

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE) Stadträtin Dr. Ute Leidig (GRÜNE) Stadträtin Daniela Reiff (GRÜNE) Stadträtin Zoe Mayer (GRÜNE) Stadtrat Johannes Honné (GRÜNE) Stadtrat Joschua Konrad (GRÜNE) vom: 24.02.2014 eingegangen: 24.02.2014	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	10. Plenarsitzung Gemeinderat 24.03.2015 2015/0142 37 öffentlich Dez. 1
Weitere Entwicklung der Baden-Airpark GmbH (BAG)		

Einige der Fragen konnten nur durch die Unterstützung der Baden-Airpark GmbH beantwortet werden.

1. In welcher Höhe wurden in den letzten zwölf Jahren Investitionskosten-Zuschüsse vom Flughafen Stuttgart GmbH an die BAG gezahlt?

Gemäß der Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) und der Baden-Airpark BeteiligungsgmbH (BTG) aus dem Jahr 2003 trägt der Gesellschafter FSG 2/3 der Investitionskostenzuschüsse. Dies sind 5,846 Mio. Euro pro Jahr von 2003 bis 2015, in der Gesamtsumme 76 Mio. Euro. Die entsprechenden Mittel hierfür hat die FSG vom Land Baden-Württemberg erhalten.

2. In welcher Höhe wurden in den letzten zwölf Jahren Investitionskosten-Zuschüsse durch die beteiligten Kommunen und Landkreise an die BAG bzw. die Beteiligungsgesellschaft gezahlt?

Die Mitglieder des Zeckverbandes Gewerbepark mit Regionalflughafen Söllingen (die Städte Karlsruhe, Baden-Baden, Bühl und Ettlingen, die Gemeinden Rheinmünster, Hügelshausen und Sinzheim sowie die Landkreise Rastatt und Karlsruhe) und weitere Zuschussgeber (Stadt Rastatt, Industrie- und Handelskammer Karlsruhe sowie Handwerkskammer Karlsruhe) haben für die Konversion Söllingen 1996 insgesamt rd. 10,6 Mio. Euro als Investitionszuschuss zur Verfügung gestellt und ausbezahlt.

An die BTG hat der Zweckverband nichts bezahlt. Die Gesellschafter der BTG haben allerdings ihrerseits gem. der Rahmenvereinbarung aus 2003 insgesamt weitere rd. 38 Mio. Euro Investitionszuschüsse für die BAG aufgebracht.

3. In welcher Höhe wurden in den letzten zwölf Jahren Betriebskostenzuschüsse an die BAG bzw. die Beteiligungsgesellschaft gezahlt und durch welche Körperschaften?

Die BAG hat noch nie Betriebskostenzuschüsse erhalten. Diese sind auch nicht nötig, da die BAG seit 2004 jedes Jahr ein positives operatives Ergebnis (EBITDA) erwirtschaftet. Das positive operative Ergebnis von 2004 bis 2013 betrug in der Summe 41,7 Mio. Euro und wurde ebenfalls zur Finanzierung der Investitionen als Eigenanteil der BAG verwendet.

Die BTG erhält von ihren Gesellschaftern zum Ausgleich der laufenden Aufwendungen eine jährliche Betriebskostenumlage, insgesamt für die letzten zwölf Jahre rd. 306.000 Euro.

4. Welchen Wert hat das der BAG übertragene Bodeneigentum und in wessen Besitz befand es sich vor Übertragung?

Das Eigentum an Grund und Boden sowie der darauf befindlichen Gebäude und Anlagen hat die BAG zum 01.01.2001 vom Insolvenzverwalter der Firmengruppe Grundstückserwerbsgesellschaft mbH (GEG), Baden-Airport GmbH und Baden-Airpark Services GmbH erworben. Der Kaufpreis damals betrug rund 30 Mio. Euro.

5. Welchen Wert haben die an die BAG per Erbbaurecht verpachteten Gebäude? Welche Konditionen sind im Erbbauvertrag geregelt (Höhe der Pacht, Laufzeit des Vertrags, Eigentum an den Gebäuden nach Ablauf des Vertrags)?

