



VCD Hessen • Steinweg 21 • D-34117 Kassel

Regierungspräsidium Kassel  
Steinweg 6

34117 Kassel

Verkehrsclub Deutschland  
Landesverband Hessen e.V.  
Steinweg 21  
D-34117 Kassel

Telefon (05 61) 10 83 10  
Telefax (05 61) 10 83 11  
E-Mail: hessen@vcd.org  
<http://www.vcd.org/hessen>

Geschäftskonto:  
Sparda Bank Frankfurt eG  
Konto-Nr. 953 240  
BLZ 500 905 00

Spendenkonto:  
Sparda Bank Frankfurt eG  
Konto-Nr. 1100 953 240  
BLZ 500 905 00

VCD Hessen - e-mail-Rundbrief: Falls Sie regelmäßig aktuelle Informationen über die Arbeit des VCD erhalten möchten, schicken Sie uns bitte eine eMail an [hessen@vcd.org](mailto:hessen@vcd.org).

*fairkehr-Freiverteiler*: Unsere Mitgliederzeitschrift *fairkehr* schicken wir unentgeltlich als Einzelexemplar oder 25er-Paket an öffentliche Einrichtungen, Arztpraxen, Büchereien etc. Bitte nennen Sie uns geeignete Adressen. Vielen Dank!

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben/Ihre Anfrage vom

Unser Zeichen  
SS

Datum  
24.02.2002

**Raumordnungsverfahren (ROV) für den geplanten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Verkehrsflughafen  
hier: Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland (VCD),  
Landesverband Hessen und Kreisverband Kassel**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum genannten Verfahren möchten wir wie folgt Stellung nehmen. Zum besseren Verständnis zitieren wir jeweils die relevanten Zitate aus den Verfahrensunterlagen (Ordner 1 und 2) vorab.

Bereits in den vorliegenden Fachgutachten des ROV werden in zahlreichen Abschnitten teils sehr kritische Einschätzungen der Sinnhaftigkeit des Vorhabens deutlich. Die in diesem Rahmen formulierten Bedenken sind nach unserer Einschätzung bisher nicht in ausreichendem Maße in der Öffentlichkeit und der Politik berücksichtigt worden.

*„Die Randbereiche der angrenzenden Bundesländer Nordrhein-Westfalen (NRW) und Niedersachsen werden insbesondere aus strukturpolitischen Gründen nicht mit betrachtet. Dies betrifft auch den in räumlicher Nähe zum bestehenden VLP Kassel-Calden liegenden Flughafen Paderborn-Lippstadt.“* [Ordner 1, ALLGEMEINVERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG, Kap. 2.3 STANDORT- UND VARIANTENBETRACHTUNG, S. 8 f]

Die Verfahrensvorgabe der Nichtberücksichtigung des Flughafens Paderborn-Lippstadt „aus strukturpolitischen Gründen“ ist ein Verstoß gegen das Raumordnungsgesetz (ROG) und das Hessische Landesplanungsgesetz (HLPG). Im Rahmen einer abgestimmten Raumordnung kann es nicht sein, dass der Verlauf einer Landesgrenze zur Nichtbetrachtung für das Vorhaben entscheidender Raumfaktoren führt.

**1. Frage: Wie wird diese Verfahrensvorgabe in bezug auf das ROG und das HLPG planungsrechtlich eingeschätzt?**

*„Der äußere Untersuchungsraum wird untergliedert in einen themenspezifischen Untersuchungsraum und in einen äußeren Wirkungsraum. Je nach untersuchtem Thema (z.B. Wirtschaft, Siedlungswesen) ergeben sich unterschiedliche Ausstrahlungseffekte auf den Raum. Unabhängig von den themenbezogenen Ausstrahlungseffekten wird für die mittelbaren Wirkungen ein gemeinsamer äußerer Wirkungsbereich für alle Raumfaktoren gebildet. Die Abgrenzung dieses Raumes erfolgt über die Ermittlung der 30-Minuten-PKW-Zeitdistanz vom Standort des VLP Kassel-Calden zu den zentralen Ortslagen der umliegenden Gemeinden und Städte.“* [Ordner 1, ERLÄUTERUNGSBERICHT, Kap. 5.2.2 UNTERSUCHUNGSRÄUME RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, S. 22]

*„(...). In dieser Ausarbeitung wurde daher zunächst das Einzugsgebiet des Flugplatzes Kassel-Calden durch eine 60-Minuten-Isochrone definiert.“* [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, S. I]

Der äußere Untersuchungsraum wird im Erläuterungsbericht über eine „30-Minuten-Zeitdistanz“ begrenzt, während in der Bedarfsprognose das Einzugsgebiet sinngemäß über eine 60-Minuten-Zeitdistanz definiert wird.

**2. Frage: Wieso besteht keine räumlich gleiche Fassung von Untersuchungsraum und Einzugsgebiet?**

*„(...). Im LEP Hessen 2000 und RP Nordhessen 2000 sind Aussagen enthalten, die insbesondere darauf hinweisen, dass eine bestmögliche inner- und außerregionale Verbindungen im Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr verwirklicht werden soll, andererseits aber auch so gestaltet werden, dass umweltbelastender zusätzlicher Verkehr nicht unausweichlich ist.“* [Ordner 1, ERLÄUTERUNGSBERICHT, Kap. 9.1.5 VERKEHR, S. 44]

Eine Erweiterung von Flughafeninfrastruktur die in erster Linie der massiven Ausweitung von Charterflugverkehr und der Aufnahme von Billiglinienflugverkehr dient, widerspricht dem Ziel, umweltbelastende zusätzliche Verkehre zu vermeiden.

**3. Frage: Wie verträgt sich dieses Vorhaben mit den Vorgaben des LEP Hessen 2000 und des RP Nordhessen 2000 umweltbelastende zusätzliche Verkehre zu vermeiden?**

*„Um dieses zukünftige Luftverkehrspotential konkurrieren, neben dem Flugplatz Kassel-Calden, insbesondere die Flughäfen Paderborn, Frankfurt, Erfurt und Hannover, die bisher aufgrund des fehlenden Angebotes an Flugverbindungen vom Flugplatz Kassel-Calden den größten Teil der Passagiere aus der Region Kassel abschöpfen.“* [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, S. I]  
*„Die Ausschöpfung dieser Potentiale, die hier aufgezeigt werden, hängt in erster Linie von entsprechenden Marketinginitiativen, wie z.B. etwaigen monetären Anreizen, ab, die den sich am Flugplatz ansiedelnden Fluggesellschaften gewährt werden.“* [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, S. III f]

Die Gutachter stellen hier sehr deutlich klar, dass ohne eine Subventionierung sich nur eine geringe Ausschöpfung des errechneten Luftverkehrspotentials für Kassel-Calden ergibt.

**4. Frage: In welcher Höhe und von wem wären zur „Ausschöpfung der Potentiale“ monetäre Anreize an sich am Flugplatz ansiedelnde Fluggesellschaften zu zahlen?**

**„Weiterhin können die Anfahrtszeiten zum ausgebauten Flugplatz durch eine verbesserte Verkehrsanbindung sowie einen speziellen Shuttleverkehr zwischen ICE-Bahnhof in Kassel und dem Flugplatzterminal reduziert werden, was sich wiederum auf eine allgemeine Ausdehnung der Isochrone auswirkt, unabhängig von Infrastrukturmaßnahmen. Insgesamt wird gemäß der mit dem Auftraggeber abgestimmten Szenariendefinition davon ausgegangen, dass sich durch die infrastrukturelle Verbesserung insgesamt eine Vergrößerung der Fläche der Isochrone bis zum Jahr 2015 im Vergleich zum Jahr 2000 von rund 5 Prozent ergibt.“** [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 2.1 EINZUGS-/BEVÖLKERUNGSGEBIET, S. 11 f]

Der einzige auch mit verbesserter Verkehrsanbindung in Form eines Shuttleverkehrs innerhalb von 60 min von Kassel-Calden aus erreichbare ICE-Bahnhof ist Göttingen. Dieser liegt bereits jetzt innerhalb des errechneten Einzugsgebietes, so dass in diesem Bereich keine Vergrößerung der Fläche der Isochrone zu erwarten ist.

