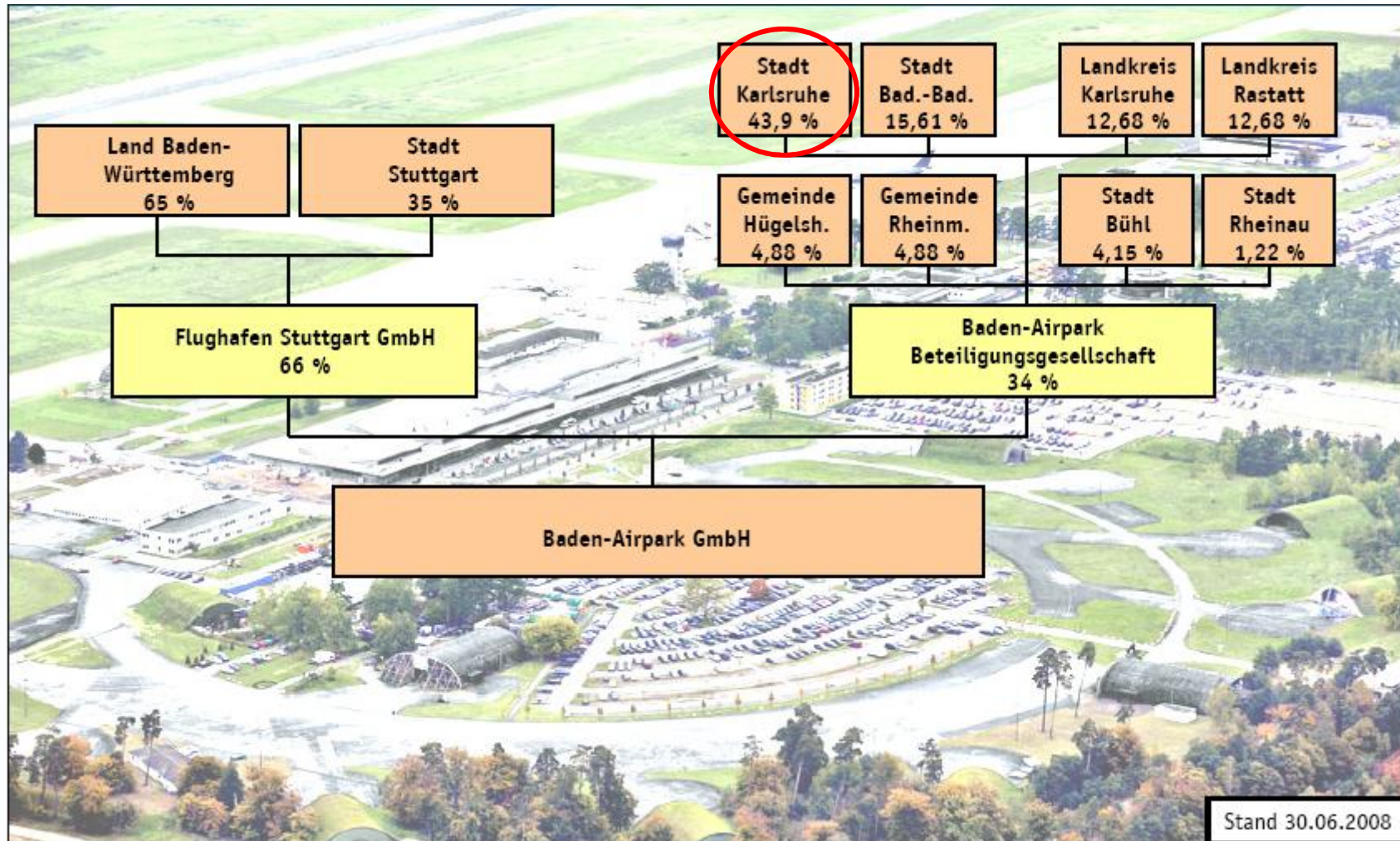




Hauptausschuss der Stadt Karlsruhe Sitzung am 22.09.2015

Gesellschafterstruktur





Anbieter von Luftverkehrsleistungen am FKB

Anteile 2014:

Linienverkehr Ryanair	54,1%
Linienverkehr airberlin, Germania, germanwings, InterSky	27,1%
Pauschalreiseverkehr (Germania, Sun Express, Tunis Air usw.)	16,3%
Business und Private Aviation	2,5%

Diese Anbieter tragen das wirtschaftliche Risiko!

