

BÜRGERVEREINIGUNG GEGEN DIE
STARTBAHNVERLÄNGERUNG
KIEL-HOLTENAU E.V.



BV gegen Startbahnverlängerung Immelmannstrasse 31 24159 Kiel-Holtenau

Altenholz, 25. Oktober 2004

An
Verteiler

Verteiler:
Frau A. Volquartz, Oberbürgermeisterin LH Kiel
Herr H.-P. Weyher, Ratsherr LH Kiel
Herr R. Cordes, Ratsherr LH Kiel
Frau M. Schomaker, Ratsfrau LH Kiel
Herr D. Huckriede, Ratsherr LH Kiel
Ratsfraktion CDU LH Kiel
Herr A. Möller, Ratsherr LH Kiel
Herr B. Vogelsang, Ratsherr LH Kiel
Frau H. Toscan, Ratsfrau LH Kiel
Herr H.W. Towar LH Kiel
Ratsfraktion SPD LH Kiel
Herr L. Oschmann, Ratsherr LH Kiel
Herr R. Pasternak, Ratsherr LH Kiel
Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Frau H. Simonis, Ministerpräsidentin Schl.-Holst.
Herr Dr. B. Rohwer, Minister d. L. Schl.-Holst.
Herr R. Fischer MdL
Fraktionsbüro CDU – Schl.-Holst.
Fraktionsbüro SPD – Schl.-Holst.
Fraktionsbüro Bündnis 90/Die Grünen – Schl.-Holst.
Fraktionsbüro FDP – Schl.-Holst.
Fraktionsbüro SSW – Schl.-Holst.
NDR
Kieler Nachrichten
Schleswig-Holsteinischer Zeitungsverband RD

Gutachten der Fa. Obermeyer zum Ausbau des Kieler Flughafens von September/Oktober 2004

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

die Bürgervereinigung hat nach der in den letzten Tagen und Wochen erfolgten Vorlage der weiteren Gutachten zum Ausbau des Kieler Flughafens, nämlich

Bedarfsprognose für einen ausgebauten Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau bis zum Jahr 2020 vom 3.9.2004 /Ergänzung vom 6.10.2004) [erstellt von den Firmen Desel Consulting und Airport Research Center GmbH in Zusammenarbeit mit der Fa. Obermeyer] und

Ergebnisse der Projektphase 1 [erstellt von der Fa. Obermeyer] mit den Bestandteilen

- *Teil A: Allgemeiner Teil – Ausgangssituation/Planungsgrundlagen v. 11.10.04*
- *Teil B: Technische Planung Luftseite v. 11.10.04*
- *Teil C: Technische Planung Landseite (B 503) v. 11.10.04*
- *Teil D: Verkehrstechnisches Gutachten von Juli 2004*
- *Teil E: Gesamtkostenbetrachtung v. 11.10.04,*

die Unterlagen eingehend gesichtet und mit dem in unserer Vereinigung intern und extern vorhandenen Fachwissen kritisch bewertet.

Wir möchten Ihnen das Ergebnis dieser Bewertung nachfolgend zur Kenntnis geben und erwarten, dass Sie unsere Sichtweise bei den auch unter Ihrer Beteiligung kurzfristig anstehenden weiteren politischen Entscheidungen berücksichtigen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass auch die neuen Begutachtungen keinerlei belastbaren Nachweis dazu führen können, dass unter Berücksichtigung des zu erwartenden Passagierpotentials ein Bedarf für den Ausbau des Flugplatzes Kiel besteht.

Genauso wenig ist belastbar belegt, dass dieses Ausbauprojekt im Rahmen der aufgrund der „Deckelbeschlüsse“ der Landesregierung und der Stadt Kiel zur Verfügung stehenden Finanzmittel darstellbar ist. Vielmehr ist bereits jetzt erkennbar, dass es eklatante Finanzierungsrisiken gibt, die nach den zwischen Stadt und Land getroffenen Absprachen allein von der Stadt Kiel zu tragen sein werden!

