

Antrag

der Abg. Tobias Wald u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Zukunft und Weiterentwicklung des Baden-Airparks in Karlsruhe/Baden-Baden

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Bedeutung der Regionalflughafen Karlsruhe/Baden-Baden hinsichtlich der Entwicklung des Luftverkehrs in Baden-Württemberg und in Bezug auf den Wirtschaftsstandort hat;
2. welche Auswirkungen ihre Entscheidung hinsichtlich des Wegfalls der Zuschüsse auf den Regionalflughafen Karlsruhe/Baden-Baden und die Regionalflughäfen in Baden-Württemberg hat;
3. wie sie die Zukunft bzw. die Weiterentwicklung am Baden-Airpark sieht und welche Pläne bestehen, um das Zusammenwirken von Flughafen und Gewerbestandort am Baden-Airpark weiter auszubauen und für die Gewerbeansiedlung, insbesondere im flugaffinen Gewerbe, weiter attraktiv zu gestalten;
4. welche weiteren Straßeninfrastrukturmaßnahmen geplant werden, um den Flughafen an sich als auch den Gewerbestandort weiter attraktiv zu gestalten und fortbleibend konkurrenzfähig zu machen (mit Angabe und Bewertung der Anschluss-Varianten an die A 5, des jeweiligen Planungsstands, der Kosten – einschließlich der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und der Angabe, ob eine ggf. erforderliche Zustimmung des Bundes erteilt bzw. in Aussicht gestellt ist und ob sie bereit ist, den Anschluss zeitnah zu bauen);
5. welche Planungen ihr zur besseren Anbindung des Baden-Airparks an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), sowohl im Bus- als auch im Schienenverkehr, bekannt sind bzw. welche Varianten durch sie unterstützt werden (mit Angabe und Bewertung des Nutzen-Kosten-Faktors der verschiedenen ÖPNV-Anschluss-Varianten von Baden-Baden und Rastatt sowie Nennung der Kosten des ÖPNV-Anschlusses);

Eingegangen: 29.02.2012/Ausgegeben: 02.04.2012

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

6. welchen Anschluss (Straße oder Schiene) sie für die weitere Entwicklung des Flughafens und Gewerbestandorts für wichtiger hält und welchen Anschluss sie deshalb prioritär weiter verfolgt und umsetzen will;
7. welche Maßnahmen beim Flughafen und/oder im infrastrukturellen sowie wirtschaftspolitischen Umfeld geplant sind, um die Konkurrenzfähigkeit zu steigern;
8. mit welchem Passagieraufkommen sie in Zukunft rechnet (mit Angabe der Entwicklung des Passagieraufkommens des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden in Zahl und Struktur in den letzten Jahren) und welche Maßnahmen in der Infrastruktur des Flughafens diesbezüglich anstehen könnten;
9. wie sich die Zahl der Arbeitsplätze der auf dem Baden-Airpark angesiedelten Unternehmen und Firmen von 2003 bis 2011 entwickelt hat;
10. wie sie die allgemeine Entwicklung des Baden-Airparks beurteilt (mit Angabe der wirtschaftlichen Vorteile für die Region).

23. 02. 2012

Wald, Razavi, Groh, Jägel, Klein, Köbler, Kunzmann,
Dr. Rapp, Schreiner, Schütz, Schwehr, Stächele CDU

Begründung

Der Baden-Airpark ist wegen seiner guten Lage am Oberrhein ein attraktiver Flughafenstandort und für die Menschen der Region eine gute Alternative zu den Flughäfen Stuttgart und Frankfurt. Um den Flughafenstandort und den Gewerbestandort Baden-Airpark für die Zukunft zu wappnen, sind eine optimale Verkehrsanbindung mit Schiene und Straße sowie eine attraktive Wirtschaftsförderung wichtig. Dazu zählen unter anderem die weitere Optimierung hinsichtlich ergänzender ICE/TGV-Anbindungen über den Bahnhof Baden-Baden sowie die verbesserte Anbindung des Baden-Airpark mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Für die Tourismusregion „Upper Rhine Valley“ muss die Funktion des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden als Verkehrsträger für Incomingtourismus weiter gestützt und gesteigert werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 26. März 2012 Nr. 3847.0–5–KB/94 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *welche Bedeutung der Regionalflughafen Karlsruhe/Baden-Baden hinsichtlich der Entwicklung des Luftverkehrs in Baden-Württemberg und in Bezug auf den Wirtschaftsstandort hat;*

Der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden dient dem Geschäfts- und Werkflugverkehr, darüber hinaus wird er von Fluggesellschaften mit Direktverbindungen im europäischen Bereich genutzt.