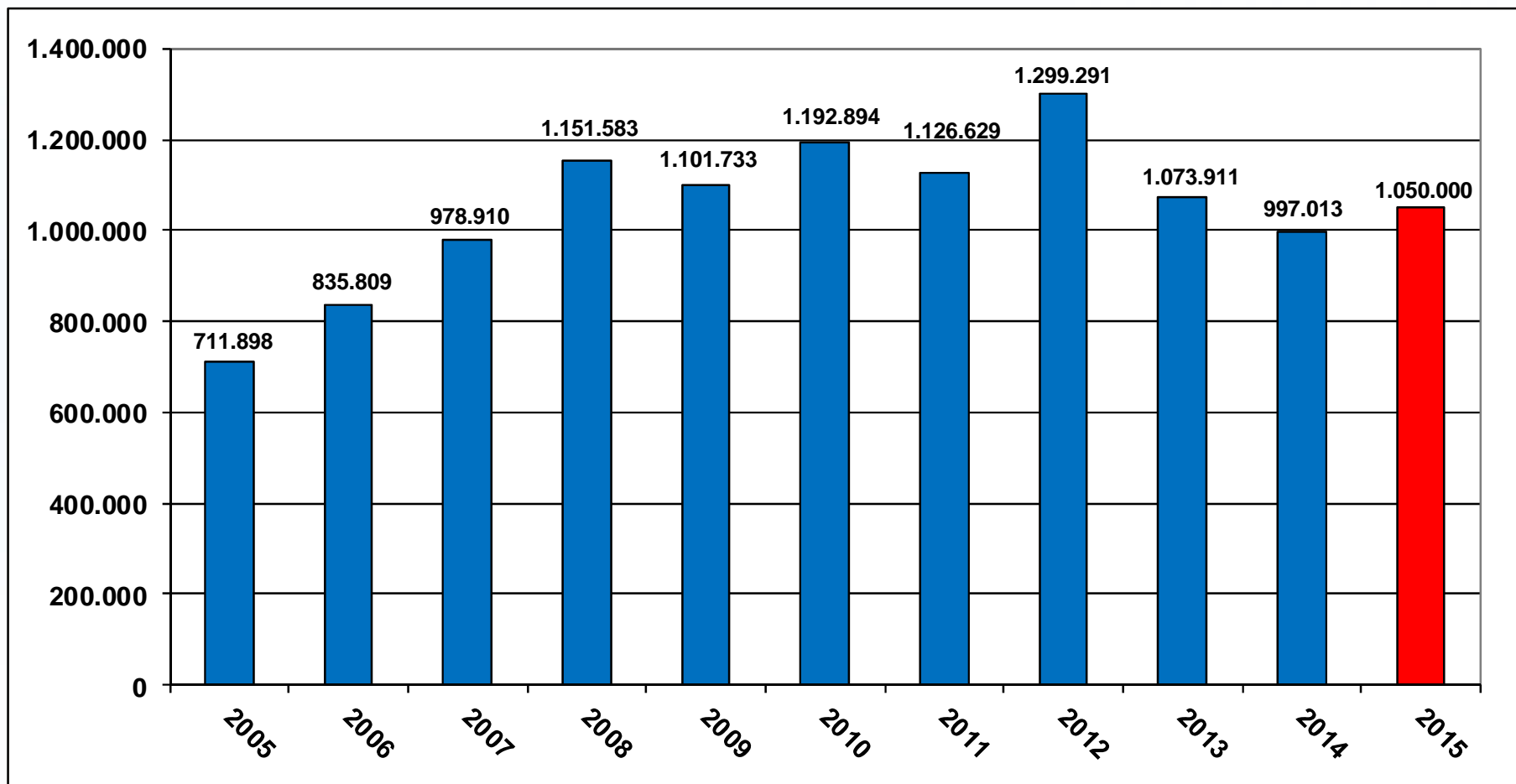
Flugziele Sommer 2015



Neuigkeiten im Sommer 2015

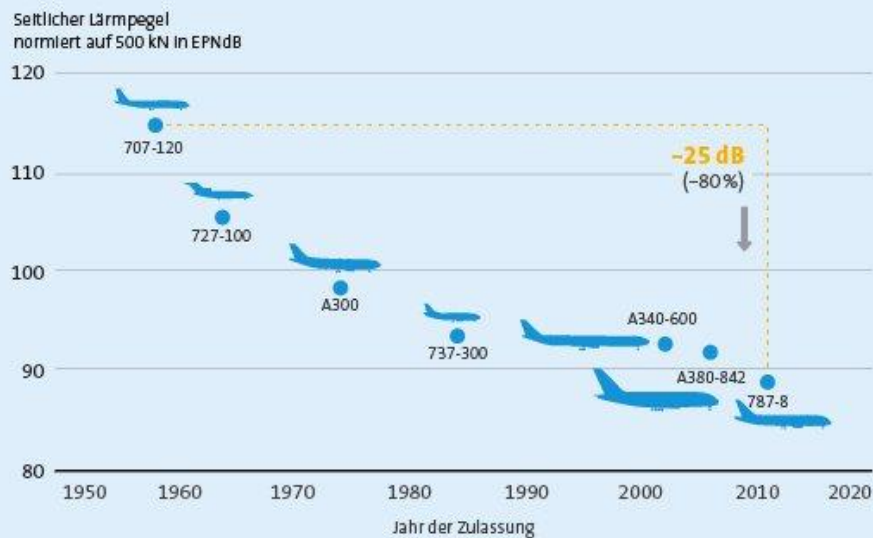
- **Turkish Airlines** fliegt seit 30. Juni 4x pro Woche nach Istanbul-Atatürk. Damit erhält der FKB erstmals eine direkte Linienverbindung an eines der großen internationalen Luftverkehrsdrehkreuze mit zahlreichen Anschlussflügen zum Beispiel nach Asien und Afrika. Zum Einsatz kommen Flugzeuge vom Typ Airbus A319 mit 144 Sitzplätzen.
- **TUIfly** hat im Auftrag von TUI am 01. Mai ein 189-sitziges Flugzeug am FKB stationiert. Dadurch erhöht sich das Sitzplatzangebot pro Flug um 28%. Insgesamt werden 10 Destinationen angeflogen.