A. Bedarfsprognose

- Die neue **Bedarfsprognose selbst errechnet bereits ein etwa 53 % geringeres Passagierpotential gegenüber den, den bisherigen Planungen zugrundegelegten Prognosewerten! (nachfolgend 1.)**
- Die in der **Bedarfsprognose ermittelten Werte jedoch sind selbst nicht belastbar und gründen sich auf vage Schätzungen, utopische Wunschvorstellungen und unschlüssige Ableitungen. Damit ist selbst das jetzt in erheblich geringem Maße prognostizierte Passagierpotential noch erheblich zu hoch angesetzt! (nachfolgend 2.)**
- Das Gutachten widerlegt den immer wieder behaupteten Trend zum Einsatz von **Regionaljets auf innerdeutschen Regionalverbindungen! (nachfolgend 3.)**
- Im **Low-Cost-Segment wird ein ausreichendes Passagiervolumen in Konkurrenz zu Lübeck und Hamburg nicht erreicht werden können (nachfolgend 4.).**
- Die aktuellen Rückgänge bei den Passagierzahlen sind nicht auf eine zu kurze SLB in Holtenau zurückzuführen (nachfolgend 5.).
- Das **Angebotsszenario zeigt eindeutig, dass von Kiel überhaupt nur Strecken nach Frankfurt, München und Köln oder Düsseldorf realistisch wären. Für den Betrieb dieser Strecken kommen kaum Airlines in Betracht, - und wenn, nur unter Zusage hoher Subventionen! (nachfolgend 6.)**
- Die **Bedarfsprognose erfüllt mit ihrem Untersuchungsgegenstand nicht die Bedingungen der Ratsentscheidung vom 21.8.03 als Grundlage einer belastbaren Erlös- und Kostenaufstellung für die Jahre 2003 – 2013 (nachfolgend 7.).**

1. Schon die Bedarfsprognose selbst gelangt – im Vergleich zu den bisher erstellten Prognosen („Potentialanalyse der Fa. Dornier“ von Januar 2001 und „Prognose der KFG“) zu einem deutlich geringeren Passagierpotential, als den bisherigen Planungen zugrunde gelegt worden ist (vgl. Gutachten S. 104). Der Vergleich der Prognosewerte für den Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2013 zeigt, dass die Zahlen der Potentialanalyse um ca. 57 %, die Erwartungen der KFG um 53 % unterschritten werden (siehe nachfolgende Tabelle und Anlage 1 „Grafische Darstellung der Prognosezahlen“).

**Passagieraufkommen im Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2013 im Linienverkehr
(Zahlen aus Anlage 1 der „Ergänzung der Bedarfsprognose“ vom 6.10.04 bzw. aus Potentialanalyse / KFG-Prognose unter linearer Fortschreibung der dortigen Werte)**

	Potentialanalyse (Szen.3)	KFG-Prognose	Prognose Fa. Obermeyer
Passagieraufkommen:	3.148.752	2.913.454	1.365.036
Abweichung zu:			
* Potentialanalyse		-235.298	-1.783.716 (= -56,64%)
* KFG-Prognose			-1.548.418 (= -53,15%)

Allein diese gravierende Unterschreitung bereits bringt die Erlös- und Kostenberechnungen aus dem Jahre 2002, die Grundlage für den „Deckelbeschluss“ der LH Kiel waren, zum Absturz. Die damals eingeplanten Einnahmen für Landegebühren, Passagierentgelte, Ground Handling und Parkgebühren, die sich im Betrachtungszeitraum von 2003 bis 2013 zu Erlösen von 32,6 Mio. Euro kumulieren sollten, werden bereits mit den - tatsächlich noch viel zu optimistischen - Prognosewerten der neuen Bedarfsprognose erheblich unterschritten!

2. Die in der Bedarfsprognose ermittelten Werte jedoch sind für sich genommen schon viel zu optimistisch, nicht belastbar und gründen sich auf vage Schätzungen, utopische Wunschvorstellungen und unschlüssige Ableitungen. Damit ist selbst das jetzt in erheblich geringerem Maße prognostizierte Passagierpotential noch erheblich zu hoch angesetzt!