Die technische Infrastruktur des Flughafens wurde im Jahr 2009 grundlegend saniert. Er ist seitdem in der Lage, auch bei schlechten Sichtverhältnissen den Flugverkehr abzuwickeln.

Ein nicht unbedeutender Teil der Fluggäste aus Frankreich nutzt die Flugverbindungen. Insofern erfüllt der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden eine überregionale Funktion und ist nicht nur auf den Einzugsbereich Baden-Württemberg beschränkt. Hinzu kommt, dass auch Fluggäste aus dem Ausland über den Flughafen einreisen, die sich geschäftlich oder privat in der Region aufhalten. Nach einer vom Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden durchgeführten Befragung der Fluggäste beträgt dieser Anteil etwa 20 %.

Die vorhandene Infrastruktur des Flughafens kann überdies durch die regionale Wirtschaft genutzt werden. Insofern ist davon auszugehen, dass der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden einen Beitrag zur Qualität des regionalen Wirtschaftsstandortes leistet.

2. welche Auswirkungen ihre Entscheidung hinsichtlich des Wegfalls der Zuschüsse auf den Regionalflughafen Karlsruhe/Baden-Baden und die Regionalflughäfen in Baden-Württemberg hat;

Nach der Koalitionsvereinbarung für die 15. Wahlperiode des Landtags von Baden-Württemberg muss der Flugverkehr seine Kosten selbst erwirtschaften. Neue Finanzhilfen aus Steuermitteln soll es nicht mehr geben. Die Landesregierung hat deshalb mit Wirkung zum 1. Januar 2012 die Zuschüsse für die Wahrnehmung der Flugsicherungsdienste an den Regionalflughäfen des Landes gestrichen. Die für diese Dienste anfallenden Kosten sind von den Flugplatzbetreibern selbst zu erwirtschaften. Es liegt in ihrer Entscheidung, wie sie dies tun. Es ist nicht Aufgabe des Steuerzahlers, für die Kosten des laufenden Betriebs aufzukommen.

Die Landesregierung sieht insbesondere beim Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden die Entwicklungsperspektiven auch ohne Zuschüsse für die Flugsicherung aus Steuergeldern positiv. Die Entwicklung der anderen Regionalflughäfen bleibt abzuwarten.

3. wie sie die Zukunft bzw. Weiterentwicklung am Baden-Airpark sieht und welche Pläne bestehen, um das Zusammenwirken von Flughafen und Gewerbestandort am Baden-Airpark weiter auszubauen und für die Gewerbeansiedlung, insbesondere im flugaffinen Gewerbe, weiter attraktiv zu gestalten;

Die seit 2009 geschaffene technische Infrastruktur lässt einen regelmäßigen und planbaren Flugbetrieb zu, den insbesondere das flugaffine Gewerbe nutzen kann. Die entsprechende Ausgestaltung ist Aufgabe des Flughafenbetreibers. Der Landesregierung ist bekannt, dass im Linienverkehr weitere Flugangebote mit zeitersparenden Nonstop-Verbindungen geplant sind. Hiervon können Geschäfts- und Privatreisende gleichermaßen profitieren. Es ist davon auszugehen, dass sowohl diese verbesserten Flugangebote als auch die seit 2009 verbesserte Infrastruktur die Entscheidung der Firmen für eine Neuansiedlung auf dem Gelände des Baden-Airparks erleichtern werden. Für Firmen, die im Segment des Geschäfts- und Werkflugverkehrs tätig sind, können am Baden-Airpark geeignete Grundstücke mit direkter Anbindung an die Flugverkehrsflächen angeboten werden.