- **Germania** fliegt erstmals 1x pro Woche nonstop nach Tel Aviv.

Passagierstatistik von 2005 bis 2015



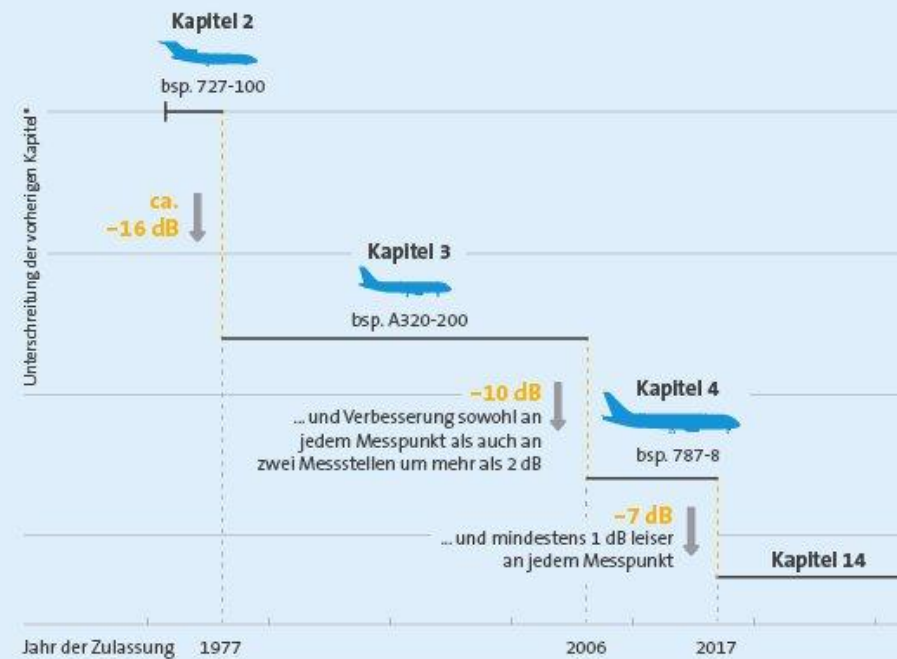
Flugzeuge werden immer leiser.

Entwicklung der Lärmemissionen bei Flugzeugen



* EPNdB: Effective Perceived Noise in Decibels
Quelle: CFD-Software E+F GmbH Berlin

Verschärfung der internationalen Lärmgrenzwerte



* errechnet aus der Summe der Einzelmessergebnisse (Anflug, seitlich, Überflug), gemessen in EPNdB
Quelle: UN-Luftfahrtorganisation (ICAO)

- Jährlich wird die Einhaltung der Fluglärmgrenzwerte in der Nacht und am Tag überprüft. Diese Grenzwerte werden jährlich unterschritten.

