

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadträtin Sabine Zürn (Die Linke) Stadtrat Niko Fostiropoulos (Die Linke) vom: 17.12.2013 eingegangen: 17.12.2013	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	57. Plenarsitzung Gemeinderat 21.01.2014 2013/0316 30 öffentlich Dez. 1
Baden-Airport - Wirtschaftliche Perspektiven und Auswirkungen auf die Stadt Karlsruhe als Mitgesellschafterin		

1. Wie hoch ist finanzielle Hilfe der Stadt Karlsruhe als Mitgesellschafterin der Baden-Airpark GmbH seit Gründung der Gesellschaft bis heute?

Die Baden Airpark Beteiligungsgesellschaft mbH (BTG) ist am Stammkapital der Baden Airpark GmbH (BAG) mit 34,17 % beteiligt. Der Hauptanteil von 65,83 % wird von der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) gehalten.

Am 30.07.2003 haben sich die Gesellschafter der Baden Airpark GmbH (BAG) und das Land Baden-Württemberg in einer Rahmenvereinbarung verpflichtet, in den Jahren 2003 bis 2015 zur Fortentwicklung der BAG in jährlich gleichen Teilbeträgen insgesamt 114 Mio. Euro im Verhältnis 2/3 (FSG) zu 1/3 (BTG) aufzubringen. Der auf die Stadt Karlsruhe als Mitgesellschafterin der BTG (Beteiligung von 43,90 %) entfallende Anteil beträgt jährlich 1.283.231 Euro.

2. Wie lange ist die Stadt Karlsruhe noch zu Zahlungen an die Baden-Airpark GmbH verpflichtet?

Die Stadt Karlsruhe ist vertraglich verpflichtet, diesen Betrag bis einschließlich 2015 zu leisten.

3. Wie hoch ist die Summe, die die Gesellschafter der Baden-Airpark GmbH (Stadt Stuttgart, Land Baden-Württemberg, Städte und Landkreise der Region) seit Gründung der Gesellschaft im Dezember 2000 in den Ausbau des Flughafens investiert haben?

Der Baden-Airpark besteht nicht nur aus dem Flughafen, sondern auch aus einem rund 141 ha (brutto) großen Gewerbegebiet. In den Ausbau der Infrastruktur für den Flughafen und den Gewerbepark (Flughafenterminal und Rollfelder, Start- und Landebahn, Straßen, Entwässerungseinrichtungen einschließlich Kläranlage usw.) sind vom 01.01.2001 bis 31.12.2013 rd. 150 Mio. Euro investiert worden. Davon werden 114 Mio. Euro über die Rahmenvereinbarung von 2003 abgedeckt.

4. Ab wann sollte die Baden-Airpark GmbH laut Plan auf eigenen Füßen stehen und ohne finanzielle Hilfen ihrer Gesellschafter auskommen?

Seit 2004 verzeichnet die BAG ein positives operatives Ergebnis. Damit ist es seitdem möglich, einen Teil der Abschreibungen zu erwirtschaften. Mit den bis 2015 getätigten Investitionen ist der Baden-Airpark für die Zukunft gut gerüstet. Im Falle eines einvernehmlichen Weiterbetriebs nach 2015 (hierzu wird der Gemeinderat rechtzeitig beteiligt) sieht die Rahmenvereinbarung von 2003 ab 2015 eine Kapitalaufstockung alleine seitens der FSG von 9 Mio. Euro vor, die ebenfalls für Investitionen zur Verfügung stehen. Die Anteilsverhältnisse werden dann auf 74,9 % FSG und 25,1 % BTG geändert. Falls darüber hinaus noch Finanzierungsbedarf besteht und dieser aus der Eigenfinanzkraft der Gesellschaft nicht abgedeckt werden kann, sind die Gesellschafter FSG mit 3/4 und die Gesellschafter der BTG mit nur noch 1/4 beteiligt.