4. welche weiteren Straßeninfrastrukturmaßnahmen geplant werden, um den Flughafen an sich als auch den Gewerbestandort weiter attraktiv zu gestalten und fortbleibend konkurrenzfähig zu machen (mit Angabe und Bewertung der Anschluss-Varianten an die A 5, des jeweiligen Planungsstands, der Kosten – einschließlich der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und der Angabe, ob eine ggf. erforderliche Zustimmung des Bundes erteilt bzw. in Aussicht gestellt ist und ob sie bereit ist, den Anschluss zeitnah zu bauen);

Mit Schreiben vom 2. April 2007 hat der Bund dem auf Initiative des Landkreises Rastatt gestellten Antrag auf Errichtung einer neuen Anschlussstelle zur Anbindung des Baden-Airparks über die L 80/K 3761 an die A 5 entsprechend der Variante 1 zugestimmt. Der Antrag beinhaltet, dass der Landkreis als Baulastträger der Verbindungsspanne von der A 5 zum Baden-Airpark die baurechtlichen Voraus-

setzungen für die gesamte Ostanbindung schafft und die Verbindungsspanne als Kreisstraße realisiert. Der Vorentwurf der Planung des Anschlusses der A 5 an die bestehende L 80 bei Halberstung, die in der Zuständigkeit des Landes liegt, wurde daraufhin in Abstimmung mit der bisherigen Vorzugsvariante des Landkreises (Variante 1) vom Land erstellt und dem Bund zur Einholung des Gesehenvermerkes vorgelegt. Der Gesehenvermerk wurde vom Bund für diese Planung bislang nicht erteilt.

Die gesamte Ostanbindung gemäß Variante 1 wäre nach derzeitigem Planungsstand mit Kosten in Höhe von bis zu 25,2 Mio. Euro verbunden. Davon würden allein ca. 12,6 Mio. Euro auf die umzusetzenden Kompensations-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entfallen.

Der Landkreis Rastatt hat als Vorhabenträger der Querspanne im Zuge der erforderlichen Ausnahmeprüfung nach § 34 BNatSchG verschiedene Varianten untersucht. Hierbei hat sich mit der Variante 5 unter anderem eine in der Gesamtabwägung unter wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten grundsätzlich mögliche Alternative ergeben, die eine Anbindung des Baden-Airparks im Bereich der Kreuzung A 5/K 3731 vorsieht.

Als Entscheidungsgrundlage für eine Zustimmung zu einer solchen Anschlussstelle hat der Bund beim Land ergänzende Unterlagen angefordert, die derzeit erstellt werden. In diesem Zusammenhang werden auch die Kosten einer solchen Lösung ermittelt.

Im Zuge des Ausnahmeverfahrens nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG wird auch die frühere „Nord-Lösung“ – Erschließung über die B 500/ B 36 mit einer östlichen Umfahrung von Hügelsheim (Variante 3) – geprüft. Da die B 36 im Bereich Rastatt – Bühl, und damit auch im Bereich Hügelsheim, vom Bund zur Abstufung vorgesehen ist, ist für eine ebenfalls diskutierte Umfahrung von Hügelsheim eine finanzielle Beteiligung des Bundes nicht zu erwarten.

Hinsichtlich einer Umfahrung von Hügelsheim als Landes- oder Kreisstraße ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass – in Anbetracht der gravierenden Unterfinanzierung der bereits im Bau befindlichen Maßnahmen in Baden-Württemberg – Straßenneubaumaßnahmen nur noch in begründeten Einzelfällen realisiert werden können.

Eine Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz könnte nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden knappen Haushaltsmittel erfolgen.

5. welche Planungen ihr zur besseren Anbindung des Baden-Airparks an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowohl im Bus- als auch im Schienenverkehr bekannt sind bzw. welche Varianten durch sie unterstützt werden (mit Angabe und Bewertung des Nutzen-Kosten-Faktors der verschiedenen ÖPNV-Anschluss-Varianten von Baden-Baden und Rastatt sowie Nennung der Kosten des ÖPNV-Anschlusses);

Der Landkreis Rastatt ist als Aufgabenträger des ÖPNV für die Bestellung von Busverkehrsleistungen zuständig und plant nach eigenen Angaben keine über das bestehende Angebot hinausgehenden Ausweitungen.