Tabelle 1 Beurteilungspegel Fluglärm tags (06.00-22.00 h)

Immissionspunkt	Richtwert [dB(A)]	Beurteilungspegel [dB(A)]	
		2014	Vorjahr
IP1	62	53.4	54.1
IP2	62	49.5	49.9
IP3	62	53	53.0
IP4	62	47.1	47.4
IP5	62	54.1	54.1
IP6	62	53.1	52.6

Tabelle 2 Beurteilungspegel Fluglärm nachts (22.00-23.00 h)

Immissionspunkt	Richtwert [dB(A)]	Beurteilungspegel [dB(A)]	
		2014	Vorjahr
IP1	59	51.3	51.0
IP2	52	43.3	43.9
IP3	52	42.2	43.7
IP4	52	41.6	43.4
IP5	59	48.7	51.7
IP6	59	51.5	52.2

Tabelle 3 Beurteilungspegel Fluglärm nachts (23.00-24.00 h)

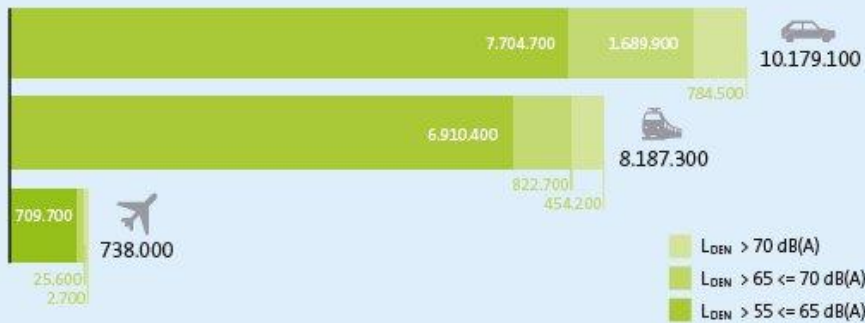
Immissionspunkt	Richtwert [dB(A)]	Beurteilungspegel [dB(A)]	
		2014	Vorjahr
IP1	55	43.5	39.5
IP2	48	37.3	30.5
IP3	48	36.0	29.6
IP4	48	33.7	31.0
IP5	55	39.3	39.3
IP6	55	39.8	43.7

Diese Grenzwerte wurden mit den Markungsgemeinden vereinbart und liegen deutlich unter den geforderten Werten des Fluglärmgesetzes.

Fakten zum Thema Luftverkehr

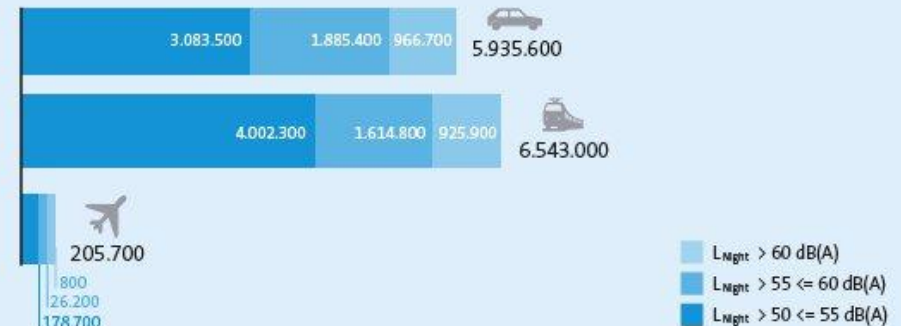
Straßen- und Zuglärm stört in Deutschland viel mehr Menschen als Fluglärm.

Betroffene von Verkehrslärm in Deutschland



Quelle: Umweltbundesamt (UBA) 2015

Betroffene von Verkehrslärm in Deutschland (nachts)



Quelle: Umweltbundesamt (UBA) 2015

Trotzdem fordert das UBA nur für Flugzeuge ein Betriebsverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr.

Warum nicht für Züge und Autos?

Moderner Flughafen versus Natur und Umwelt

- Die Baden-Airpark GmbH wird zu 100% mit Strom aus Wasserkraft versorgt.
- In 2015 werden das Terminal und die Vorfeldbeleuchtung sowie in 2016 die Straßen- und Flächenbeleuchtung auf LED-Beleuchtung umgerüstet.
- Auf dem Flughafen und im Gewerbepark finden regelmäßig Monitorings statt. Die Ziele der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden bzgl. Quantität und Qualität erreicht (Anlage von 63 Hektar Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Raum Sandweier).
- Nicht mehr benötigte Flugbetriebsflächen werden entsiegelt und rekultiviert.
- Im Flughafengebiet gibt es 100 Hektar Sandrasen und 20 Hektar Borstgrasrasen.

Moderner Flughafen versus Natur und Umwelt

- Am 01.04.2015 trat die neue Flughafenentgeltordnung in Kraft: Der FKB war der erste regionale Flughafen in Deutschland, der emissions- und lärmabhängige Landeentgelte eingeführt hat.
- Die Baden-Airpark-Kläranlage dient u.a. auch der Behandlung von Enteisungsmitteln.
- Ein Biomassekraftwerk im Gewerbepark erzeugt Strom und Fernwärme.
- Im Betrieb werden Fahrräder und Elektroschlepper eingesetzt. Dank kurzer Wege ist nur ein geringer Fahrzeugeinsatz notwendig.
- Ein nachhaltiges Gebäudemanagement und Energieeffizienzprogramm ist installiert und wird permanent verbessert.