Dies zeigt sich besonders in den extrem steil ansteigenden Passagierzahlen nach dem angenommenen Ausbau im Jahre 2009. Derartige Steigerungsraten waren nicht einmal in den früheren Prognosen zu finden. So erwartet Prof. Wolf im angenommenen Ausbaujahr bei nur einer zusätzlichen Linie eine Steigerung von 85 % (von 75.000 auf 139.000). In den 4 Folgejahren soll es dann zu einer weiteren Steigerung von insgesamt 69 % kommen (von 139.000 auf 234.500)!

Dies sind Steigerungsprognosen, die keinerlei realistische Grundlagen haben, sondern schlicht dadurch zustande kommen, dass utopische Wunschvorstellungen mit vorgetäuschter mathematischer Genauigkeit hochgerechnet werden!

Der Gutachter selbst räumt insoweit ja auch ein, dass „es schwierig ist, Fragen nach der langfristigen Luftverkehrsentwicklung an einem regionalen Flughafenstandort zufriedenstellend zu beantworten“ (vgl. Gutachten S. 55) und dass „den Vorausschätzungen eine erhebliche Unsicherheit innewohnt“ (vgl. Gutachten S. 58). Gleichwohl behauptet er, für den Luftverkehrsmarkt Kiel bis zum Jahr 2020 eine allgemeine jährliche Steigerung um 4,4% zugrundelegen zu können (vgl. Gutachten S. 74). Dies ist schlicht abwegig, da er u.a. aus der zu erwartenden Steigerung des Weltluftverkehrs (S. 73), die ganz wesentlich auf der Wirtschaftsentwicklung in Wachstumsregionen, wie z.B. China, beruht, auf das künftige Passagieraufkommen in Kiel-Holtenau schließt

Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass selbst der Gutachter davon ausgeht, dass „der Hamburger Airport den weitaus größten Teil des Kieler Luftverkehrspotentials abschöpft“ (S. 52).

3. Das Gutachten widerlegt den immer wieder behaupteten Trend zum Einsatz von Regionaljets auf innerdeutschen Regionalverbindungen!

Der Gutachter geht in Abhängigkeit von der Entfernung auch für das Jahr 2020 vom Einsatz von Turboprop Maschinen aus (S. 81). So sieht er mit der Dash 400 und der ATR 42 auf den Linien nach Frankfurt und Köln/Bonn auch in 20 Jahren die Turboprop Maschinen im Vorteil (S. 92 u. 94). Nur für längere Linienverbindungen nach Stuttgart und München sieht er einen Vorteil beim Einsatz von Regionaljets wie dem CRJ 200.

Dabei lässt er offen, ab welcher Entfernung Jets den schnellen Turboprops überlegen sind. Zu erinnern ist jedoch daran, dass nach den Angaben des namhaften Flugzeugherstellers Bombardier (Produzent von Jets und Turboprops!) (S. 81) der „cross over point“ zwischen dem rentablen Einsatz von Turboprop oder Jet bei knapp 400 nautischen Meilen (1nm = 1,852 km) liegt. Damit liegt auch noch die Verbindung nach Stuttgart und München im Übergangsbereich zwischen Turboprop und Jet. Eine – wie immer wieder behauptet - ausschließliche Ausrichtung der Fluggesellschaften zum Einsatz von Jets hat Prof. Wolf in seinem Gutachten eindeutig widerlegt.

4. Besonders mit Blick auf die Low-cost Angebote stellt der Gutachter fest. „Damit steht jede Verbindung ab Kiel-Holtenau im Preiswettbewerb zu Hamburg und Lübeck“ (S. 84). Da für diesen Markt ein entsprechend hoher Sitzladefaktor erforderlich ist, wird nach den realen Erfahrungen und bei den vom Gutachter erhobenen Marktpotenzialen ein ausreichendes Passagievolumen in Konkurrenz zu Lübeck und Hamburg kaum erreicht werden können.

5. Die vielfach angeführte Begründung, eine in Holtenau zu kurze Start- und Landebahn sei für den Passagierrückgang verantwortlich, wird z.B. auf der Frankfurt Linie vom Gutachter eindeutig widerlegt, denn „die Verbindung Kiel – Frankfurt leidet derzeit stark unter der begrenzten Start-/Landebahnkapazität des Frankfurter Airports. Fehlende Slots zu den nutzeroptimalen Flugzeiten haben zur Auszehrung dieser Strecke geführt“ (S. 92).