**5. Frage: Wie wirkt sich die oben beschriebene Einschränkung auf die Vergrößerung der Fläche der Isochrone aus?**

**6. Frage: Wo ist die mit dem Auftraggeber abgestimmte Szenariendefinition einsehbar?**

Die der Bedarfsprognose zugrundeliegende Wirtschaftsprognose geht im Vergleich zur bisherigen Entwicklung und den vorliegenden Prognosewerten der Bundesregierung von einem unverhältnismäßig hohen Wachstum des Bruttoinlandsproduktes für Deutschland aus (jährliche Wachstumsraten von 2,7% in 2001, abnehmend auf 2,3% in 2015). Das „unter Berücksichtigung dieser Wachstumszahlen“ entwickelte Szenario für das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes für die strukturschwache Region Kassel liegt nochmals deutlich über diesen bereits hohen Wachstumswerten (3% p.a. bis 2010, 2,5% p.a. bis 2015). Diese Annahme ist nicht weiter begründet und somit in dieser Form nicht nachvollziehbar. Zudem fehlen analog zu den bundesweiten Werten die Vergleichszahlen für die Wirtschaftsentwicklung der Region Kassel der Jahre von 1992 bis 2000. [vgl. Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 2.3 ENTWICKLUNG DER FLUGREISEHÄUFIGKEIT BIS ZUM JAHR 2015, S. 20 f]

**7. Frage: Auf welcher Datengrundlage basieren die unverhältnismäßig hohen Wachstumsraten für das bundesdeutsche Bruttoinlandsprodukt?**

**8. Frage: Wieso werden für die Region Kassel Wachstumsraten für das Bruttoinlandsprodukt deutlich über dem Bundesdurchschnitt angenommen?**

**9. Frage: Wieso fehlen für die Region Kassel die Vergleichszahlen des Wachstums des Bruttoinlandsproduktes der Jahre 1992 bis 2000?**

**„(...) Im Kombinationsszenario wurden die Passagiere des Flughafens Brüssel-Charleroi (ca. 250.000 Passagiere) und die Charterpassagiere des Flughafens Aachen-Maastricht (ca. 225.000 Passagiere) addiert. Ausgehend von diesen Zahlen für das Jahr 2000 wurde zudem bis zum Jahr 2015 von einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate von 4,7 Prozent ausgegangen. Somit erhält man für das Jahr 2015 das „Gewicht“ des Flughafens Kassel in den jeweiligen Szenarien.“** [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 3.2 GRAVITATIONS-MODELL, S. 29 (3)]

In der Bedarfsprognose fehlt eine Begründung für die Relevanz der ausgewählten Vergleichsflughäfen für die Region Kassel. Der Tatbestand, dass die Passagierzahlen der zugrundegelegten Flughäfen nicht auf Kassel übertragbar sind, wird in der Zusammenfassung sehr deutlich geschildert (siehe unten). [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 4.5 ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE DER BENCHMARK-STUDIE, S. 46] Die Addition der gesamten Passagierzahlen des Flughafens Brüssel-Charleroi mit den Charterpassagierzahlen des Flughafens Augsburg und die Ausweisung dieser Zahlen als „Gewicht“ des Flughafens Kassel halten wir für

äußerst fragwürdig. Zudem fehlt eine Begründung für die angenommene jährliche Steigerungsrate dieser addierten Passagierzahlen von 4,7%.

**10. Frage: Auf welcher Datengrundlage basiert die Annahme einer jährlichen Steigerung der Passagierzahlen von 4,7%?**

*„(...) Für das Gewicht der konkurrierenden Flughäfen (Frankfurt, Paderborn-Lippstadt, Hannover und Erfurt) werden über den gesamten Untersuchungszeitraum die jeweiligen angebotenen Sitzplätze des Jahres 2000 zugrunde gelegt.“ [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 3.2 GRAVITATIONSMODELL, S. 29 (4)]*

Diese Zugrundelegung ist nicht nachvollziehbar und wirkt sich grob verfälschend auf das Passagierpotential aus, da das gesamte Verkehrswachstum der Konkurrenzflughäfen dem Flughafen Kassel-Calden zugeschlagen wird.

**11. Frage: Wieso werden für die konkurrierenden Flughäfen für den Zeitraum bis 2015 nur die jeweiligen Sitzplätze des Jahres 2000 zugrunde gelegt?**

*„Wie bereits ausgeführt, betrug das Potential im Jahr 2000 innerhalb des Einzugsgebietes des Flugplatzes Kassel rund 320.000 Inlandspassagiere. Da Kassel derzeit keine innerdeutschen Flüge anbietet, wird dieses Potential von den Konkurrenzflughäfen Frankfurt, Paderborn-Lippstadt und Hannover abgedeckt. (...). Aufgrund der hervorragenden Anbindung der Stadt Kassel an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG und der derzeit ungenügend ausgeprägten innerdeutschen Luftverkehrsverbindungen kann erwartet werden, dass zusätzlich zum Luftverkehr eine Vielzahl der Inlandsreisenden die Bahn als Transportmittel nutzt. Darüber hinaus werden viele Inlandsreisen aufgrund der guten Anbindung Kassels an das Bundesdeutsche Autobahnnetz auch mit dem Pkw durchgeführt. Diese Inlandsreisenden anderer Verkehrsmittel sind jedoch nicht in dem in Tabelle 3.1 aufgeführten Potential von 320.000 innerdeutschen Flugpassagieren enthalten, da dieses Luftverkehrspotential ausschließlich aus der (bundesweiten Durchschnitts-) Flugreisehäufigkeit ermittelt wurde. (...).“ [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 3.1.1 INLANDSVERKEHR, S. 30]*

Die Gutachter der Bedarfsprognose legen in diesem Abschnitt dar, dass das von ihnen prognostizierte Fluggastpotential Kassel-Caldens nicht auf Grundlage einer die lokalen Bedingungen berücksichtigenden Analyse beruht, sondern lediglich auf bundesweiten Durchschnittswerten. Dies bedeutet, dass hier die Fluggastzahlen von aufkommensstarken Flughäfen in Randregionen (z.B. München, Rhein-Ruhr, Hamburg, Berlin) herangezogen wurden, um das Fluggastpotential für die zentral im Bahn- und Autobahnnetz gelegene Region Kassel zu ermitteln. Diese Vorgehensweise halten wir nicht für zulässig.

**12. Frage: Wie wird die nur auf bundesdeutschen Durchschnittswerten basierende Berechnung des Potentials an Inlandsflugreisenden ohne Berücksichtigung lokaler Bedingungen beurteilt?**

*„Dem Beispiel von Augsburg folgend könnte der Flugplatz Kassel-Calden zum Teil ein „Überlauf“ für den Flughafen Frankfurt bilden. Allerdings gilt zu bedenken, dass Frankfurt weiter von Kassel entfernt ist als München von Augsburg. Zudem dient der Flugplatz Hahn bereits als eine Art Überlauf für Frankfurt. Jedoch stellt die Tatsache, dass es bis jetzt noch keine Linienflüge von und nach Kassel gibt eine Chance für weniger etablierte Fluggesellschaften dar, sich im nationalen und internationalen Luftverkehrsmarkt zu positionieren. Auf der anderen Seite bietet der in der Nähe gelegene Flugplatz Paderborn-Lippstadt genau diese Dienste bereits erfolgreich an.*

*Um ein Flugplatz für Low Cost Carrier wie Ryan Air am Flugplatz Brüssel-Charleroi zu werden, ist man sehr stark vom Engagement entsprechender Fluggesellschaften abhängig. Intensive Bemühungen seitens der Flugplatzbetreiber wären daher zwingend erforderlich, sofern eine Ausrichtung auf einen vorrangigen Betrieb für Low Cost Carrier angestrebt wird. Außerdem ist keine größere Stadt in der Nähe, der der Flugplatz Kassel-Calden als alternativer Flugplatz dienen könnte.*

*Friedrichshafen hat eine starke regionale Bedeutung, weshalb eine Ausrichtung auf den Linienverkehr möglich ist. Im Gegensatz dazu hat Kassel andere Flughäfen in der Umgebung, die ein entsprechendes Angebot vorhalten. Außerdem ist die Anbindung an das Schienennetz in Kassel sehr gut. Eine Funktion als Charterflugplatz könnte hingegen von Kassel übernommen werden, wobei hier der Flugplatz Paderborn-Lippstadt mit einer ähnlichen Ausrichtung ein direkter Konkurrent wäre. Daher wären auch bei einer Ausrichtung auf den Charterbereich umfangreiche Bemühungen notwendig, eine Fluggesellschaft zu gewinnen, die von Kassel aus operieren würde.*

*Eine Konzentration hauptsächlich auf den Cargobereich wie am Flugplatz Maastricht-Aachen scheint insbesondere aufgrund eines fehlenden 24-Stunden-Betriebes am Flugplatz Kassel-Calden wenig realistisch. Zur Zeit wird die Luftfracht in Kassel nur als Ergänzung zum Passagierverkehr transportiert. Außerdem ist der Flugplatz Hahn bereits in diesem Marktsegment spezialisiert, so dass auch hier eine starke Konkurrenzsituation zu erwarten wäre.“ [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 4.5 ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE DER BENCHMARK-STUDIE, S. 46 f]*

Diese Zusammenfassung seitens der Fachgutachter des ROV bedarf unsererseits keiner Ergänzung, da sie kurz und prägnant die Unsinnigkeit des gesamten Vorhabens darlegt.

