



HESSISCHER LANDTAG

20. 12. 2021

Kleine Anfrage

**Bernd-Erich Vohl (AfD), Erich Heidkamp (AfD), Klaus Gagel (AfD),
Arno Enners (AfD), Volker Richter (AfD) vom 29.10.2021**

Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden

und

Antwort

Minister der Finanzen

Vorbemerkung Fragesteller:

Seit dem Ausbau des Verkehrslandesplatzes Kassel-Calden zum Flughafen Kassel Airport werden immer wieder der geringe Nutzen (niedrige Anzahl von Passagieren des Linien- und Charterverkehrs, geringes Frachtaufkommen) und die hohen Kosten für den Steuerzahler kritisiert. Selbst die Koalitionspartner stellen in den Koalitionsverträgen fest, dass der Zuschuss für Kassel Airport verringert werden muss. So sollte „der vom Land zu tragende Verlustausgleich Jahr für Jahr um mindestens 10 % des Ausgleichs des Jahres 2014“ sinken (Koalitionsvertrag 2014-2019) und „die Gesamtkosten des Landes [sind] kontinuierlich weiter bis zum Jahr 2025 auf einen Betrag von 6 Mio. € zu reduzieren“ (Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode).

Diese Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. In welcher Höhe fielen die Betriebsdefizite und die Kosten für hoheitlichen Aufgaben bei der Flughafen Kassel GmbH in den Jahren 2013 bis 2020 jeweils an, mit welchen Defiziten und Kosten wird für die Jahre 2021 bis 2025 jeweils gerechnet und wie verteilen sich diese auf die einzelnen Gesellschafter (Bitte jeweils getrennt für die einzelnen Jahre angeben)?

Die Jahresfehlbeträge und die Kostenerstattungen für hoheitliche Tätigkeiten für die Jahre 2013 bis 2020 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. In der zur Veröffentlichung vorgesehenen Antwort auf die Kleine Anfrage können die entsprechenden Planzahlen für die Jahre 2021 bis 2025 nicht ausgewiesen werden, da der Veröffentlichung berechnete Interessen Dritter (Betriebs-/Geschäftsgeheimnisse) entgegenstehen.

Ein Exemplar der Antwort auf die Kleine Anfrage mit der Angabe der Planzahlen ist in der Kanzlei des Hessischen Landtags zur Einsichtnahme für die Abgeordneten des Hessischen Landtags hinterlegt.

| Jahr | Jahresfehlbetrag | Kostenerstattung hoheitliche Tätigkeiten |
|------|------------------|---|
| 2013 | -6.734.463,75 € | 3.606.790,21 € |
| 2014 | -8.011.661,63 € | 4.190.839,94 € |
| 2015 | -6.002.904,16 € | 3.648.547,43 € |
| 2016 | -6.175.124,96 € | 3.042.180,36 € |
| 2017 | -5.996.298,30 € | 3.238.182,50 € |
| 2018 | -5.919.448,18 € | 3.511.013,29 € |
| 2019 | -5.606.764,02 € | 3.568.977,54 € |
| 2020 | -5.471.912,90 € | 3.492.860,85 € |

Die Verteilung auf die Gesellschafter ergibt sich aus ihrem Anteil an der Flughafen GmbH Kassel. Diese Anteile haben sich wie folgt entwickelt:

| Gesellschafter | Anteile in % 2013-2018 | Anteile in % 2019 | Anteile in % ab 2020 |
|------------------|---------------------------|----------------------|-------------------------|
| Land Hessen | 68 | 68 | 68 |
| Stadt Kassel | 13 | 14,25 | 14,5 |
| Landkreis Kassel | 13 | 14,25 | 14,5 |
| Gemeinde Calden | 6 | 3,5 | 3 |

Frage 2. Wie hoch waren die Passagierzahlen und das Frachtaufkommen des Flughafens Kassel Airport jeweils in den Jahren 2013 bis 2020, die allein dadurch entstanden sind, dass Kassel-Calden nicht als Verkehrslandeplatz, sondern als Regionalflughafen betrieben wird? Mit welchem zusätzlichen Aufkommen wird jeweils für die Jahre 2021 bis 2025 gerechnet?

Der Unterschied zwischen einem Verkehrslandeplatz und einem Flughafen liegt im Vorhandensein eines Bauschutzbereichs. Dieser hat nur mittelbar Auswirkungen auf die Durchführbarkeit von Flügen, so dass nicht auszuschließen ist, dass alle Flüge seit 2013 grundsätzlich auch an einem Verkehrslandeplatz hätten durchgeführt werden können. Andererseits kann dies auch nicht sicher festgestellt werden. Am „alten Verkehrslandeplatz“ musste der Linien- und Charterflugverkehr eingestellt werden, weil die notwendige Hindernisfreiheit nicht gegeben war. Eine Berechnung des aufgrund der Eigenschaft des Kassel Airport als Regionalflughafen zusätzlichen Passagier- und Frachtaufkommens ist daher nicht möglich.