Es gibt keine an die BAG per Erbbaurecht verpachteten Gebäude.

6. In welchem Umfang wurden in den letzten zwölf Jahren Personal an den Zweckverband Gewerbepark Söllingen abgestellt und durch welche Körperschaften?

Der Zweckverband hat in den Anfangsjahren einen Geschäftsführer mit 100 % im Wege der Abordnung durch die Stadt Karlsruhe (mit Kostenersatz durch den Zweckverband) und eine Sekretärin mit 50 % im Angestelltenverhältnis beschäftigt. Von 2002 bis 2014 ist die Geschäftsführerstelle in Teilzeit mit 40 %, ab 2015 mit 50 % besetzt. Die Sekretariatsstelle ist seit 2002 auf 10 % reduziert. Darüber hinaus wurde für Fachberatung und Sonderprojekte nach Bedarf weiteres Personal von Verbandsmitgliedern gegen Kostenersatz zur Verfügung gestellt.

7. In welchem Umfang ist in den letzten zwölf Jahren Gewerbesteuer aus dem Baden-Airpark an die beteiligten Kommunen bzw. Landkreise geflossen (bitte für alle beteiligten Kommunen/Kreise getrennt aufführen)?

Die Belegenheitsgemeinden Rheinmünster und Hügelsheim haben sich in der Verbandssatzung verpflichtet, das Aufkommen an Gewerbesteuern aus dem Baden-Airpark sowie 50 % des Grundsteueraufkommens (B) an den Zweckverband abzuführen. In den Jahren 1996 bis 2013 wurden rd. 8,9 Mio. Euro an Gewerbesteuern und 1,1 Mio. Euro an Grundsteuern, also insgesamt rd. 10 Mio. Euro abgeführt. Von den Einnahmen bestreitet der Zweckverband seine Personal- und Sachausgaben und kehrt den danach verbleibenden Überschuss an die Verbandsmitglieder entsprechend dem in der Satzung festgelegten Verteilerschlüssel aus. In der Summe wurden von 1996 bis 2013 rd. 8 Mio. Euro an die Verbandsmitglieder ausgeschüttet. Diese verteilen sich auf die Mitglieder wie folgt:

Gemeinde Rheinmünster:	3,125 Mio. Euro
Stadt Karlsruhe:	1,805 Mio. Euro
Gemeinde Hügelsheim:	1,118 Mio. Euro
Stadt Baden-Baden:	0,702 Mio. Euro
Landkreis Rastatt:	0,401 Mio. Euro
Stadt Bühl:	0,301 Mio. Euro
Landkreis Karlsruhe:	0,286 Mio. Euro
Stadt Ettlingen:	0,201 Mio. Euro
Gemeinde Sinzheim:	0,035 Mio. Euro
Summe:	7,974 Mio. Euro

8. In welchem Umfang verfügt die BAG über Rücklagen für Investitionen und wann werden diese nach heutigem Stand aufgebraucht sein?

Zum 31.12.2014 verfügte die BAG über rund 38 Mio. Euro Guthaben bei Kreditinstituten. Nach dem realistischen Basisszenario des McKinsey-Gutachtens reichen diese finanziellen Reserven aus, um auch über 2025 hinaus trotz jährlicher Ersatzinvestitionen ein ausreichendes Finanzpolster für spätere Investitionen zu haben.

9. Wie viele Menschen sind unmittelbar beim Flughafen beschäftigt und wie viele Menschen arbeiten bei Firmen im angeschlossenen Gewerbegebiet?

Bei der Baden-Airpark GmbH sind rd. 200 Menschen beschäftigt. Auf dem Airpark-Gelände waren bei einer Umfrage im September 2014 rd. 2.380 Menschen bei rd. 130 Firmen beschäftigt (einschl. der BAG). Eine Aufteilung der Firmen nach Flughafen und Gewerbepark ist nicht möglich, da sich viele (flugaffine) Betriebe nur deshalb im Gewerbepark angesiedelt haben, weil es den Flughafen gibt (z. B. Motorflug, AirCharter Minninger, Flugfunk Becker, Deutsche Rettungsflugwacht).

