

|   |  |  |
|---|--|--|
| <b>STELLUNGNAHME zur Anfrage</b><br><br>Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE)<br>Stadträtin Dr. Ute Leidig (GRÜNE)<br>Stadtrat Alexander Geiger (GRÜNE)<br>Stadtrat Johannes Honné (GRÜNE)<br>GRÜNE-Gemeinderatsfraktion<br><br>vom: 13.08.2014<br>eingegangen: 13.08.2014 | Gremium:<br><br>Termin:<br>Vorlage Nr.:<br>TOP:<br><br>Verantwortlich: | <b>Plenarsitzung Gemeinderat</b><br><br><b>23.09.2014</b><br><b>2014/0050</b><br><b>32</b><br><b>öffentlich</b><br><b>Dez. 1</b> |
| <b>Auslaufen der Investitionszuschüsse für den Baden-Airpark</b>  |  |  |

**1. Was sind die grundsätzlichen strategischen Überlegungen der Stadtverwaltung hinsichtlich des zukünftigen städtischen Engagements beim Baden-Airpark nach Auslaufen der Rahmenvereinbarung in 2015?**

**2. Sieht die Stadtverwaltung in der Förderung des klimaschädlichen Flugverkehrs eine Aufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge?**

Zu den Aufgaben der Stadt Karlsruhe gehört im Rahmen der Daseinsvorsorge auch die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für die kommunale Wirtschaft. Ein solches wichtiges regionales Infrastrukturprojekt ist der Baden-Airpark, der mit dem Regionalflughafen für die TechnologieRegion die Luftverkehrsansbindung nach der Aufgabe der Verkehrslandeplätze Karlsruhe-Forchheim und Baden-Baden-Oos sicherstellt. Gerade für international agierende Unternehmen ist die Anbindung an einen Flughafen ein wichtiges Kriterium bei der Ansiedlungsentscheidung. Auch in Karlsruhe sind zahlreiche international tätige Unternehmen ansässig, die zu den großen Arbeitgebern in Karlsruhe und der TechnologieRegion zählen. Deren Standortsicherheit und damit die Arbeitsplatzsicherheit hängen unter anderem vom Erhalt der grundsätzlich guten infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Karlsruhe ab, und damit auch vom Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden.

Es besteht daher ein unmittelbares Interesse der Stadt Karlsruhe am Erhalt des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden auch nach Auslaufen der Rahmenvereinbarung Ende 2015.

Leider ist jede Verkehrsinfrastruktur auch eine Belastung für die Umwelt. Dies gilt gerade auch für den Luftverkehr, der andererseits in den letzten Jahren durch die technologische Weiterentwicklung der Triebwerke deutliche Verbesserungen erzielen konnte.

---

**3. Stellt sich aus Sicht der Stadtverwaltung die wirtschaftliche Situation des Baden-Airparks so dar, dass in den nächsten Jahren Investitionszuschüsse erforderlich bzw. angemessen erscheinen?**

Vor dem Auslaufen der Rahmenvereinbarung beschäftigt sich der Aufsichtsrat der Baden-Airpark GmbH sehr intensiv mit den Möglichkeiten der weiteren Entwicklung des Baden-Airparks. So wurde für die anstehenden Entscheidungen eine belastbare externe Expertise von McKinsey & Company in Form eines Gutachtens zu den "Geschäftsperspektiven des Baden-Airparks bis 2025" eingeholt. Das Gutachten liegt seit Ende Juli 2014 vor.

Die Gutachter bescheinigen dem Baden-Airpark bis 2025 eine gute Geschäftsperspektive und eine ausreichende Finanzausstattung. Im realistischen Basisszenario verfügt der Baden-Airpark auch 2025 trotz jährlicher Ersatzinvestitionen noch über ein ausreichendes Finanzpolster für spätere Investitionen. Selbst im Worst-Case-Fall wäre die Finanzierung der geplanten Investitionen bis 2022 gesichert. Im Best-Case-Fall könnten 2025 sogar die Abschreibungen erwirtschaftet werden und ein positives Gesamtergebnis erreicht werden. Investitionszuschüsse sind damit für einen Zeitraum, für den die Entwicklung heute überhaupt absehbar ist, nicht erforderlich.

Die Einzelheiten des Gutachtens werden dem Gemeinderat im Zusammenhang mit den anstehenden Entscheidungen zum Weiterbetrieb des Baden-Airparks vorgelegt.

**4. Könnten weitere Investitionszuschüsse der öffentlichen Hand für den Baden-Airpark im Konflikt zu neuen Leitlinien der EU für staatliche Beihilfen zugunsten von Flughäfen stehen?**

Die neuen "EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften" unterscheiden deutlich zwischen kritischer zu sehenden "Betriebsbeihilfen" und "Investitionsbeihilfen". Die Baden-Airpark GmbH hat seit 2004 ein positives operatives Ergebnis und ist daher vom Thema "Betriebsbeihilfen" nicht betroffen. Bei den Investitionen konstatieren die Leitlinien, dass Regionalf Flughäfen ihre Kapitalkosten nur bedingt aus eigener Kraft finanzieren können. Diese kleinen Flughäfen können daher - ohne zeitliche Beschränkung - auch in Zukunft die Investitionen zumindest teilweise gefördert bekommen.

**5. Ist seitens der Stadtverwaltung der Verbleib der Stadt Karlsruhe in der Beteiligungsgesellschaft des Baden-Airparks weiterhin beabsichtigt?**

Ein Ausstieg der Stadt Karlsruhe als Oberzentrum der Region aus der Beteiligungsgesellschaft des Baden-Airparks erscheint angesichts obiger Argumente politisch wie auch wirtschaftlich

---

nicht sinnvoll. Dies umso mehr, da das McKinsey-Gutachten dem Gesamtprojekt (Gewerbepark und Flughafen) u. a. auch eine volkswirtschaftliche Wertschöpfung für die Region von 210 bis 270 Mio. EUR pro Jahr zurechnet. Davon entfallen geschätzt mindestens 60 % auf den Flughafen.

Eine endgültige Empfehlung über das "Ob" und "Wie" eines weiteren Engagements kann dem Gemeinderat aber erst nach Abschluss der gerade beginnenden Gespräche mit den anderen regionalen Gesellschaftern der Baden Airpark BeteiligungsGmbH und der Flughafen Stuttgart GmbH als Hauptgesellschafter der Baden-Airpark GmbH gegeben werden.

**6. Ist geplant, eine neue Rahmenvereinbarung abzuschließen? Wenn ja: Für welchen Zeitraum und welche die Stadt Karlsruhe betreffenden Festlegungen und Investitionszuschüsse sind darin vorgesehen?**

Diese Themen werden Gegenstand der oben genannten Gespräche sein.

**7. Wann wird sich der Karlsruher Gemeinderat mit der Frage des zukünftigen städtischen Engagements beim Baden-Airpark befassen?**

Der Zeitpunkt des Abschlusses der Gespräche ist schwer einzuschätzen. Die Verwaltung geht derzeit vom Frühjahr 2015 aus. Unmittelbar danach wird der Gemeinderat mit den notwendigen Entscheidungen befasst.