Flughafen beflügelt den Gewerbepark

- 14 Luftfahrtunternehmen
- 18 Tourismusunternehmen
- 54 Dienstleistungsunternehmen

www.baden-airpark.de

Entwicklung der Arbeitsplätze am Baden-Airpark

	Ergebnis 2002	Ergebnis 2004	Ergebnis 2006	Ergebnis 2008	Ergebnis 2010	Ergebnis 2012	Ergebnis 2014
Anzahl der Firmen:	91	94	118	128	131	138	129
Passagierzahlen:	204.808	623.052	835.809	1.151.583	1.192.894	1.299.291	997.013
Arbeitsplatzstatistik:							
Mitarbeiter gesamt	1.186	1.412	1.628	1.823	2.078	2.223	2.380
davon Vollzeit	805	1.081	1.142	1.425	1.595	1.730	1.855
Auszubildende	48	45	78	86	96	105	124

Pro Jahr entstehen am Baden-Airpark rund 100 zusätzliche Arbeitsplätze!

Namhafte Firmen auf dem Airpark-Gelände



Air Charter Minninger

Baden-Airpark GmbH

Baden-Airport Gastronomie

Becker Flugfunk



Condor Sicherheit

DRF Luftrettung

MBW Metallveredelung



Motorflug

Rauch

Stratasys



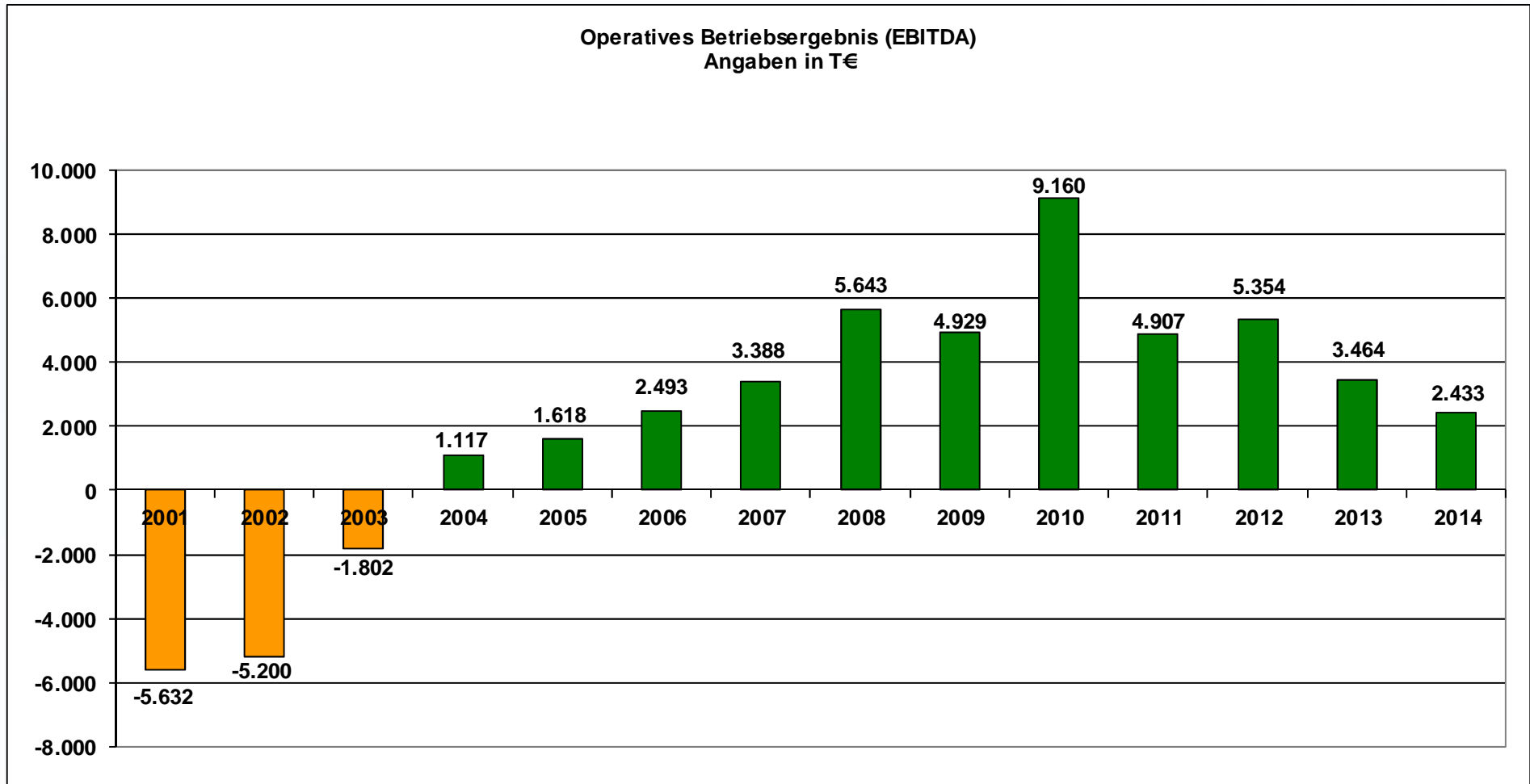
Wirtschaftliche Entwicklung der BAG

Umsatzerlöse	2010	2011	2012	2013	2014
Umsatzerlöse Flughafen	12.876	11.452	11.292	9.586	9.369
Umsatzerlöse Immobilien	7.931	8.045	8.268	8.135	7.763
Sonstige Erträge	5.386	1.741	4.352	3.552	2.315
Gesamterlöse	26.193	21.238	23.912	21.273	19.447
Aufwand					
Materialaufwand	4.769	3.927	4.442	4.458	4.701
Personalaufwand	7.191	7.497	7.773	8.328	7.226
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5.073	4.907	6.343	5.023	5.087
Gesamtaufwand	17.033	16.331	18.558	17.809	17.014

Wirtschaftliche Entwicklung der BAG

	2010	2011	2012	2013	2014
Erlöse	26.193	21.238	23.912	21.273	19.447
Aufwand	17.033	16.331	18.558	17.809	17.014
Betriebsergebnis (EBITDA)	9.160	4.907	5.354	3.464	2.433
Finanzergebnis	-519	-661	-90	96	136
Abschreibungen & Steuern	7.749	7.998	8.004	8.004	8.238
Jahresergebnis	892	-3.752	-2.740	-4.444	-5.669

Wirtschaftliche Entwicklung von 2001 bis 2014



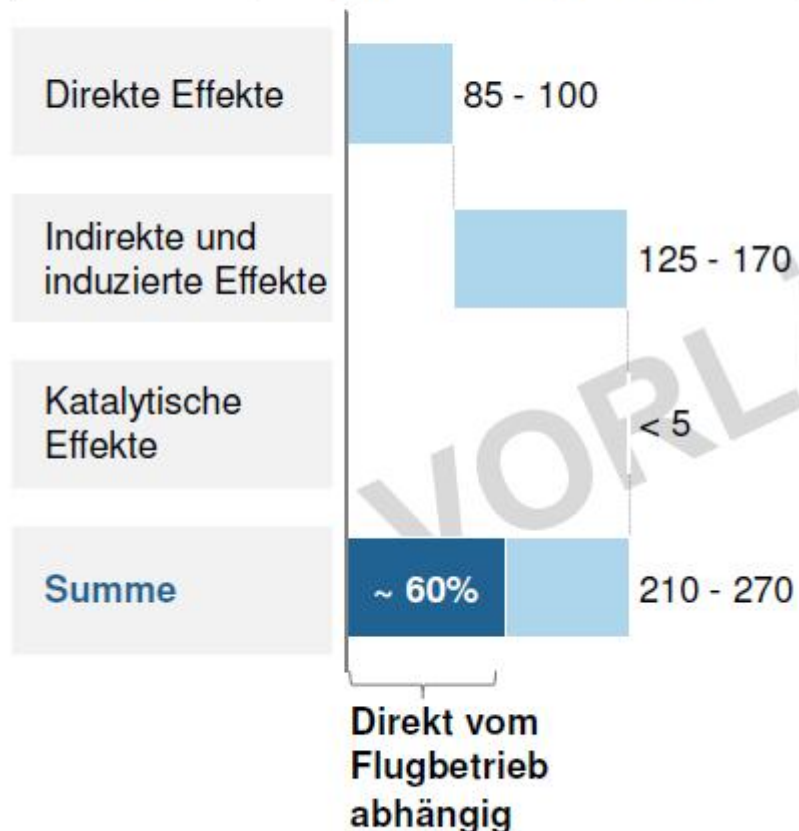


Studie zur Geschäftsperspektive der Baden-Airpark GmbH

Vorabunterlage zur Zwischenpräsentation im Aufsichtsrat am 28.4.2014

5 Der volkswirtschaftliche Nutzen in der Region beläuft sich auf mehr als 200 Mio. EUR

Volkswirtschaftliche Effekte des Flughafens, Bruttowertschöpfung in Mio. EUR pro Jahr