Diese Umstände in Frankfurt werden nach Ansicht des Gutachters auch noch 2010 bestehen! Als Ursachen für den Niedergang der München-Verbindung werden in erster Linie das „allgemein sinkende Tarifniveau“ und das „unzureichende Yieldmanagement“ der Lufthansa (S. 21) ins Feld geführt, ebenfalls Umstände, die mit der Startbahnlänge überhaupt nichts zu tun haben. Lediglich bei dieser Verbindung und auch nur am Rande erwähnt der Gutachter erneut die längst widerleg-

te Behauptung der KFG, nämlich dass angeblich „Cimber Air bei bestimmten Wetterlagen (z.B. hohe Temperaturen im Sommer) mit Nutzlastbeschränkungen operieren und beispielsweise Gepäck zurücklassen“ musste. Tatsache ist demgegenüber, dass während der nunmehr mehr als 3-jährigen Diskussion trotz ständiger Nachfragen (u.a. eine Anfrage des Ortsbeirates Holtenau an das Amt 72 im November 2003) nicht ein einziger Fall konkret genannt werden konnte, in dem Gepäck zurückgelassen werden musste.

6. Der Gutachter stellt fest, dass es zur Deckung des angeblichen Nachfragebedarfes in Kiel kein ausreichendes „Angebotsszenario“ an Fluggesellschaften gibt, die bereit wären, von Holtenau regelmäßige Flugverbindungen aufzunehmen.

Insgesamt sieht er für Kiel ohnehin nur einen Bedarf für Verbindungen nach Frankfurt, Köln bzw. Düsseldorf, München, Stuttgart und Paris (S. 92 ff). Verbindungen zu anderen Standorten, insbesondere etwa Berlin oder Kopenhagen, hält der Gutachter für illusorisch (S. 97 ff).

Für die Strecken nach Stuttgart und Paris sieht er keine in Betracht kommenden Anbieter (S. 109). Für die drei verbleibenden Strecken (Frankfurt, München, Köln bzw. Düsseldorf) verneint er eindeutig ein Interesse von Anbietern aus dem Bereich von Lufthansa und Partnergesellschaften sowie verschiedenen anderen theoretisch in Betracht kommenden Airlines. Letztlich verbleiben seiner Einschätzung nach theoretisch nur fünf Airlines, die ein – im Übrigen auch nur eingeschränktes – Interesse an der Aufnahme von Verbindungen von Kiel zu den drei verbliebenen Standorten haben könnten (S. 107). Und hierzu ist beispielhaft herauszustellen, dass für die Strecke nach München nur Cimber in Betracht käme (S. 108), – eine Gesellschaft, die vor gar nicht langer Zeit eben diese Verbindung wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt hat!

Im Übrigen ist allgemein bekannt, dass – wie es das Beispiel EAE deutlich zeigt – neue Airlines nur nach Zusage hoher Subventionen bereit sind, Strecken neu aufzunehmen.

7. Die Bedarfsprognose erfüllt mit ihrem Untersuchungsgegenstand nicht die Bedingungen der Ratsentscheidung vom 21.8.03 als Grundlage einer belastbaren Erlös- und Kostenaufstellung für die Jahre 2003 – 2013.

Die Ratsversammlung nämlich hatte im August 2003 folgende Bedingungen formuliert:

„Als Teil der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für die Verlängerung der Startbahn Kiel- Holtenau wird die noch auszuwählende Projektleitung beauftragt, auf Grundlage sämtlicher vorliegender Gutachten und Stellungnahmen sowie dem Bericht des LRH vorrangig eine Untersuchung durchzuführen, die folgende Punkte umfasst:

- Berechnung sämtlicher investiver Ausgaben, inklusive Lärmschutz
- Berechnung von drei Modellflugplänen mit Passagierzahlen und den daraus abgeleiteten Erlös- und Kostenaufstellungen für die Jahre 2003 bis 2013
- Gesamtbelastung der LH Kiel für die Jahre 2003 bis 2013.“

Die Bedarfsprognose wird als Grundlage der Berechnungen der Firma Obermeyer in mehrfacher Hinsicht diesen Vorgaben nicht gerecht. So wurden weder der LRH-Bericht und sämtliche vorliegenden Stellungnahmen berücksichtigt, noch drei Modellflugpläne für die Jahre 2003 bis 2013 erarbeitet.

Damit bereits kann dieses Gutachten nicht die Grundlage zur Berechnung der Gesamtbelastung für die LH Kiel im vorgegebenen Betrachtungszeitraum darstellen.

B. Ergebnisse der Projektphase 1, insbesondere Gesamtkostenbetrachtung

1. Der „Finanzdeckel“ der Stadt Kiel von 19,6 Mio. € ist bereits unter Zugrundelegung der Feststellungen der Fa. Obermeyer – die allerdings in mehrfacher Hinsicht unzutreffend sind, wie nachfolgend zu belegen ist - um mindestens ca. 5 Mio. € überzogen:

Unter Berücksichtigung der erheblich geringeren Passagierpotentiale für den Zeitraum 2003-2013 (s.o.) ergeben sich zunächst erheblich geringere Erlöse für die KFG und damit für deren Träger, das Land Schleswig-Holstein und die Landeshauptstadt Kiel. Statt der im Jahr 2002 von der Firma r+t prognostizierten Erlöse in Höhe von ca. 35,7 Mio. € kommt die Fa. Obermeyer jetzt nur noch zu Erlösen iHv ca. 24,7 Mio. € (vgl. Planungsrechnung v. 13.10.04), so dass sich ein Mindererlös für diesen Zeitraum iHv ca. 10 Mio. € ergibt!

Entscheidend sind jedoch die Differenzbeträge der Erträge abzgl. Aufwendungen. Während die Fa. r+t für den o.g. Zeitraum hier noch Minderbeträge iHv nur 5,2 Mio. € berechnete, sind es nach den aktuellen Berechnungen jetzt Minderbeträge iHv 15,2 Mio. € (incl. der erforderlichen Grundsanierung der SLB). Dies erfordert mithin einen, gegenüber den bisherigen Berechnungen erhöhten Zuschussbedarf von ca. 10 Mio. €, mithin allein für die Stadt Kiel ca. 5 Mio. €!

2. Die Feststellungen der Fa. Obermeyer sind jedoch in mehrfacher Hinsicht unzutreffend und berücksichtigen eine Vielzahl von Finanzierungsrisiken, insbesondere für die Stadt Kiel nicht!

a.) Die Kosten des Erdbaus und Oberbaus der Startbahnverlängerung reduzieren sich angeblich von ca. 13,7 Mio. Euro auf ca. 11 Mio. Euro (vgl. Teil E, S. 11), während die Grunderwerbskosten von 2,15 Mio. Euro auf über 3 Mio. Euro ansteigen sollen.

Nach den Berechnungen müssten 380.000 Kubikmeter Erdreich bewegt und 4 Gebäude im Gewerbegebiet „Am Jägersberg“ der Gemeinde Altenholz abgerissen werden. Zwei weitere Gebäude durchdringen die seitlichen Abstandflächen, wobei hier aber bereits mündlich vom Bundesverkehrsministerium eine Ausnahmegenehmigung zugesagt sein soll (vgl. Teil E, S. 13).

Sollte es allerdings nicht zu der erhofften Ausnahmegenehmigung kommen, würden sich die Kosten für den Grunderwerb noch um ca. 4 Mio. Euro erhöhen!

(Keine Ausnahmegenehmigung wäre im Übrigen etwa dann für die seitlich gelegenen Gebäude mehr erforderlich, wenn man die Startbahn auf ihrer bisherigen Höhe von ca. 30 m über NN nach Westen hinaus neu bauen würde. Die notwendigen Erdbewegungen würden dann aber auf 650.000 Kubikmeter steigen; dies wiederum würde die Kosten für den Erdbau und Oberbau der Startbahnverlängerung jedoch auf ca. 15,8 Mio. Euro verteuern.)

Risiko: Nach dem bisherigen Finanzierungskonzept soll die Kieler Flughafengesellschaft den Grunderwerb für die Startbahnverlängerung bezahlen, weil Grunderwerb grundsätzlich nicht mit GA-Mitteln gefördert werden kann. Die erhöhten Kosten für den Grunderwerb von rund 880.000,- € und das Risiko, dass weitere 4 Mio. Euro für Grunderwerb hinzukommen, trägt die Landeshauptstadt Kiel als Gesellschafterin der Kieler Flughafengesellschaft damit zu 50 %.

b.) Für die Landeanflugbefeuierung sind jetzt nur noch Investitionskosten von 700.000,- € statt 1,7 Mio. Euro vorgesehen.

Nach den flugtechnischen Vorschriften muss die befeuerte Anflugstrecke 900 m vor der Startbahn beginnen. Das Grundstück, auf dem die Startbahnbefeuierung stehen müsste, gehört zu Gut Knoop. Die Startbahnbeleuchtung würde etwa bis zum Wohngebiet „Polterberg“ reichen müssen.

Grunderwerbskosten sind hier vom Gutachter nicht in Ansatz gebracht worden. Niemand wird den Eigentümer des Gutes (der sich bekanntlich deutlich gegen jede Ausbaumaßnahme des Flugplatzes ausgesprochen hat) zwingen können, sein Grundstück ohne Enteignung für die Startbahnbefeuierung zur Verfügung zu stellen. Zusätzlicher Grunderwerb, der im Übrigen nicht GA-förderungsfähig ist, wird somit erforderlich und wird die Stadt Kiel weiter finanziell belasten!

c.) Die Kosten für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verteuern sich lt. Gutachten von 500.000,- € auf 1.350.000,- €. Was das praktisch zu bedeuten hat, ergibt sich aus einem internen Vermerk der Landeshauptstadt Kiel, in dem es wörtlich heißt:

„Die Hindernisbefliegung ist noch nicht abschließend ausgewertet. Bereits erkennbar ist ein ca. 10 ha großes Waldstück, das beseitigt werden muss.“

Es kann sich dabei nur um einen Teil des Knooper Waldes handeln, ein anerkanntes Naherholungsgebiet für die Landeshauptstadt Kiel. Auch hier wird die Abholzungsmaßnahme nur durchgeführt werden können, wenn zuvor ein Enteignungsverfahren gegen den Eigentümer des Waldes erfolgreich durch alle Instanzen geführt worden ist. Weitere Kosten für Grunderwerb und Prozesse (nicht GA-förderungsfähig) werden entstehen und gehen zu Lasten der Landeshauptstadt Kiel.

d.) Für den Lärmschutz waren von den bisherigen Gutachtern 2,5 Mio. Euro in Ansatz gebracht worden. Das neue Gutachten setzt hierfür nur noch 1,5 Mio. Euro an und begründet dies damit, dass genauere Ergebnisse erst das lärmmedizinische und lärmtechnische Gutachten ergeben wird, das für die nächste Ausschreibungsphase vorgesehen ist. Das Risiko, dass erhebliche weitere Lärmschutzmaßnahmen für die Schule und die Wohnbebauung der Ortsteile Altenholz-Stift und Altenholz-Knoop, aber auch für den Kieler Stadtteil Holtenau erforderlich werden und zu höheren Kosten führen – was nach der derzeit im Gesetzgebungsverfahren befindlichen Lärmschutznovelle sogar sehr wahrscheinlich erscheint - trägt die Landeshauptstadt Kiel.

In keiner Weise berücksichtigt worden sind zudem auch Kosten für den Bau einer Lärmschutzhalle, die angesichts des für die Zukunft geplanten Flugbetriebes erforderlich werden wird.

e.) Die Kosten für die Verlängerung der Bundesstraße 503 erhöhen sich nach dem aktuellen Gutachten von ca. 17 Mio. Euro auf ca. 22 Mio. Euro. Dabei sollen die Kosten für Grunderwerb und ökologische Ausgleichsmaßnahmen, die von den bisherigen Gutachtern auf 5,1 Mio. Euro geschätzt worden sind, um mehr als 1 Mio. Euro billiger werden, verbunden mit dem deutlichen Hinweis, dass genauere Ergebnisse erst in der Planungsphase 2 erzielt werden können. Das Risiko, dass die jetzt geschätzte Kosteneinsparung nicht erreicht werden kann, trägt allein die Landeshauptstadt Kiel.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass bei dem bisherigen Finanzierungskonzept nicht bedacht worden ist, dass der Bundesverkehrsminister einen Zuschuss von 5,9 Mio. Euro zugesagt hatte für kapitalisierte Ersparnisse von Unterhaltungskosten für Brückenbauwerke, die jetzt abgerissen werden müssen. Wenn aber für Kosten zum Abriss von Brücken und der Umgestaltung der Straße vom Bundesverkehrsminister ein Zuschuss in Höhe von 5,9 Mio. Euro gezahlt wird, können die dafür aufgewandten Kosten nicht zugleich mit GA-Mitteln gefördert werden. Denn mit derartigen Mitteln gefördert werden können nur effektiv aufgewandte Kosten, d. h. Einsparungen sind vorher abzuziehen. Das Risiko, dass dies bei der GA-Förderung bisher missachtet wurde, trägt allein die Landeshauptstadt Kiel.

f.) Die Umfahrungslösung für die B 503 soll jetzt ca. 22 Mio. € kosten, weil die Straße länger wird als man ursprünglich berechnet hatte. Der Gutachter hat allerdings auch den Bau eines Tunnels berechnet und kommt hier zu einem Preis, der unter 25 Mio. € liegt.

Die Umfahrungslösung wäre ca. 700 Meter länger, als würde man die B 503 auf der bisherigen Trasse in einen Tunnel legen. Dies würde nach Berechnung des Gutachters täglich zu 42.000 km zusätzlicher Fahrleistung, im Jahr somit zu über 7 Mio. € Mehrkosten für die Straßenbenutzer führen. Die Zusatzkosten für den Bau eines Tunnels gegenüber der Umfahrungslösung entsprechen damit nicht einmal den Kosten, die die Benutzer der Bundesstraße in einem halben Jahr zusätzlich aufzubringen hätten, wenn die B 503 um die Startbahn herumgelegt werden würde.

Ein Tunnel soll nach den bisherigen Planungen aber deshalb nicht gebaut werden, weil in diesem Fall der Bundesverkehrsminister keine Zuschüsse zahlen würde, sondern in diesem Fall vielmehr an ihn, wegen der höheren Unterhaltungskosten für den Tunnel, kapitalisiert einmalig einen Betrag von 12,3 Mio. Euro durch den Flughafenbetreiber zu zahlen wäre. Auch dieser Betrag allerdings liegt immer noch weit unter dem, was die Straßenbenutzer innerhalb von nur 2 Jahren an privatem Mehraufwand für die Umfahrungslösung aufbringen müssten. Daran zeigt sich deutlich, dass hier der Staat auf Kosten der Bürger sparen will.

Unterstellt man einmal, dass im Jahre 2020 von Kiel aus tatsächlich 300.000 Fluggäste starten würden, so bedeutet die Umfahrungslösung bei 7 Mio. € jährlichem Mehraufwand der Bürger (nach den heutigen Preisen), dass jeder Bürger, der die Bundesstraße 503 benutzt, im Jahr 23,33 € pro Fluggast zur Subventionierung des Flughafens durch die längere B 503 beiträgt, -und das auf ewige Zeiten und mit steigenden Kosten infolge ständig steigender Benzinprixe!

g.) Zu den Beträgen, die ferner noch berechnet werden müssen, gehören die Kosten einer „Umsiedlung“ der Tankstelle an der B 503. Nach verlässlichen Informationen kommt eine Umsiedlung der Tankstelle nicht in Frage. Das Grundstück muss vielmehr enteignet werden, was bei einer der umsatzstärksten Tankstellen in Schleswig-Holstein zu ganz erheblichen Kosten führen wird. Diese sind in den bisherigen Kalkulationen nicht mit eingeplant. Zudem geht eine Infrastruk-

tureinrichtung verloren, die den Norden Kiels, die Gemeinde Altenholz und den ganzen Dänischen Wohld versorgt.