Lt. Aussagen aller Fachleute können Flughäfen mit einem Passagieraufkommen unter 5 Mio. aufgrund des hohen Investitionsvolumens und Fixkostenanteils nicht voll kostendeckend betrieben werden. Das rein betriebswirtschaftliche Ergebnis der BAG sollte jedoch vor dem Hintergrund einer volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung betrachtet werden, die alle Wertschöpfungsketten mit einbezieht.

5. Trifft es zu, dass es in 2014 zum ersten Mal seit 2007 zu sinkenden Flugpassagierzahlen kommt?

Nein, dies trifft nicht zu. Schon in den Jahren 2009 und 2011 waren (leichte) Rückgänge der Passagierzahlen zu verzeichnen, die aber in den Folgejahren wieder (über-)kompensiert werden konnten. Auch 2013 waren die Passagierzahlen geringer als 2012.

6. Trifft es zu, dass es weiter zu roten Zahlen bei der Baden-Airpark GmbH kommen wird, für die die Gesellschafter, letztlich die öffentliche Hand, die Steuerzahler/-innen, aufkommen müssen?

Laut Aussage der Geschäftsführung der BAG wird auch nach einem Rückgang der Passagierzahlen auf voraussichtlich rd. 950 000 Passagiere im Jahr 2014 mit einem noch positiven operativen Betriebsergebnis gerechnet.

7. Wie hoch waren 2012 und 2013 der Anteil der Passagiere von Ryanair gegenüber dem Gesamtpassagieraufkommen am Baden-Airport - prozentual und zahlenmäßig?

Der Passagieranteil von Ryanair liegt in den Jahren 2012 und 2013 jeweils bei rd. 55 % (absolut 2012: rd. 715 000 Passagiere, 2013: rd. 588 000 Passagiere).

8. Sollte die Stadt Karlsruhe nach 14 Jahren Subventionierung eines Regionalflughafens, der absehbar wirtschaftlich nicht auf sichere Füße zu stehen kommt, nicht eine Korrektur vollziehen, aus der Subventionierung aussteigen und die dadurch freiwerdende Summe für originäre Zwecke der Daseinsvorsorge einsetzen?

Der Baden-Airpark ist als wichtiges regionales Infrastrukturprojekt zu sehen, der mit dem Regionalflughafen für die TechnologieRegion die Luftverkehrsanbindung nach der Aufgabe der Verkehrslandeplätze Baden-Baden-Oos und Karlsruhe-Forchheim (die ebenfalls auf öffentliche Mittel angewiesen waren) sicherstellt. Als Jobmotor in der Re-

gion leistet der Baden-Airpark einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge. Mittlerweile sind dort rd. 2 300 Arbeitsplätze entstanden, die zum großen Teil auch auf die fliegerische Nutzung zurückzuführen sind. Nicht nur durch Beschäftigungen im Flughafenbereich, sondern auch durch Firmen, die sich ohne fliegerische Nutzung nicht angesiedelt hätten. Gerade für international operierende Unternehmen ist eine nahe Flughafenanbindung ein wichtiges Standortkriterium. Auch in Karlsruhe sind zahlreiche international tätige Unternehmen ansässig, die zu den großen Arbeitgebern in Karlsruhe und der TechnologieRegion zählen. Die Standortsicherheit und damit die Arbeitsplatzsicherheit hängen unter anderem von guten infrastrukturellen Rahmenbedingungen ab, die mit dem Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden gegeben sind.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass gerade auch der dortige Gewerbepark als vorbildliches Beispiel für ein interkommunales Gewerbegebiet gilt. Die Stadt Karlsruhe partizipiert auch finanziell an diesem Erfolg und ist am entsprechenden Überschuss des Zweckverbands Gewerbepark mit Regionalflughafen Söllingen beteiligt, so z. B. 2012 mit rd. 0,4 Mio. €.

Ein Ausstieg der Stadt Karlsruhe als Oberzentrum der Region aus der regionalen Solidargemeinschaft ist daher sowohl politisch wie auch wirtschaftlich nicht sinnvoll.