Zur Erläuterung: Das Luftverkehrsrecht unterscheidet in § 6 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) unter dem Sammelbegriff Flugplatz zwischen Flughäfen, Landeplätzen und Segelfluggeländen. Nach der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind Flughäfen nach § 38 Abs. 1 „Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 des Luftverkehrsgesetzes bedürfen“ und Landeplätze im Unterschied dazu nach § 47 Abs. 1 „Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 des Luftverkehrsgesetzes nicht bedürfen.“ Ein Bauschutzbereich ist der Bereich um einen Flughafen, in dem aus Gründen der Sicherheit des Flugbetriebs eine Hinderniserfassung und -kontrolle stattfinden muss. Die Baubehörde darf gemäß § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG Bauwerke, Gebäude und andere Hindernisse wie Windkraftanlagen (§ 14 LuftVG) innerhalb des Bauschutzbereichs und zum Teil auch in der weiteren Umgebung (je nach Lage der Anflugsektoren) nur mit Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigen. Dies entfällt, wenn kein Bauschutzbereich festgelegt wurde, womit die Hindernisfreiheit nicht sichergestellt ist.

Frage 3. Mit welchen Maßnahmen und in welchem Umfang hat und wird die Flughafen GmbH das Betriebsdefizit und die Kosten für die hoheitlichen Aufgaben gesenkt bzw. senken? (Bitte die Maßnahmen und Effekte einzeln für die Jahre 2013-2025 auflisten)

Im Hinblick auf den Umfang der Jahresfehlbeträge und die Kostenerstattungen für hoheitliche Tätigkeiten wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen. Der Jahresfehlbetrag konnte von 8,01 Mio. € im ersten vollständigen Betriebsjahr (2014) auf prognostiziert 5,35 Mio. € im Jahr 2021 gesenkt werden. Die Kosten für hoheitliche Tätigkeiten konnten von 4,19 Mio. € im ersten vollständigen Betriebsjahr (2014) auf prognostiziert 3,50 Mio. € im Jahr 2021 gesenkt werden.

Folgende Maßnahmen wurden dazu umgesetzt:

- Optimierung der betrieblichen/personellen Planung im Bereich Flugsicherung, laufend seit 2013
- Optimierung der betrieblichen/personellen Planung im Bereich Flughafenbetrieb, laufend seit 2013
- Optimierung der betrieblichen/personellen Planung im Bereich Technik, laufend seit 2013
- Optimierung der betrieblichen/personellen Planung im Bereich Flughafensicherheit, laufend seit 2013
- Digitalisierung und betriebliche Optimierung im Bereich Administration

Diese Maßnahmen haben zu einer höheren Produktivität geführt, so dass gleichbleibender Arbeitsanfall mit weniger Personal bzw. flugbetrieblich bedingter zusätzlicher Arbeitsaufwand mit dem gleichen Personal abgearbeitet werden kann.

Frage 4. Wird eine Rückstufung des Flughafens Kassel Airport oder eine (Teil-)Privatisierung ausgeschlossen, wenn ja warum, wenn nein warum nicht? (Bitte einzeln begründen)

Eine Rückstufung wird nicht in Betracht gezogen. Eine rechtliche Rückstufung (ohne Reduzierung des Verkehrs) vom Flughafen zum Verkehrslandeplatz würde dazu führen, dass sich die Rahmenbedingungen in Bezug auf den Bauschutzbereich ändern. Dies würde eine gezielte Entwicklung des Kassel Airport beeinträchtigen. Bei einer Rückstufung mit Einschränkung des Flugverkehrs würde sich zwar auch der Verlust reduzieren, aber die regional- und beschäftigungspolitischen Effekte, die die Landesregierung mit dem Ausbau verbunden hat, würden nicht mehr erreicht

werden können. Hierzu wurde ausführlich im Evaluierungsbericht vom 18. Dezember 2017 Stellung genommen (s. dort Alternativszenarien ab Seite 117ff.). Die damals getroffenen Aussagen sind noch immer gültig.

Eine (Teil-)Privatisierung wird ebenfalls nicht in Betracht gezogen, da die Gesellschafter ihren Einfluss auf die Entwicklung des Kassel Airport ungeschmälert behalten wollen. Auch diese Option wurde bereits 2017 untersucht und verworfen, weil die Aussichten für eine erfolgreiche (Teil-)Privatisierung mit Blick auf Beispiele anderer Regionalflughäfen und auch mit Blick auf ein 2011 für Kassel-Calden gestartetes, aber letztlich mangels Interessenten eingestelltes Privatisierungsverfahren nicht aussichtsreich erschienen (Seite 43ff. des Evaluierungsberichts).

Frage 5. Welches Konzept für einen Weiterbetrieb des Flughafens verfolgt die Landesregierung?

Die Landesregierung ist nach wie vor überzeugt, dass der Kassel Airport erhebliche Impulse für die infrastrukturelle und wirtschaftliche Entwicklung in Nordhessen gibt und dem Bedarf in der Region an einem ausgebauten Regionalflughafen Rechnung trägt.

Der eingeschlagene Weg der Stabilisierung im Bereich Luftverkehr nach dem Einbruch in der ersten Phase der Corona-Pandemie wird fortgesetzt. Der Kassel Airport wird zu einem Mobilitätsanbieter insbesondere für die Region Nordhessen weiterentwickelt. Die Entwicklung der Gewerbeflächen hin zu einem modernen und leistungsfähigen Aviation Industry Park wird konsequent vorangetrieben.

Bei allen Maßnahmen wird darauf geachtet, die Gesamtkosten des Landes weiter kontinuierlich zu reduzieren.

Wiesbaden, 13. Dezember 2021

Michael Boddenberg