Überlegungen, den Baden-Airpark direkt an das Schienennetz anzuschließen, wurden seit Mitte der 1990er-Jahre angestellt. Für die vier erfolgversprechendsten Varianten wurden zwischen 2008 und 2010 gesamtwirtschaftlich orientierte Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass die untersuchten Varianten *aus Rastatt* keinen (Variante mit Schienenerschließung der Rastatter Innenstadt und Durchföhrung von Iffezheim, Hügelsheim) bzw. nur einen knappen (Variante: Nutzung der bestehenden Infrastruktur der „Wintersdorfer Strecke“ und Bau einer „schnellen Strecke“ mit Randlagenerschließung von Iffezheim, Hügelsheim) gesamtwirtschaftlichen Nutzen (errechneter Nutzen-Kosten-Indikator [NKI] 1,03) erreichen. Besser schneidet ein Stadtbahnanschluss *aus Baden-Baden* ab (NKI 1,19). Die Investitionskosten beider Varianten, für die wegen

des positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses eine finanzielle Förderung des Landes im Rahmen der begrenzten Mittel grundsätzlich möglich ist, liegen nach Kenntnis der Landesregierung bei mindestens 46 Mio. Euro.

Da sich die Planungen noch in einem relativ frühen Stadium befinden, sind die bei den Bewertungen ermittelten Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKI) noch mit großen Unsicherheiten bezüglich der tatsächlich erforderlichen Baukosten behaftet. Auch sind die errechneten Indikatoren stark abhängig von der Fluggastprognose. Wird nur der untere Prognose-Wert von 2,21 Mio. Fahrgästen für das Jahr 2025 erreicht, würden alle NKI unter 1,0 fallen, was eine finanzielle Förderung des Projekts durch das Land ausschließen würde.

Die Entscheidung über die zu bevorzugende Variante fällt in die Kompetenz des Landkreises Rastatt als Aufgabenträger für den ÖPNV. Das Land wird anschließend prüfen, ob Zuwendungen für die erforderlichen Investitionen gewährt werden können.

6. welchen Anschluss (Straße oder Schiene) sie für die weitere Entwicklung des Flughafens und Gewerbestandorts für wichtiger hält und welchen Anschluss sie deshalb prioritär weiter verfolgt und umsetzen will;

Die derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen, sowohl im Bereich der für eine Förderung in Frage kommenden Programme als auch bei den Regionalisierungsmitteln für die Bestellung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen, die sich dramatisch verschlechtert haben, lassen zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine belastbare Aussage über die Möglichkeit der finanziellen Förderung einer Anschlussvariante (Straße oder Schiene) nicht zu.

7. welche Maßnahmen beim Flughafen und/oder im infrastrukturellen sowie wirtschaftspolitischen Umfeld geplant sind, um die Konkurrenzfähigkeit zu steigern;

Auf die Antworten zu Fragen Nr. 4 bis 6 wird verwiesen.

8. mit welchem Passagieraufkommen sie in Zukunft rechnet (mit Angabe der Entwicklung des Passagieraufkommens des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden in Zahl und Struktur in den letzten Jahren);

Das Passagieraufkommen ist seit Bestehen des Baden-Airparks – abgesehen von zwei kleineren Einbrüchen in den Jahren 2009 (1.101.733 Passagiere) und 2011 (1.126.500 Passagiere) – stetig gewachsen und erreichte im Jahr 2010 mit 1.192.894 seinen bisherigen Höchststand. Der Flughafen geht von einem weiteren Anstieg der Passagierzahlen auf etwa 1.250.000 im laufenden Jahr und auf 1.500.000 bis zum Jahr 2015 aus.

Die Struktur des Passagieraufkommens am Baden-Airpark lässt sich – bezogen auf das Jahr 2011 – folgendermaßen darstellen: 43,2 % Ryanair, 35,4 % Air Berlin, 19,1 % Pauschalreiseverkehr, 2,3 % allgemeine Luftfahrt. Das zukünftige Aufkommen ist daher stark von Entscheidungen einzelner Fluggesellschaften abhängig.

9. wie sich die Zahl der Arbeitsplätze der auf dem Baden-Airpark angesiedelten Unternehmen und Firmen von 2003 bis 2011 entwickelt hat;

Die Zahl der Arbeitsplätze der am Baden-Airpark angesiedelten Unternehmen stieg von 1.186 im Jahr 2002 kontinuierlich auf 2.078 im Jahr 2010.

10. wie sie die allgemeine Entwicklung des Baden-Airparks beurteilt (mit Angabe der wirtschaftlichen Vorteile für die Region).

Auf die Antwort zu Frage Nr. 1 wird verwiesen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur