



HESSISCHER LANDTAG

31. 08. 2011

*Dem
Haushaltsausschuss
überwiesen*

Dringlicher Berichts Antrag des Abg. van Ooyen (DIE LINKE) und Fraktion betreffend zweite Kostensteigerung für den Bau des Regionalflughafens Kassel-Calden

Die Landesregierung wird ersucht, im Haushaltsausschuss über folgenden Gegenstand zu berichten:

1. Muss für die Bewilligung der weiteren Beihilfen aus Landesmitteln für den Flughafen ausbau in Höhe von 23,7 Mio. € sowie für den finanziellen Puffer von 22,3 Mio. € eine Ergänzung des EU-Notifizierungsverfahrens eingeleitet werden?
2. Wenn Ja: Hat die Landesregierung diese Verfahren eingeleitet und wie wird die Landesregierung die neuerlichen Mehrausgaben in Brüssel begründen?
3. Wenn nein: Warum ist für die weiteren Beihilfen keine Ergänzung zum Notifizierungsverfahren nötig?
4. Die Landesregierung vertritt laut Pressemitteilung des Finanzministeriums vom 26.08.2011 die Auffassung, dass die Verzögerungen aufgrund des EU-Notifizierungsverfahrens für einen Teil der neuerlichen Kostensteigerung verantwortlich seien. Kann die Landesregierung die Kosten beziffern, die ihrer Meinung nach durch das langwierige Notifizierungsverfahren entstanden sind?
5. Kann die Landesregierung weitere Kostensteigerungen, die über den Pufferbetrag von 22,3 Mio. € hinausgehen, ausschließen?
6. Auf die Frage zum Verhältnis von eingesetztem Kapital zu voraussichtlich entstehenden Arbeitsplätzen (Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 17.05.2010, Drucks. 18/2166) hat die Landesregierung betont, dass "der bedarfsgerechte Ausbau" des Flugplatzes Kassel-Calden "einen volkswirtschaftlichen Nutzen im Sinne externer Erträge" erzeugen würde, "die über die regionalökonomischen Einkommens- und Beschäftigungseffekte hinausgehen". Kann die Landesregierung diese zu erwartenden "externen Erträge" zum jetzigen Zeitpunkt benennen und quantifizieren?
7. Welche Position bezog Michael E., Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Fluggesellschaften (BDF), in seiner Stellungnahme in der HNA vom 28.12.2009 bezüglich des Interesses Deutscher Fluggesellschaften an dem Flughafen Kassel-Calden?
8. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens zum Bau des Flughafens gab es Expertisen unabhängiger Wirtschaftsberatungsunternehmen über die Wirtschaftlichkeit des Flughafens. Wie ist deren Stellungnahme ausgefallen?
9. Wie hoch bezifferte Michael E. (BDF) in seiner Stellungnahme in der HNA vom 28.12.2009 die voraussichtlichen Kosten für den Bau des Flughafens?
Welche Kostensteigerungsrate führte er an?

10. Aus welchen Gründen beharrte die Landesregierung trotz erheblicher Kritik von Gutachtern über Jahre auf einer Bausumme von 151 Mio. €?
11. Bleibt die Hessische Landesregierung weiterhin bei ihrer Prognose, dass der Regionalflughafen Kassel-Calden ab dem Jahr 2020 jährlich von 640.000 Passagieren genutzt wird und 3.000 t Fracht umgeschlagen werden?
12. Mit wie vielen Passagieren und wie viel Fracht rechnet die Landesregierung im Jahr 2015?
13. Geht die Landesregierung weiterhin davon aus, dass der Regionalflughafen Kassel-Calden 2015 die Rentabilitätsschwelle erreicht?
14. Mit welchen Verlusten rechnet die Landesregierung bis 2015 jährlich?
15. Aus welchen Haushaltsmitteln sollen diese Verluste ausgeglichen werden?
16. Welche Einsparungen zur Mobilisierung der wegen der erneuten Kostensteigerung des Ausbaus zusätzlich nötigen Mittel aus dem Landeshaushalt plant die Landesregierung konkret?
17. Wie sind die erhöhten Beihilfen für den Bau des Regionalflughafens Kassel-Calden sowie die zu erwartenden Verluste mit den haushalterischen Vorgaben aufgrund der hessischen Schuldenbremse zu vereinbaren?
18. Geht die Landesregierung ebenso wie der *Board of Airline Representatives in Germany e.V.* (BARIG) davon aus, dass der Flugverkehr eines ausgebauten Flughafens Kassel-Calden langfristig aus Steuermitteln subventioniert werden müsste?
19. Hätte die Hessische Landesregierung das Projekt Regionalflughafen Kassel-Calden bei Kenntnis der aktuellen Kostenentwicklung zur Zeit des Planfeststellungsverfahrens ebenfalls realisieren wollen?
20. Ab welchen Gesamtkosten für den Flughafenbau übersteigen die Investitionen den zu erwartenden volkswirtschaftlichen Nutzen einschließlich sogenannter externer Erträge?
21. Wird die Hessische Landesregierung das Projekt Neubau des Regionalflughafens Kassel-Calden bei weiter steigenden Kosten abbrechen?
22. Bis zu welcher Investitionsobergrenze ist die Landesregierung bereit, das Projekt weiter zu fördern?
23. Trifft es zu, dass während des Planfeststellungsverfahrens Kostenschätzungen vorlagen, die die aktuelle Kostenentwicklung wesentlich besser abbildeten als die von der Landesregierung im ersten EU-Notifizierungsverfahren angegebenen 151 Mio. €?
24. Worauf führt die Landesregierung den Umstand zurück, dass die Beschaffenheit des Bodens an der Ausbaustelle sich erst während der Bauarbeiten als in erheblichem Maße kostentreibend herausstellte?
25. Worauf führt die Landesregierung zurück, dass die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens eingeholten Bodengutachten dessen tatsächliche Beschaffenheit nicht adäquat abbildeten?

Wiesbaden, 31. August 2011

Die Fraktionsvorsitzende:
Wissler

van Ooyen