Erläuterung/Annahmen

Berechnung auf Basis der Bruttowertschöpfung pro Kopf der am Baden-Airpark angesiedelten Unternehmen

Berechnet mit Hilfe branchentypischer Input/Output-Faktoren für die ansässigen Branchen

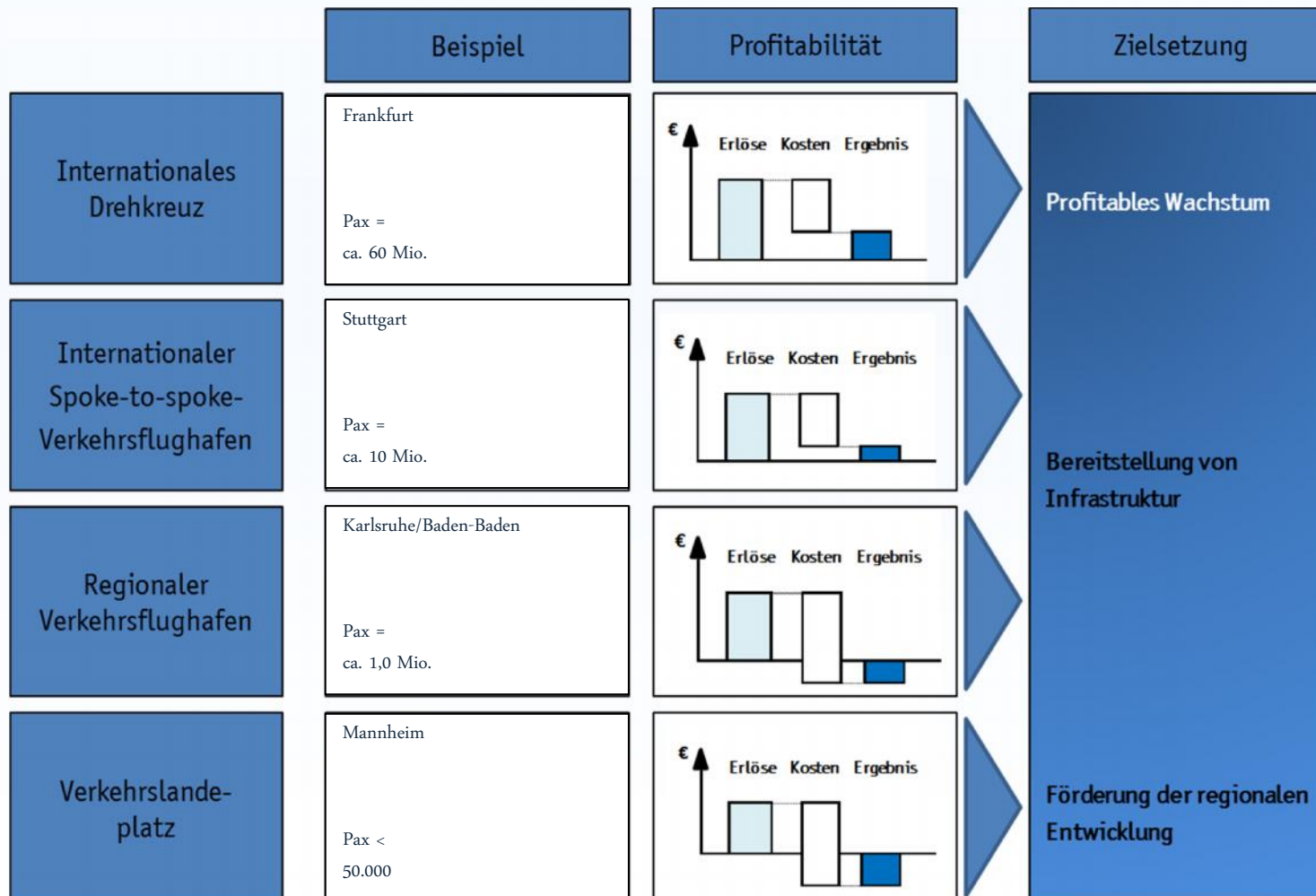
Starke Überlappung mit Einzugsgebieten anderer Flughäfen, daher Anschluss der Region ohnehin gegeben

Bei typischer Verteilung des Steueraufkommens etwa 7 Mio. EUR EK-Steueranteil des Landes und ca. 3,5 Mio. EUR Gewerbesteuer sowie EK-Steuer in den Gemeinden

Politik und Regionalflughäfen

FLUGHÄFEN HABEN VERSCHIEDENE ZIELSETZUNGEN

Schematische Darstellung



Kernaussagen von McKinsey zur Geschäftsperspektive der Baden-Airpark GmbH:

