, daß die Ausschüttung bei ihr infolge eigener Verluste steuerfrei bleibt.

Dem anrechnungsberechtigten Anteilseigner entsteht darüber hinaus noch ein Steuervorteil (KapErtrSt und KSt) von 44 Punkten.

Im Auftrag



(Kahler)