13. Frage: Wie wird unter Berücksichtigung der o.g. Ergebnisse der Benchmark-Studie die Relevanz der ausgewählten Flughäfen für einen Flughafen Kassel-Calden beurteilt?

14. Frage: Warum wurde der Flughafen Paderborn-Lippstadt nicht als Vergleichsflughafen ausgewählt?

*„(...). Da für das Charterhub Szenario kein direkter Vergleichsflughafen existiert, wurde hier anhand einer Kombination der beiden entsprechenden Flughäfen lediglich eine Abschätzung der Entwicklungsmöglichkeit vorgenommen. (...)“ [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.1 VORGEHENSWEISE, S. 52]*

Dies bedeutet, dass kein Vorbild für die ökonomisch erfolgreiche Installation eines Charterhubs existiert. Charterflüge verbinden umsteigefrei und in Flugzeuggröße und Angebotsdichte angepasste Quellregionen mit Urlaubsregionen. Eine Passagierkonzentration mit Umsteigezwang in Kassel erscheint hier wenig realistisch. Es werden dementsprechend auch keine potentiellen Startflugplätze für das (Umsteige-) Ziel Kassel genannt.

15. Frage: Wie begründet sich die Annahme, dass in Kassel-Calden der bundesweit erste und einzige Charterhub-Flughafen entstehen soll?

16. Frage: Welche Startflughäfen werden als Quelle der erwarteten Passagiere angenommen?

*„Da im Rahmen der Prognose kein Modellflugplan erstellt wurde und somit auch keine detaillierten Informationen bezüglich einzelner Flugverbindungen vorliegen, wird die Anzahl der Flugbewegungen über die durchschnittliche Anzahl an Passagieren pro Flugbewegung gewonnen, welche wiederum z.Z. aus dem Frequenz-Nachfrage-Modell kommt oder anhand der Benchmarkflughäfen abgeschätzt wird. Die wesentliche Grundlage ist dabei eine Unterscheidung zwischen den verschiedenen Marktsegmenten Charter, Linie und Low Cost.“* [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.1 VORGEHENSWEISE, S. 55]

Ohne einen Modellflugplan und ohne Abschätzung des Passagieraufkommens nach Relationen ist eine realistische Prognose der Flugbewegungen nicht leistbar. Die Erstellung eines Modellflugplanes sowie die relations-abhängige Abschätzung des Passagieraufkommens sind daher nachzureichen.

17. Frage: Wieso wurde im Rahmen der Prognose kein Modellflugplan entwickelt?

18. Frage: Wieso wurde keine Abschätzung des Passagieraufkommens nach Relationen vorgenommen?

19. Frage: Wird die Anzahl der Passagiere pro Flugbewegung aus dem Frequenz-Nachfragemodell oder anhand der Benchmarkflughäfen abgeschätzt?

*„Im Folgendem wird dargestellt, welche Entwicklungsmöglichkeiten der Flugplatz Kassel-Calden hat, wenn er sich zu einem Charterhub entwickeln würde. Als Vergleichsgrundlage wurden dabei vorrangig die Flughäfen Friedrichshafen und Maastricht-Aachen als Benchmark-Flughäfen zur Abschätzung der Originärpassagiere herangezogen. Es ist dabei zu erwähnen, dass bisher noch kein Flughafen mit ausgeprägter Charterhub-Funktion existiert und somit auch nicht explizit als Vergleichsflughafen herangezogen werden kann. Infolge des sich immer weiter wandelnden und an den Linienverkehr annähernden Chartermarktes, erscheint jedoch die Entwicklung eines bedeutenden Transferaufkommens zusätzlich zum Originäraufkommen im Chartersegment an einem regionalen Flughafen realistisch [U20], da die für eine Hubentwicklung notwendigen günstigen Anschlussbedingungen ohne lange Wartezeiten aufeinander abgestimmt werden können, so dass sie, wie im Linienverkehr, einer Art Flugplan folgen.“*  
[Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.2.1 LUFTVERKEHRSPOTENTIAL KASSELS ALS CHARTERFLUGPLATZ MIT HUBFUNKTION, S. 58 (1)]

Die Gutachter machen hier nochmals deutlich, dass bisher weltweit kein Flughafen mit ausgeprägter Charterhub-Funktion existiert. Die Einschätzung, dass eine derartige Entwicklung realistisch ist, ist nicht nachvollziehbar ([U20]: „*Expertengespräch mit Herrn L. Schulz, Oktober 2001*“). Es werden keine konkreten Flugrelationen genannt.

20. Frage: Wer ist Herr L. Schulz und wo sind seine Schlussfolgerungen für die Annäherung des Chartermarktes an den Linienverkehr nachlesbar?

*„Dies gilt insbesondere, wenn sich wie im Fall Kassel-Calden, bisher keine ausgeprägte Luftverkehrssegmentierung an einem Flugplatz entwickelt hat und somit sämtliche Entwicklungspotentiale genutzt werden können. (Unterstellte Logik: Da bisher kaum Verkehrsaufkommen vorhanden ist, ist das Potential umso größer!) Hierbei ist jedoch anzumerken, dass eine solche Entwicklung kein „natürlicher“ Prozeß ist, der sich von selbst einstellt. Vielmehr sind seitens der Flugplatzbetreiber umfangreiche Anstrengungen zu unternehmen, eine derartige Entwicklung herbeizuführen und voranzutreiben. Entsprechende Anreize, die zu einer Entwicklung des Flugplatzes zu einem Charterhub führen könnten, sind zum Beispiel niedrige Landegebühren, ein speziell auf die Kunden abgestimmtes Marketing sowie eine enge Zusammenarbeit mit noch im Aufbau befindlichen bzw. jungen Fluggesellschaften. Derartige Anreize sollten bereits vor Eröffnung der ausgebauten Start-/Landebahn geschaffen werden, um bereits in den nächsten Jahren das Luftverkehrsangebot vom Flughafen Kassel-Calden auszuweiten und somit eine Steigerung des Bekanntheitsgrades und der Akzeptanz des Flugplatzes zu erreichen. Sollte es dabei, beispielsweise aufgrund der bislang unzureichenden Länge der Start-/Landebahn, dazu kommen, dass Fluggesellschaften das eingesetzte Fluggerät nicht mit voller Auslastung fliegen können (Gewichtsbeschränkungen), so wäre hier-für ggf. als Ausgleich eine monetäre Kompensation denkbar, bis die Ausbaumaßnahmen abgeschlossen sind und ein ungehinderter Betrieb möglich ist. Weiterhin hängt die Entwicklung zu einem Charterhub davon ab, wie sich der Flugplatz Kassel-Calden in Bezug auf die großen Touristikkonzerne positioniert. Auch diesbezüglich könnte der Flugplatzbetreiber durch entsprechende Anreize für die Fluggesellschaften positiv auf die Entwicklung einwirken.“* [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.2.1 LUFTVERKEHRSPOTENTIAL KASSELS ALS CHARTERFLUGPLATZ MIT HUBFUNKTION, S. 58 (2)]

**21. Frage: Ist eine monetäre Kompensation aufgrund von Gewichtsbeschränkungen an Fluggesellschaften in dieser Form wettbewerbsrechtlich zulässig und volkswirtschaftlich sinnvoll? Wer soll der Subventionsgeber sein?**

*„(...) Wie in Tabelle 6.4 dargestellt, liegt unter Zugrundelegung dieser vereinfachenden Annahme“ (das gesamte Umsteigeraufkommen der Flughäfen Amsterdam, Frankfurt, London Heathrow sowie Paris Charles de Gaulles werden jeweils dem Home Carrier KLM, Lufthansa, British Airways sowie Air France zugeschlagen) „auf großen europäischen Hubs der maximale Umsteigeranteil bei rund 80%. Diese Betrachtung bezieht sich zunächst auf primäre Linienhubs. Wenn man jedoch einen Charterhub betrachtet,“ (den es bisher weltweit nach Aussage dieses Gutachtens nicht gibt!) „sind diese Zahlen infolge des gegenüber dem Linienverkehr unterschiedlichen Angebotspektrums und der Preisstruktur deutlich geringer. Für reine Charterhubs wird daher in erster Näherung im Rahmen dieser Prognose von einem maximalen Umsteigeranteil beim Home Carrier von 60% ausgegangen.“* [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.2.1 LUFTVERKEHRSPOTENTIAL KASSELS ALS CHARTERFLUGPLATZ MIT HUBFUNKTION, S. 63 (1)]

*„(...) Die Zahl von 60% maximaler Transferanteil basiert auf Fallstudien in Europa und den USA, in denen fehlgeschlagene Hub-Bildungen untersucht wurden.“* [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.2.1 LUFTVERKEHRSPOTENTIAL KASSELS ALS CHARTERFLUGPLATZ MIT HUBFUNKTION, S. 64 (1)]

*„Für das Charterhub und das Kombinationsszenario werden lediglich die Charteranteile um den Umsteigeranteil erhöht.“* [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.2.1 LUFTVERKEHRSPOTENTIAL KASSELS ALS CHARTERFLUGPLATZ MIT HUBFUNKTION, S. 64 (2)]

D.h. das die Passagierprognosen ohne Betrachtung der realen Quellaufkommen (mögliche konkret untersuchte Zubringeraufkommen mit Umsteigerziel Kassel-Calden) in beiden Szenarien mit dem als maximal bezeichneten Umsteigeranteil von 60% erhöht werden (Berechnung des Aufkommens ab 2011).

**22. Frage: Wurden für das Charterhub- und das Kombinationsszenario die Charteranteile jeweils um den auf Fallstudien fehlgeschlagener Hub-Bildungen basierenden maximalen Transferanteil von 60% erhöht? Wie wird diese Vorgehensweise beurteilt?**

*„(...) Es wird jedoch angenommen, dass sich aufgrund des Bedarfs an innerdeutschen Flugverbindungen in der Region Kassel auch im Charterhub Szenario Linienverkehr in geringem Umfang etablieren kann.“ [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.2.1 LUFTVERKEHRSPOTENTIAL KASSELS ALS CHARTERFLUGPLATZ MIT HUBFUNKTION, S. 65 (3)]*

Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass Angebote im Linienverkehr aus wirtschaftlichen Gründen wieder eingestellt werden mussten (z.B. Kassel-Berlin). Aufgrund der im Linienverkehr geringen Größe der eingesetzten Flugzeuge hat ein Ausbau des Flugplatzes keine wesentliche Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit neuer Linienflugangebote. Im Bedarfsgutachten werden als Gründe für die geringen Erfolgsaussichten von Linienflugangeboten insbesondere die gute Anbindung der Region an das Autobahn- und Bahnnetz in Verbindung mit der zentralen Lage in Deutschland genannt (vgl. Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 3.1.1 INLANDSVERKEHR, S. 30).

**23. Frage: Wieso wird trotz gegenteiliger bisheriger Erfahrungen davon ausgegangen, dass sich Linienverkehr auch im Charterhub-Szenario etablieren kann?**

*„Im Linien-Szenario wird der Flugplatz Kassel hauptsächlich als Zubringer zu einigen regionalen Hubs innerhalb Deutschlands sowie zu einigen der bedeutenden europäischen Hubs betrachtet. (Die Nennung der betrachteten Hubs fehlt, so dass keine Einschätzung der realistischen Umsetzungschancen möglich ist.) Der Flugplatz Augsburg dient trotz charakteristischer Unterschiede in der verkehrlichen Anbindung des Flugplatzes, der Funktion als „Überlauf“ für den Flughafen München sowie der Konkurrenzsituation zu anderen Flughäfen in erster Näherung als maßgeblicher Benchmark-Flughafen, da hier zumindest die Größenordnung eines zu erwartenden Luftverkehrsaufkommens bei ausgeprägtem Linienflugangebot abgelesen werden kann.“ [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.3 SZENARIO 2: ENTWICKLUNG DES FLUGPLATZES KASSEL-CALDEN ZU EINEM FLUGPLATZ MIT HOHEM LINIENVERKEHRSANTEIL (LINIEN-SZENARIO), S. 69 (1)]*

Aufgrund der genannten charakteristischen Unterschiede eignet sich der Flugplatz Augsburg nicht als maßgeblicher Benchmark-Flughafen.

**24. Frage: Wieso kann vom Flugplatz Augsburg trotz der deutlichen charakteristischen Unterschiede „zumindest die Größenordnung eines zu erwartenden Luftverkehrsaufkommens bei ausgeprägtem Linienflugangebot abgelesen werden“?**

*„Grundvoraussetzung für die Entwicklung zu einem Flugplatz mit hohem Linienfluganteil ist eine ausreichend weite Entfernung zu den anzufliegenden Hubs, da diese ansonsten direkt von den Passagieren z.B. per Pkw oder Bahn angefahren würden. Geographisch gesehen könnte der Flugplatz Kassel-Calden aufgrund seiner zentralen Lage sowohl innerhalb Deutschlands als auch in Europa die Funktion als Zubringerflugplatz erfüllen. Das potentielle Verkehrsaufkommen, das in diesem Bereich erzielt werden könnte, wird jedoch deutlich durch das Einzugsgebiet Kassels (60-Minuten-Isochrone) und die starke Konkurrenz der internationalen Verkehrsflughäfen Frankfurt und Hannover eingeschränkt. In den vergangenen Jahren wurde vom Flugplatz Kassel-Calden zudem kein Linienflugverkehr angeboten, während die Konkurrenzflughäfen ihr Liniennetz weiter ausbauen konnten. Einer der Gründe hierfür liegt in der guten Anbindung der Region an das Schienen-netz der Deutschen Bahn. (...)“ [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.3.1 LUFTVERKEHRSPOTENTIAL KASSELS ALS FLUGPLATZ MIT HOHEM LINIENVERKEHRSANTEIL, S. 69 f]*

**25. Frage: Wie werden unter den o.g. Randbedingungen die Realisierungschancen „für die Entwicklung zu einem Flugplatz mit hohem Linienfluganteil“ beurteilt?**

**„Ein Teil des Wachstums der Passagierzahlen beim Originäraufkommen, welches von den Low Cost Fluggesellschaften generiert wird, ist die Schaffung von neuem Bedarf, zum Beispiel mit Passagieren, die von der Bahn auf das Flugzeug umsteigen. (...)“** [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.4 SZENARIO 3: ETABLIERUNG EINES LOW COST CARRIERS AM FLUGPLATZ KASSEL-CALDEN (LOW COST SZENARIO), S. 75 (1)]

Diese Aussage widerspricht maßgeblich der Aussagen des LEP Hessen 2000 und des RP Nordhessen 2000, wonach umweltbelastender zusätzlicher Verkehr vermieden werden sollte [Ordner 1, ERLÄUTERUNGSBERICHT, Kap. 9.1.5 VERKEHR, S. 44]. Dies gilt ebenso für das Ziel der Bundesregierung, innerdeutschen Flugverkehr auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene zu verlagern.

**26. Frage: Wie wird die Schaffung neuen Bedarfs durch die Verlagerung von Schienen- auf Flugverkehr vor dem Hintergrund der im LEP Hessen 2000 bzw. RP Nordhessen 2000 genannten Aussagen sowie den grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung beurteilt?**

**„Diese Methode, (...), basiert auf der Annahme, dass nur sehr wenige Low Cost Strecken mit weniger als 70.000 Passagieren pro Jahr betrieben werden. Damit ergibt sich bei einem Verkehrsanteil von ca. 70 Prozent, (...), ein Mindestaufkommen von 100.000 Passagieren. Diese Annahme bedingt, dass zukünftige Low Cost Routen eher zwischen Städtepaaren entstehen werden, welche bereits von alteingesessenen Fluggesellschaften bedient werden.“** [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.4 SZENARIO 3: ETABLIERUNG EINES LOW COST CARRIERS AM FLUGPLATZ KASSEL-CALDEN (LOW COST SZENARIO), S. 75 (3)]

Da z.Zt. keine einzige Linienflugverbindung ab Kassel-Calden besteht, ist daher laut Aussage dieses Gutachtens Kassel-Calden als Standort eines Low Cost Carriers denkbar ungeeignet.

**27. Frage: Wie werden unter den o.g. Annahmen die Realisierungschancen zur Etablierung eines Low Cost Carriers am Flugplatz Kassel-Calden beurteilt?**

**„(...) Es ist daher anzunehmen, dass ein Low Cost Carrier vom Flugplatz Kassel aus nur eine sehr begrenzte Anzahl von Flugstrecken, wie z.B. nach London, Paris oder Rom anbieten wird. (...)“** [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.4.1 LUFTVERKEHRSPOTENTIAL KASSELS BEI ETABLIERUNG EINES LOW COST CARRIERS, S. 75]

Unter Berücksichtigung der obigen Aussage des Gutachtens, „dass zukünftige Low Cost Routen eher zwischen Städtepaaren entstehen werden, welche bereits von alteingesessenen Fluggesellschaften bedient werden“ und der Tatsache, dass ab Kassel-Calden keine einzige Linienflugverbindung existiert, halten wir die Aufnahme von Low-Cost-Verkehren für äußerst unwahrscheinlich.

**28. Frage: Existieren Szenarien für ökonomisch sinnvolle Flugverbindungen mit Low Cost Carriern ab Kassel-Calden? Falls nicht, wieso wurden derartige Szenarien nicht erarbeitet?**

**„(...) Neben der Abschöpfung von Marktanteilen der konkurrierenden Flughäfen wird jedoch auch ein großer Anteil an neuen Passagieren generiert, die ohne die Ansiedelung eines Low Cost Carriers in Kassel gar nicht oder weniger fliegen würden. So nutzen viele Privatreisende die Möglichkeit, aufgrund der günstigen Ticketpreise eine Kurzreise mit dem Luffahrzeug statt z.B. mit der Bahn oder dem Bus als Transportmittel zu machen. (...)“** [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.4.1 LUFTVERKEHRSPOTENTIAL KASSELS BEI ETABLIERUNG EINES LOW COST CARRIERS, S. 77 (1)]

**29. Frage: Wie hoch wird der Anteil des induzierten und von den Verkehrsträgern Bahn und Bus verlagerten Verkehrs prognostiziert und wie ist diese Entwicklung unter verkehrlichen und umweltpolitischen Aspekten zu beurteilen?**

**„Hierbei muß jedoch darauf hingewiesen werden, dass es schwierig werden kann, Luftverkehrsgesellschaften am Flugplatz Kassel-Calden zu etablieren und entsprechend geeignete Passagiere zu generieren, die einen profitablen Betrieb der Fluggesellschaften ermöglichen.(...).“**  
[Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.4.2.1 PASSAGIERAUFKOMMEN, S. 77 (2)]

**30. Frage: Warum wurde trotz der deutlichen Warnung der Gutachter keine Abschätzung der Realisierungschancen vorgenommen, die darlegt wie wahrscheinlich die Etablierung von Luftverkehrsgesellschaften am Flugplatz Kassel-Calden ist?**

**„Im Rahmen eines vierten Szenarios wurde daher auf Anregung der Flughafen GmbH Kassel eine Kombination von Charterhub und Low Cost Carrier Flugplatz untersucht. (...). Diese Kombination setzt allerdings insbesondere, wie auch bereits bei den vorab beschriebenen Szenarien, ein hohes Maß an Einsatz seitens des Flughafenmanagements zur frühzeitigen Ansiedlung entsprechender Fluggesellschaften voraus.“** [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.5. SZENARIO 4: KOMBINATION CHARTERHUB UND LOW COST CARRIER („KOMBINATIONSSZENARIO“), S. 80 (2)]

**31. Frage: Für wie realistisch wird die „auf Anregung der Flughafen GmbH Kassel“ untersuchte Kombination von Charterhub- und Low-Cost-Carrier-Flughafen eingeschätzt?**

**„Die Größe des Marktes wird unter der Voraussetzung untersucht, dass ein Charterhub am Flugplatz Kassel-Calden entsteht und sich zudem ein Low Cost Carrier etablieren wird. Es sei an dieser Stelle nochmals deutlich darauf hingewiesen, dass in dieser Studie keine Aussagen darüber gemacht werden, wie groß die Wahrscheinlichkeit des Eintreffens der Szenarien ist. Die Ausschöpfung der Potentiale, die hier aufgezeigt werden, hängt in erster Linie von den Anreizen ab, die den sich am Flugplatz ansiedelnden Fluggesellschaften gewährt werden. Die Ergebnisse sind daher lediglich ein Hinweis darauf, wie groß der Reisemarkt für Kassel werden könnte, sollten sich alle Faktoren zu Gunsten des Flugplatzes entwickeln. In diesem Zusammenhang stellt das vierte sogenannte Kombinations-szenario eine Betrachtung dar, in dem das aus heutiger Sicht maximal mögliche Entwicklungspotential dargestellt wird.“** [Ordner 1, Anlage 1, BEDARFSPROGNOSE, Kap. 6.5. SZENARIO 4: KOMBINATION CHARTERHUB UND LOW COST CARRIER („KOMBINATIONSSZENARIO“), S. 80 (3)]

Im Rahmen einer ernstzunehmenden Bedarfsprognose sind Aussagen zur Wahrscheinlichkeit des Eintreffens der entwickelten Szenarien zu treffen. Dieses ist in diesem Gutachten nicht der Fall und ist daher noch einzu-arbeiten.

**32. Frage: Welche Anreize sollen sich am Flugplatz ansiedelnden Fluggesellschaften gewährt werden und von wem sind diese zu finanzieren?**

**33. Frage: Wie beurteilen Sie die Kombination zweier laut vorliegender Gutachten relativ unwahrscheinlicher Szenarien als Grundlage für die erwarteten Passagierzahlen, Flugbewegungen und Arbeitsplatzwartungen sowie den hierauf begründeten erheblichen Einsatz öffentlicher Fördergelder für den Infrastrukturausbau?**

**„(...) Dies (die direkte Anbindung der ansässigen Unternehmen) bedeutet, dass alle zu untersuchenden Varianten somit das Kriterium der räumlichen Nähe zum bestehenden VLP erfüllen müssen.**

**Aufgrund dieser Vorgaben konzentriert sich eine transparente und für jedermann nachvollziehbare Dokumentation der ausgewählten Varianten auf einen Suchraum, dessen Ausdehnung einen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum bestehenden VLP beinhaltet. Eine flächendeckende Standortsuche, wie sie z.B. im Hinblick auf den Neubau eines Flughafens erforderlich wäre, ist in diesem Zusammenhang nicht erforderlich.**

**Um dennoch auch die landes- und regionalplanerischen Aspekte zu berücksichtigen, liegt der Standort- und Variantenbetrachtung im ersten Schritt die gesamte Planungsregion Nordhessen (Regierungsbezirk Kassel) als Betrachtungsraum zugrunde. Die Randbereiche der angrenzenden Bundesländer Nordrhein-Westfalen (NRW) und Niedersachsen werden insbesondere aus strukturpolitischen Gründen nicht mit betrachtet. Dies betrifft auch den in räumlicher Nähe zum bestehenden VLP Kassel-Calden befindlichen Flughafen Paderborn-Lippstadt.“ [Ordner 1, Anlage 2, STANDORT- UND VARIANTENBETRACHTUNG, Kap. 1.1. AUFGABENSTELLUNG, S. 4 f (5) bis (7)]**

Es besteht ein klarer Widerspruch zwischen der Festlegung auf den bestehenden Standort und der Berücksichtigung der landes- und regionalplanerischen Aspekte. Die strukturpolitisch begründete Nichtberücksichtigung des Flughafens Paderborn-Lippstadt ist aus regionalplanerischer Sicht grob fahrlässig.