10. Zu welchem Prozentsatz wird der Baden-Airport für Geschäftsreisen und zu welchem Prozentsatz zu Privatzwecken genutzt?

Entsprechend der Fluggastbefragung im Jahr 2014 sind rd. 25 % der Fluggäste Geschäftsreisende und rd. 75 % Privatreisende. Der Anteil der Geschäftsreisenden ist stark vom Zielflughafen abhängig (Berlin über 70 %, Mallorca weniger als 2 %).

11. Aus welchem Einzugsgebieten kommen die Fluggäste und aus welchen Gebieten kommen die Beschäftigten?

Die Fluggäste kommen zu rund 77 % aus Deutschland und zu rund 14 % aus Frankreich. Die restlichen 9 % verteilen sich auf viele weitere Nationen. Von den 77 % aus Deutschland kommen rd. 86 % aus dem Raum Heidelberg bis Freiburg und Pforzheim bis Kaiserslautern.

Eine statistische Erhebung über die Herkunft der Beschäftigten auf dem Gelände liegt nicht vor. Bei der BAG kommt die Mehrzahl der Beschäftigten aus der näheren Umgebung (bis zu 30 km), dazu zählt auch das Elsass.

12. Zu welchen Anteilen hat sich Flughafen affines Gewerbe im Airpark angesiedelt und welche Firmen sind ganz konkret von der Existenz des Flughafens in unmittelbarer Nachbarschaft abhängig?

Die Mehrzahl der 130 auf dem Airpark-Gelände ansässigen Firmen ist vom Flughafen abhängig. Dies beginnt mit den Dienstleistern im Terminal (Reisebüros, Mietwagen, Gastronomie) über die Firmen im Business Aviation Bereich (siehe hierzu auch die Antwort auf Frage 9) bis zu den Lieferanten und Dienstleistern dieser Firmen. Nur einige wenige am Airpark angesiedelte Firmen (z. B. Fa. Rauch, Fa. Bischof und Fa. Scheck) sind völlig unabhängig vom Flughafenbetrieb.

13. Welche Anstrengungen unternimmt der Baden-Airpark hinsichtlich eines nachhaltigen Energie- und Gebäudemanagements und welche Potentiale werden hier gesehen, um die Betriebskosten zu senken und gleichzeitig Verbesserungen beim Umwelt- und Klimaschutz zu erreichen?

Nachhaltiges Energie- und Gebäudemanagement sind für die BAG seit vielen Jahren Grundlage zur Erzielung günstiger Betriebskosten. McKinsey hat in seinem Gutachten bestätigt, dass die BAG äußerst günstige Betriebskosten pro Passagier hat. Das gesamte Spektrum dieses Themas ist sehr weit. So erfolgt z. B. die Wärmeversorgung auf dem Gelände im Wesentlichen mit Fernwärme, die von einem Biomassekraftwerk erzeugt wird. Weiter gibt es auf dem Gelände eine Biogasversorgung und zur Spitzenlastabdeckung eine normale Gasversorgung. Zur Reduzierung der Stromkosten hat die BAG ein Programm zur Einführung von LED-Beleuchtung aufgelegt. Ein ähnliches Programm gibt es, um mit der energetischen Sanierung von Altgebäuden Heizkosten zu sparen. Die Geräte am Flughafen sind teilweise Hybrid-Fahrzeuge, für kurze Entfernungen hat die BAG Betriebsfahrräder. Der Aufbau eines Energieauditsystems nach DIN EN 16247 ist zusammen mit der Flughafen Stuttgart Energie GmbH in der Umsetzung.

14. Was sind die wesentlichen Inhalte des McKinsey-Gutachtens zu den "Geschäftsperspektiven" des Baden-Airparks bis 2025?

Die wesentlichen Ergebnisse des Gutachtens sind:

- Die BAG hat bis 2025 eine gute Geschäftsperspektive und eine ausreichende Finanzausstattung.
- Haupttreiber der Umsatzentwicklung ist der Anstieg der Passagierzahlen.
- Im Basisszenario (Moderates Wachstum auf Marktniveau) bleibt das Gesamtergebnis trotz rückläufigem EBITDA stabil. Selbst für spätere Investitionen verbleibt somit ein Finanzpolster aus dem aktuellen Barvermögen.
- Auch im Worst Case Szenario (Regression und Umsatzeinbruch) wäre die Finanzierung für die nächsten zehn Jahre gesichert.
- Im Best Case Szenario steigt das EBITDA ständig und kann spätestens im Jahre 2025 auch die Abschreibungen vollständig abdecken.
- Der künftige volkswirtschaftliche Nutzen des Baden-Airparks beläuft sich je nach Szenario zwischen 150 und 355 Mio. Euro pro Jahr.

15. Welcher Anteil der durch das McKinsey-Gutachten ermittelten volkswirtschaftlichen Wertschöpfung für die Region von 210 bis 270 Mio. Euro pro Jahr ist dem Baden-Airport zuzuordnen und welcher Anteil dem Gewerbegebiet des Baden-Airparks?

Von der derzeitigen volkswirtschaftlichen Wertschöpfung für die Region in Höhe von 210 bis 270 Mio. Euro pro Jahr sind nach Schätzung des McKinsey-Gutachtens mindestens 60 % dem Flughafen zuzurechnen.

16. Zu welchen Ergebnissen kommt das McKinsey-Gutachten hinsichtlich der Notwendigkeit zukünftiger Investitionskostenzuschüsse und zukünftiger Zuschüsse zum Ausgleich von Defiziten?

Die Gutachter kommen zumindest für den untersuchten Zeitraum bis 2025 zum Ergebnis, dass weder Betriebskosten- noch Investitionskostenzuschüsse erforderlich werden.

17. Wird die Expertise von McKinsey & Company der Öffentlichkeit zugänglich gemacht? Wenn ja: Wann und wo? Wenn nein: Warum nicht?

Eine Veröffentlichung des Gutachtens erfolgte von der BAG bislang nicht, da das Gutachten im Auftrag und für den Aufsichtsrat der Gesellschaft erstellt wurde. Über eine vollständige Veröffentlichung muss zunächst der Aufsichtsrat befinden. Die wesentlichen Erkenntnisse des Gutachtens wurden aber bereits der Presse mitgeteilt. Wie bereits zugesagt, werden dem Gemeinderat die Einzelheiten des Gutachtens im Zusammenhang mit den anstehenden Entscheidungen zum Weiterbetrieb des Baden-Airparks vorgelegt.

18. Ist von den an der BAG beteiligten Körperschaften geplant, eine neue Rahmenvereinbarung abzuschließen? Wenn ja: Warum wird eine solche als nötig erachtet, was soll darin festgelegt werden und für welchen Zeitraum soll sie angelegt sein?

Derzeit laufen Gespräche mit den anderen regionalen Gesellschaftern der BTG und der FSG als Hauptgesellschafter der BAG über ein weiteres Engagement am Baden-Airpark. Ob für ein solches weiteres Engagement der Abschluss einer neuen Vereinbarung notwendig wird und was deren Inhalt wäre, steht noch nicht fest.

19. Ist von den an der BAG beteiligten Körperschaften geplant, dass sich der Baden-Airport eigenständig finanziert, sodass mittelfristig weder für Betrieb noch für Investitionen Zuschüsse der beteiligten Körperschaften notwendig sind? Falls ja, für wann ist angestrebt, dieses Ziel zu erreichen?

Ziel eines weiteren Engagements wäre, dass die BAG auch langfristig die erreichte vollständige finanzielle Eigenständigkeit erhalten kann. Ob dies auch über 2025 hinaus möglich wird, hängt wesentlich davon ab, welches im Gutachten aufgezeigte Szenario eintreten wird.