h.) Nicht in die bisherigen Planungen einbezogen sind ferner die Kosten einer möglicherweise notwendig werdenden Verschwenkung der Startbahn. Nach vorliegenden Informationen nämlich hat das Bundesverteidigungsministerium die unmissverständliche Forderung gestellt, dass eine Neutrassierung der Startbahn dahin geplant werden muss, dass das bestehende Sperrgebiet des Schießplatzes Putlos/Todendorf durch die Anflugroute der Flugzeuge nicht bzw. nur ganz unwesentlich tangiert wird. Denn die Unterbrechungen des Flugbetriebes aufgrund von Einflügen in das Sperrgebiet des Truppenübungsplatzes würden die Bundeswehr jährlich mehr als 1 Mio. Euro kosten, weshalb die Forderung des Verteidigungsministers berechtigt und ein Verzicht auf die Forderung höchst unwahrscheinlich erscheint.

Sofern deshalb der Forderung des Verteidigungsministeriums nachgekommen werden soll, müsste die Startbahn dazu zwischen 15 % und 20 % verschwenkt werden und auch im bestehenden Teil völlig neu gebaut werden. Dies jedoch hätte ganz erhebliche weitere Kosten zur Folge!

Bislang gehört der bestehende Flughafen Kiel-Holtenau im Übrigen auch noch dem Bund, wobei derzeit noch über einen Verkauf und den Kaufpreis verhandelt wird. Die Höhe dieses Kaufpreises ist ebenfalls allein das Risiko der Landeshauptstadt Kiel, da sie den Kaufpreis für das Oberland allein aufbringen muss! Auch diese Position ist zudem in den bisherigen Kostenschätzungen zum Flughafenausbau nicht enthalten und wäre auch nicht förderungsfähig mit GA-Mitteln.

i.) Keine Berücksichtigung gefunden hat auch das Finanzierungsrisiko „Installation eines ILS-CAT II“ für die ausgebauten Landebahn. Die Notwendigkeit für den Bau eines solchen Instrumentenlandesystems hat sich bei dem Ausbau des Flughafens Lübeck ergeben und wird sich auch für einen ausgebauten Flugplatz Holtenau nicht vermeiden lassen. Die erheblichen, daraus entstehenden Kosten gehen gleichfalls zu Lasten der Landeshauptstadt Kiel!

k.) In den Kostenschätzungen unberücksichtigt geblieben ist bisher auch die Mehrwertsteuer für die Baumaßnahmen. Es ist durchaus wahrscheinlich, dass diese letztlich von den Ausbauträgern wird gezahlt werden müssen. Auch insoweit trägt die Stadt Kiel das alleinige Kostenrisiko!

l.) Keinerlei Kostenrisiken sind schließlich auch dafür eingestellt worden, dass selbst nach Auffassung der Gutachter und auch des Wirtschaftsministers neue Fluglinien, vor allem als sogenannte „Home-Carrier“ nach Kiel nur kommen würden, wenn ausreichende Subventionen gezahlt werden. Dass dies notwendig ist, hat sich an der Übernahme der Köln-Linie durch EAE gezeigt, welche nur möglich geworden war, nachdem EAE eine Subvention iHv 730.000 € zugesagt und ja mittlerweile auch gezahlt wird. Der entsprechende Vertrag mit EAE läuft im Übrigen im August 2005 aus.

Für die KFG ergeben sich dadurch unabschätzbare weitere Finanzierungsrisiken, die letztlich ausschließlich oder jedenfalls zu einem erheblichen Teil auch wieder von der Stadt Kiel zu tragen sein werden!

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass sich auch aus den neuen Untersuchungen für die Stadt Kiel drastische – bisher nicht berechnete oder nicht vorgelegte – Finanzierungsrisiken ergeben, die für den aktuell und vermutlich auch mittelfristig dramatisch schlechten Kieler Haushalt zu einer untragbaren Belastung werden. Die Gutachter haben die Ausbauberechnungen und Bedingungen so optimiert und einem theoretischen Ideal angenähert, dass die jetzigen Rechenergebnisse das äußerste Belastungsminimum darstellen. Somit ist in der Phase 2 nur noch eine Erhöhung der Belastungen zu erwarten. Der Einstieg in die Phase 2 mit Kosten von 644.000 Euro wäre daher unverantwortlich.

Mit freundlichen Grüßen



Frank Schmidt