- Der Baden-Airpark hat bis 2025 eine gute Geschäftsperspektive und eine ausreichende Finanzausstattung. Entwickeln sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wie in den vergangenen zehn Jahren, kann der Baden-Airpark – bei erfolgreicher Umsetzung von vier strategischen Wachstumsinitiativen – 2025 einen Umsatz von 30 Mio. EUR erreichen. Bei bestehender Kostenstruktur beträgt das EBITDA (Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) dann etwa 8 Mio. EUR. Die Finanzierung der Abschreibungen ist gesichert.¹
- Die Finanzausstattung des Baden-Airpark ist sehr gut.
 - In einem eher unrealistischen Worst-Case-Szenario geht die Passagierzahl auf 600.000 zurück – durch anhaltende Rezession sowie zusätzliche regulatorische Belastungen. Die Eigenfinanzierung des Baden-Airpark durch Kapitalrücklagen wäre selbst bei Umsetzung der geplanten Investitionen bis 2022 gesichert.

Kernaussagen von McKinsey zur Geschäftsperspektive der Baden-Airpark GmbH:

- Große Teile des Geschäfts (etwa 80 % der operativen Umsätze) sind von den Passagierzahlen abhängig. Daher ist die Entwicklung des Flugbetriebs die entscheidende Größe.
- Die Region um den Baden-Airpark ist wirtschaftlich stark und wird absehbar weiter wachsen.
- Das Einzugsgebiet hat ein Passagierpotential von 1,4 bis 2,1 Mio. Passagieren

Kernaussagen von McKinsey zur Geschäftsperspektive der Baden-Airpark GmbH:

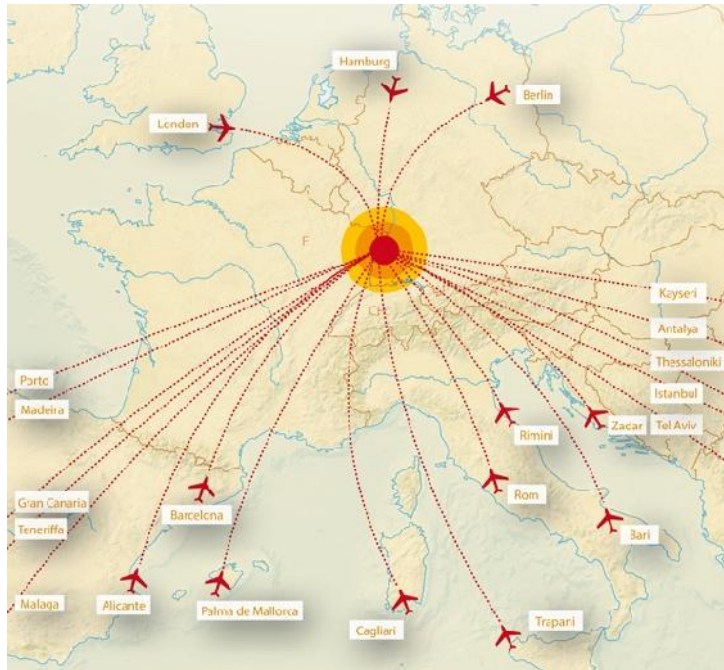
- McKinsey empfiehlt 4 strategische Initiativen
 - **neue Flugstrecken**
 - intensivere Vermarktung des Gewerbeparks
 - **Kosteneffizienz**
 - Infrastrukturverbesserung durch verbesserte Anbindung des Airparks (Autobahnanschluss, ÖPNV) (**regionale Aufgabe**)

Wachstum für den Gewerbepark

- Der Gewerbepark am Baden-Airpark ist ein „2b“-Standort (schlechte ÖPNV-Anbindung, schlechte Autobahnanbindung, militärisch geprägt).
- Das Angebot an Gewerbeflächen wird langfristig weniger.
- Qualität geht vor Geschwindigkeit bei den Ansiedlungen
- Workshop mit den regionalen Fachleuten (Wirtschaftsförderer)
- Profiteur von Gewerbeansiedlungen ist der Zweckverband (Gewerbesteuer)

- Der Tourist kommt nicht wegen des Flughafens.
- Der Tourist kommt wegen der Angebote in der Region (Spa, Festspielhaus, Nationalpark etc.).
- Die Werbung für Incoming-Touristen ist Aufgabe der regionalen Tourismusverbände (BBT, STG, KTG u.a.).
- Die Baden-Airpark GmbH unterstützt und koordiniert.

Marketingkooperation FLY-BADEN





Fragen und Diskussion