**34. Frage: Wie ist die Festlegung der räumlichen Nähe zum bestehenden Verkehrslandeplatz Kassel-Calden mit der Berücksichtigung der landes- und regionalplanerischen Aspekte zu vereinbaren?**

**35. Frage: Wieso wird der „in räumlicher Nähe zum bestehenden VLP Kassel-Calden befindliche(n) Flughafen Paderborn-Lippstadt“ aus „strukturpolitischen Gründen nicht mit betrachtet“?**

**36. Frage: Wie werden die strukturpolitischen Gründe definiert?**

**„Als engerer Untersuchungsraum werden das ZRK-Gebiet und die o.g. Verkehrszellen festgelegt. (...) Die Abgrenzung des engeren Untersuchungsraumes erfolgt vor dem Hintergrund, dass außerhalb des gewählten Raumes keine erheblichen verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens zu erwarten sind. (...)“ [Ordner 1, Anlage 3, VERKEHRSGUTACHTEN, Kap. 2 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSRAUMES UND DER METHODIK, S. 2 (3)]**

Die Gründe für Festlegung sind nicht nachvollziehbar. Die Berücksichtigung der direkt anliegenden Gemeinden Volkmarsen, Zierenberg und Immenhausen sowie insbesondere die verkehrliche Anbindung an die A44 fehlen und sind nachzureichen.

**37. Frage: Wieso werden die Bereiche der direkt anliegenden Gemeinden Volkmarsen, Zierenberg und Immenhausen sowie die verkehrliche Anbindung an die A 44 nicht im engeren Untersuchungsraum berücksichtigt?**

**„(...) Die Varianten 2a und 2c führen zu keiner direkten Beeinflussung der siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Calden und sind daher als gleichwertig anzusehen.“ [Ordner 1, Anlage 3, VERKEHRSGUTACHTEN, Kap. 3.3 BEWERTUNG STRASSE, S. 8 (3)]**

Die Variante 2c begrenzt die siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Calden in östlicher Richtung erheblich. Dies ist bei Variante 2a nicht der Fall. Daher sind die beiden Varianten nicht als gleichwertig anzusehen.

**38. Frage: Wieso werden die Varianten 2a und 2c der Verlegung der B 7 trotz erheblicher Unterschiede in der Beeinflussung der siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Calden als gleichwertig angesehen?**

**„Nach Einschätzung beteiligter Fachplaner sind die geplanten 150 ha Gewerbefläche nicht mit flughafenaffinem Gewerbe zu füllen.(1) Eine Vermarktung von 90 ha mit sowohl flughafen-affinem als auch anderem Gewerbe bis zum Jahr 2015 wäre aus Sicht des Landkreises Kassel bereits ein großer Erfolg.(2) Diese Einschätzung wird von der beteiligten Fachplanung geteilt.“**

*(1) Vorabergebnis der empirica GmbH, Berlin vom 02.02.2001*

*(2) Landkreis Kassel, Amt für Struktur-, Kultur- und Sportförderung vom 30.01.2001*

[Ordner 1, Anlage 3, VERKEHRSGUTACHTEN, Kap. 5.1 DATENGRUNDLAGE ZUR ERMITTLUNG DES ZUSÄTZLICHEN VERKEHRSaufkommens, S. 26 (2)]

Die Gutachter machen hier deutlich, dass sie die Vermarktung von 90 ha Gewerbeflächen bis zum Jahr 2015 für unrealistisch halten. Dieses deckt sich auch mit den Erfahrungen in der Vermarktung von Gewerbeflächen am Flughafen Paderborn-Lippstadt (siehe folgendes Zitat). In diesem Zusammenhang sind die ermittelten Angaben zur Anzahl der Beschäftigten in den Gewerbegebieten nach unten zu korrigieren.

**„Die Gemeinden erschlossen bereits 1985 ein ca. 10 –13 ha großes, am Flughafen (Paderborn-Lippstadt) angrenzendes Gewerbegebiet. Es bestand die Hoffnung, dass sich dort High-Tech-Unternehmen ansiedeln würden. Jedoch siedelten sich in den vergangenen 15 Jahren nur einzelne Unternehmen auf dem Gelände an. Mehr als drei Viertel der erschlossenen Flächen (bei Preisen um 30 DM/qm) stehen noch immer zur Verfügung. Ein bereits vorher am Flughafen ansässiger Hersteller von Flugzeugteilen ist das größte der etwa drei Unternehmen des Gewerbeparks. (...)“** [Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 3.3.9 GEWERBEGEBIET AM VERKEHRSLANDEPLATZ (im Kap. 3.3 VERGLEICHSANALYSE FLUGHAFEN PADERBORN/LIPPSTADT), S. 3-29 (1)]

**„Angesichts der einzelfallbezogenen Nachfrage ist nicht prognostizierbar, wie viele flughafenaffine Unternehmen und andere Unternehmen sich tatsächlich bis 2015 ansiedeln und wie viele Flächen sie in Anspruch nehmen. Durch die indirekten und induzierten Effekte ergeben sich im Maximum Flächenbedarfe von 5 ha Gewerbe- und 8.000 qm BGF Bürofläche. Das Verhältnis zu den geplanten 150 ha macht deutlich, dass sich eine Reihe von Unternehmen wegen des Standortfaktors Flughafen ansiedeln müssen. Die Vermarktung von 90 ha Bruttofläche bis 2015 an flughafenaffine und (nicht?) flughafenaffine Unternehmen bewerten wir unter den gegenwärtigen Bedingungen als Erfolg. (...)“**[Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 6.4.3 DAS GEPLANTE GEWERBEGEBIET, S. 6-21 (8)]

Es besteht eine drastische Diskrepanz zwischen dem maximal prognostiziertem Flächenbedarf und der geplanten Flächengröße des Gewerbegebietes. Die Gutachter halten die bis 2015 vorgesehene Vermarktung von 90 ha für unwahrscheinlich („...bewerteten wir unter den gegenwärtigen Bedingungen als Erfolg.“).

**39. Frage: Wieso werden trotz der Prognose der Fachgutachter, dass bis zum Jahr 2015 Bedarf für maximal 5 ha Gewerbe- und 8.000 qm BGF Bürofläche besteht, sowie unter Berücksichtigung der negativen Erfahrungen mit der Vermarktung von Gewerbeflächen am Flughafen Paderborn-Lippstadt am Flugplatz Kassel-Calden 90 ha Gewerbeflächen zuzüglich 60 ha Erweiterungsflächen vorgesehen?**

**„(...) Während die Strecke (vom Flughafen Paderborn/Lippstadt) nach Stuttgart bei einer Auslastung von deutlich unter 50% stagniert, verringerte sich durch den Ausbau der Schienenverbindung von Gütersloh und Bielefeld nach Berlin Mitte der 90er Jahre die Nachfrage für Flugverbindungen nach Berlin erheblich. (...)“** [Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 3.3.3.1 LINIENFLUGVERKEHR (im Kap. 3.3 VERGLEICHSANALYSE FLUGHAFEN PADERBORN/LIPPSTADT), S. 3-23 (1)]

Der Faktor Bahnanbindung spielt für Kassel-Calden aufgrund der erheblich besseren Verbindungen eine noch entscheidendere Rolle und ist daher in die Prognosebetrachtungen einzubeziehen.

Ziele direkter internationaler Linienflugverbindungen ab Paderborn/Lippstadt sind lediglich Zürich und Kopenhagen. Die noch bestehende Verbindung nach Amsterdam wird gestrichen. Relevante nationale Linienflugverbindungen sind München (Flugpreis ca. DM 900,-) und Frankfurt (Flugpreis ca. DM 700,-). Berlin mit ca. 7.000 Fluggästen pro Jahr und Stuttgart mit ca. 10.000 Fluggästen pro Jahr und einer Auslastung „von deutlich unter 50%“ scheinen auf lange Sicht nicht relevant zu sein. Die möglichen Flugrelationen Kassel-München und Kassel-Frankfurt stehen in direkter Konkurrenz zum ICE-Verkehr der DB AG. Die für derartige Verbindungen benötigten 50-sitzigen Flugzeuge könnten bereits auf dem existierenden Fluglandeplatz Kassel-Calden starten und landen. Es scheint also keine wirtschaftlich nutzbare Nachfrage zu geben. [vgl. Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 3.3.3.1 LINIENFLUGVERKEHR (im Kap. 3.3 VERGLEICHSANALYSE FLUGHAFEN PADERBORN/LIPPSTADT), S. 3-23/24]

**40. Frage: Welche Schlüsse werden aus den Erfahrungen mit dem Ausbau der Schienenverbindung Gütersloh/Bielefeld-Berlin für den Linienflugverkehr des Flughafens Paderborn-Lippstadt sowie der deutlich besseren Anbindung der Region Kassel an den ICE-Verkehr für die Ausbauplanung Kassel-Caldens gezogen?**

*„Der Regionalplan Nordhessen 2000 weist wesentliche durch den Ausbau berührte Flächen als landwirtschaftliche Vorranggebiete aus. Die betroffenen Gemarkungen nehmen für die Landwirtschaft einen besonderen Stellenwert ein. Der Regionalplan 2000 stellt aber auch drei mögliche Varianten des VLP-Ausbaus karto-graphisch dar. Er enthält an dieser Stelle einen ungelösten Zielkonflikt.“* [Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 4.2.2 FORST- UND LANDWIRTSCHAFT S. 4-5 (1)]

**41. Frage: Wie wird dieser ungelöste Zielkonflikt im Regionalplan Nordhessen 2000 bewertet? Welche Schlussfolgerungen ergeben sich hieraus für das Raumordnungsverfahren?**

*„Entsprechend dem prognostizierten Fluggastaufkommen (781.400 Passagiere pro Jahr gem. dem Kombinationsszenario) erhöht sich die Zahl der Beschäftigten auf 470 im Jahr 2015. Gegenüber dem Jahr 2000, als 58 Beschäftigte am VLP tätig waren, erhöht sich die direkte Beschäftigung damit insgesamt um 430.*

*Dabei ist allerdings zu beachten, dass es sich hierbei nicht nur um Vollzeitarbeitsplätze handelt. Angesichts des hohen Anteils am Charterverkehr, der saisonal sehr stark schwankt, sind eine Reihe von Beschäftigten Aushilfen oder saisonale Beschäftigte.*

*(...). Unterstellt man ein durchschnittliches Bruttoeinkommen der direkt Beschäftigten von rd. 64.000 DM p.a. (...) und rechnet mit Einkommenssteigerungen von 2% p.a., dann belaufen sich die Einkommenseffekte der direkt Beschäftigten auf gut 40 Mio. DM für das Jahr 2015.“* [Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 4.4.2.1 UNMITTELBARE AUSWIRKUNGEN AUF DIE GEWERBLICHE WIRTSCHAFT S. 4-29 f (5)]

Es werden nur die maximalen Passagierzahlen des unrealistischen Kombinationsszenarios als Grundlage verwendet. Die Zahl der Beschäftigten wird nicht auf Vollzeitstellen umgerechnet und ist damit nicht nachvollziehbar. Anschließend wird dieser Beschäftigtenwert unzulässigerweise mit dem durchschnittlichen Gehalt einer Vollzeitstelle multipliziert, um den Einkommenseffekt zu berechnen.

Die Zahl der direkt Beschäftigten ist mit Faktor 1,0 bis 1,2 Grundlage der Berechnung der indirekt Beschäftigten. Diese Eingangsgröße hat daher einen großen Einfluss auf den Gesamteffekt. Hierbei wird nicht deutlich, ob wieder unzulässigerweise nicht mit der Anzahl der Vollzeitstellen, sondern der Gesamtanzahl der Beschäftigten gerechnet wurde. [vgl. Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 4.4.2.3.1 MITTELBARE BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE S. 4-55 (2+3)]

**42. Frage: Wieso werden lediglich für das Kombinationsszenario Prognosen der Beschäftigungswirkung erstellt?**

**43. Frage: Wieso wird die Beschäftigungswirkung nicht in Vollzeitarbeitsplätzen dargestellt?**

**44. Frage: Wird für alle Aushilfen und saisonal Beschäftigten ein durchschnittliches Bruttoeinkommen „von rd. 64.000 DM p.a.“ unterstellt?**

**45. Frage: Wie hoch ist der Einkommenseffekt der direkt Beschäftigten bei Umlegung auf Vollzeitarbeitsplätze?**

**46. Frage: Wurde zur Ermittlung der Anzahl der indirekt Beschäftigten die Anzahl der Vollzeit-arbeitsplätze oder die Anzahl der insgesamt Beschäftigten verwendet?**

*„Ohne Zweifel ist auch ein kleinerer Verkehrsflughafen in der Funktion als Zubringer für die internationalen Drehkreuze und Flughäfen ein nicht zu unterschätzender Standortvorteil. Sie sind vor allem dann von Bedeutung, wenn die Umsteigeverbindungen oder Verbindungen zu internationalen Airports eine deutliche Zeitersparnis gegenüber substitutiven Verkehrsträgern bieten. Durch die zentrale Lage Kassels und den ICE-Anschluss Kassel-Wilhelmshöhe erreicht man die meisten Destinationsmöglichkeiten in Deutschland mit der Bahn schneller oder annähernd so schnell wie mit dem Flugzeug. Zudem ist das Drehkreuz Frankfurt/ Main in gut 1,5 h mit der Bahn erreichbar. Angesichts der beschriebenen Bestimmungsfaktoren und der eingeschränkten Qualität des Flugangebotes (vorwiegend Destinationen für den Charterverkehr) entfaltet der Verkehrsflughafen als Regional-flughafen im Vergleich zu großen internationalen Verkehrsflughäfen keine entsprechend hohe Attraktivität für überregionale Unternehmensansiedlungen.*

*Analog zu diesen qualitativen Ausführungen kommen Studien, in denen versucht wurde, den Katalysatoreffekt zu empirisch ermitteln, zum Ergebnis, dass sich mit Abstand der größte Katalysatoreffekt auf den Tourismus-bereich beschränkt. Flughäfen haben einen sehr hohen katalytischen Effekt in Touristenregionen (z.B. Malaga und Barcelona). (...). In diesem Sinne profitieren im wesentlichen Flughafenregionen, die der Charterverkehr von Kassel-Calden aus anfliegt.“ [Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 4.4.2.3.1 MITTELBARE BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE S. 4-58 (5+6)]*

**47. Frage: Wie verträgt sich der Anspruch der strukturpolitischen Förderung der Region Kassel mit den im Gutachten beschriebenen Tatsachen, dass ein Flughafenausbau in Kassel-Calden keine „entsprechend hohe Attraktivität für überregionale Unternehmensansiedlungen“ entfaltet, sondern dass „im wesentlichen Flughafenregionen, die der Charterverkehr von Kassel-Calden aus anfliegt“ hiervon profitieren werden?**

**48. Frage: Ist die Förderung der Urlaubsregionen Balearen und Kanaren erklärtes Ziel der regionalen Strukturförderung und wie wirkt sich ein steigender Kaufkraftexport auf die nordhessische Tourismuswirtschaft aus?**

*„Im Jahr 2015 wird der Verkehrsflughafen nach der Bedarfsprognose von rd. 235.000 Geschäftsreisenden genutzt [vgl. U7]. Rechnet man ,mit einer durchschnittlichen Zeitersparnis gegenüber den bislang genutzten Verkehrsträgern von rd. 2 Std. je Flug, entspricht dies einer jährlichen Zeitersparnis für die Geschäftsreisenden von 470.000 Stunden. Setzt man die Arbeitskosten der Geschäftsreisenden mit durchschnittlich 200 DM je Stunde an, ergeben sich betriebswirtschaftliche Transportkostensparnisse von rd. 94 Mio. DM p.a. im Jahr 2015. (...).“ [Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 4.4.2.3.1 MITTELBARE BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE S. 4-59 (2)]*

Der Abschnitt widerspricht der Argumentation auf S. 58. Die Zahl von 230.000 Geschäftsreisenden ist im genannten Gutachten nicht belegt. Hier wird lediglich im Kombinationsszenario („Best Case“) von 234.700 Passagieren im Linienverkehr (mit Low Cost Carrier) gesprochen. Hauptzielgruppe der Low Cost Carrier sind preissensible Privatreisende, die nicht über einen Arbeitsstundensatz von 200 DM verfügen. Damit ist die Berechnung der Transportkostensparnis so nicht zulässig.

**49. Frage:** Wird die Annahme, dass von 234.700 prognostizierten Passagieren im Linienverkehr eines Low Cost Carriers 230.000 Passagiere geschäftlich unterwegs sind als realistisch und für die Berechnung von „betriebswirtschaftlichen Transportkostensparnissen“ für zulässig betrachtet?

*„Die Übertragbarkeit dieser Ergebnisse auf den Verkehrsflughafen Kassel-Calden ist sehr eingeschränkt, da die regionalen Wirtschaftsstrukturen und die Flughafenstrukturen stark divergieren. Nachfolgende Tabelle 4-30, in der die indirekten und induzierten Beschäftigungseffekte des Verkehrsflughafens in Anlehnung an die an anderen deutschen Flughäfen ermittelten Spannbreiten nach Branchen differenziert sind, hat daher nur sehr begrenzte Aussagekraft.“* [Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 4.4.2.3.1 MITTELBARE BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE S. 4-60 f (Tab. 4-28/4-29/4-30 + 1)]

Die Grundlage ist nur das Kombinationsszenario („Best Case“). Die Datenquelle für die profitierenden Branchen ist mit den Flughäfen München, Hannover und Hamburg strukturell nicht aussagekräftig für Kassel-Calden. Der in Tab. 4-28 genannte Wert von 500 indirekt/induzierten Beschäftigten ist nicht nachvollziehbar und liegt ohne Begründung deutlich im oberen Bereich der in Tab. 4-30 genannten Werte (300 – 650 Beschäftigte). Die Anzahl der Beschäftigten wird nicht in Vollzeitstellen genannt.

**50. Frage:** Wieso wurden zur Ermittlung der mittelbaren Beschäftigungseffekte die nach unserer Einschätzung strukturell nicht vergleichbaren Flughäfen München, Hannover und Hamburg und nicht der Flughafen Paderborn-Lippstadt als Datengrundlage herangezogen?

**51. Frage:** Welche Begründung liegt für die Annahme von 500 indirekt/induzierten Beschäftigten bei einer Streuung der Prognosewerte von 300 bis 650 Beschäftigten vor?

**52. Frage:** Wieso wird die Anzahl der mittelbar Beschäftigten nicht in Vollzeitstellen genannt und wie groß ist dieser Wert?

*„Von den katalytischen Effekte des Flughafenausbaus Kassel-Calden überwiegen u.E. die Effekte einer Stärkung des Luftfahrt- und Verkehrsclusters in Kassel und auf die personenbezogenen flughafenorientierte Funktionen im privaten unternehmensorientierten Dienstleistungssektor und Industriesektor. Die Qualifizierung dieser Effekte ist nicht möglich. Die Effekte, insbesondere die flughafenbezogenen Ansiedlungspotentiale sollten allerdings nicht überschätzt werden, da die Qualität der Flugverbindungen entscheidend sind.“* [Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 4.4.2.3.1 MITTELBARE BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE S. 4-62 f (4)]

Dies bedeutet, dass aufgrund der geringen Qualität der Flugverbindungen (in erster Linie Charterverkehre und ggf. Low Cost Carrier) nur äußerst geringe katalytische Effekte für Kassel-Calden angesetzt werden können.

**53. Frage:** Wie werden die flughafenbezogenen Ansiedlungspotentiale unter Zugrundelegung der Qualität der Flugverbindungen ab Kassel-Calden bewertet?

*„(...) Die vertiefende Behandlung dieses Themas (Auswirkungen auf die Land- und Forstwirtschaft) kann an dieser Stelle nicht erfolgen und ist Aufgabe des weiteren Planungsverfahrens, insbesondere des Planfeststellungsverfahrens.“* [Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 4.4.2.3.3 MITTELBARE AUSWIRKUNGEN AUF DIE LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, S. 4-65 (1)]

Aufgabe des ROV ist es, analog zur Abschätzung der positiven Beschäftigungseffekte die aus der Einschränkung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen entstehenden negativen Beschäftigungseffekte zu ermitteln. In welchem weiteren Planungsverfahren sollte dies nach Ansicht des Regierungspräsidiums erfolgen?

**54. Frage: Wieso wird die Abschätzung der negativen Beschäftigungseffekte im Bereich Land- und Forstwirtschaft im Gegensatz zu den angenommenen positiven Beschäftigungseffekten im Bereich Flugverkehr nicht im Raumordnungsverfahren vertiefend behandelt?**

**55. Frage: Wie werden die wirtschaftlichen Auswirkungen des Flughafenausbaus in Bezug auf tendenziell höhere Flughafengebühren und stärkere Infrastrukturbelegung für die zur Zeit am Flughafen Kassel-Calden angesiedelten Unternehmen beurteilt?**

*„(...) Die Analysen zeigen aber auch, dass die Vermarktungschancen für flughafenaffine Gewerbegebiete vor allem von folgenden Faktoren abhängig sind:*

- *Flughafennähe ist immer nur ein Ansiedlungsmotiv (...)*
- *Funktion und Status des Flughafens (...)*
- *Größe des Flughafenumgriffs und Preisdifferenzen zwischen Flächen auf dem Flughafengelände und in Gewerbegebieten der unmittelbaren Umgebung (...)*

*Die ersten beiden Faktoren sprechen eher gegen die Ansiedlung von flughafenaffinen Unternehmen in größerem Umfang auf dem geplanten Gewerbegebiet, die Ausprägung des letzten Faktors kann gegenwärtig noch nicht beurteilt werden. Darüber hinaus spielen angesichts der Funktion des Verkehrsflughafens vorwiegend für den regionalen Charterverkehr frachtbezogene Ansiedlungselemente zukünftig nur eine geringe Rolle. Für personenbezogene, indirekte flughafenaffine Segmente der Wirtschaft, insbesondere im Dienstleistungssektor mit intensiven Reisebedarfen, stellt ein Standort in der Nähe des Bahnhofes Kassel-Wilhelmshöhe eine mindestens gleichwertige Standortalternative dar.“* [Ordner 2, Anlage 6, RAUMFAKTOREN UND INFRASTRUKTUR, Kap. 6.4.3 DAS GEPLANTE GEWERBEGEBIET, S. 6-20 (2 bis 6)]

D.h. es wird durch öffentliche Gelder eine direkte Standortkonkurrenz zwischen den Standorten ICE-Bahnhof und Flughafen gefördert. Eine Schwächung des verkehrlich gut erschlossenen Bereichs um den Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe wird in Kauf genommen.

**56. Frage: Wie wird insbesondere unter verkehrs- und wirtschaftsstrukturellen Gesichtspunkten eine mögliche Schwächung des mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestens erschlossenen Dienstleistungsbereichs Kassel-Wilhelmshöhe beurteilt?**

**57. Frage: Wird trotz der o.g. negativen Einschätzungen zur Realisierbarkeit der „Ansiedlung von flughafenaffinen Unternehmen in größerem Umfang auf dem geplanten Gewerbegebiet“ seitens der Fachgutachter dieses Ziel trotzdem für realistisch erachtet? Wird hierfür die Investition öffentlicher Fördergeldern in großem Umfang für sinnvoll erachtet?**

**58. Frage: Wieso wurden keine Szenarien zur Stärkung des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden unter Beibehaltung der existierenden Landebahn untersucht?**

**Wir werden diese Stellungnahme in geeigneter Form in den Medien veröffentlichen und den politischen Entscheidungsgremien zukommen lassen. Wir erwarten Ihre Antworten auf unsere Fragen mit großem Interesse. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung und wünschen Ihnen viel Erfolg bei der weiteren Bearbeitung dieses Raumordnungsverfahrens.**

**Mit freundlichen Grüßen**

**Sven Sommer  
VCD Hessen**