

NORDHESSISCHER WEITBLICK

**Internet-Zeitschrift zur Ergänzung des Informationsangebots in Nordhessen,
Südniedersachsen und Ostwestfalen
unabhängig - kritisch - kompetent**

Der letzte Beitrag:

Erörterungstermin zur Planfeststellung Flughafen Kassel-Calden:
Erstes Fazit

25 000 Einwender, 16 000 Einwendungen, 1100 Sitzplätze in der Mehrzweckhalle Frommershausen, technische Anlage vom Feinsten (Mikrophone, Lautsprecher, riesige Projektionswand), Polizeischutz und Sicherheitskräfte, Kontrolle der Aktentaschen. Aber selbst am ersten Tag (18. 09. 2006) des Erörterungstermins zum Planfeststellungsverfahren (PFV) für den Flughafen-Neubau Kassel-Calden war der riesige Saal nur zu einem Drittel besetzt, und in den nächsten Tagen fand sich immer weniger Publikum, so dass sich schließlich oft nur noch die Rechtsanwälte und Sachverständigen der „Vorhabensträgerin“ (der Flughafen GmbH Kassel – FGK) und der Einwender miteinander stritten – im höflichen Ton erfahrener Juristen und Sachverständiger, versteht sich.

Schuld an dem rasch schwindenden Interesse der Öffentlichkeit war sicher vor allem auch der Verlauf des ersten Erörterungstages, der Wut und Frust im Publikum erzeugte. Für viele war die Veranstaltung nach ungeschickten Missgriffen des bemühten Teams der „Anhörungsbehörde“ (des Regierungspräsidenten in Kassel) in die Trickkiste der Bürokraten nur noch eine „Farce“, die man sich nicht weiter antun wollte.

Da war aber auch Manches geeignet, die Wut braver Demokraten zum Kochen zu bringen und sie an gerechter Behandlung ihrer Anliegen zweifeln zu lassen:

- Das Regierungspräsidium (RP) Kassel ist gleichzeitig Anhörungsbehörde, Prüfbehörde, Planfeststellungsbehörde und Aufsichtsbehörde – und gleichzeitig weisungsgebunden gegenüber einer Landesregierung, die den Flughafenneubau in Kassel geradezu fordert. Das Land Hessen wiederum ist der größte Teilhaber der FGK. (Hessen 50%, Stadt Kassel, Landkreis Kassel und Gemeinde Calden je 1/6 – alles nur öffentliche Teilhaber, also Steuerzahler). Schließlich ist der RP auch die Aufsichtsbehörde für die drei letzteren, deren Finanzgebaren er zu überwachen hat.
- Die die Erörterung leitenden RP-Vertreter (meist RD Steinmetz und Frau Dr. Rohde) verweigerten trotz mehrfacher Anträge zunächst vehement den Tonbandmitschnitt der Verhandlungen. Erst am nächsten Tag wurden sie einsichtig und erlaubten den Mitschnitt, um so später bei Bedarf strittige Aussagen rekonstruieren zu können.
- Die RP-Vertreter versprachen mehrfach, dass alle „wesentlichen“ Beiträge beider Seiten genauestens und zuverlässig protokolliert würden und später im offiziellen Protokoll erscheinen würden. Die Entscheidung darüber, was „wesentlich“ sei, läge aber bei ihnen.
- Die Entscheidung lag aber faktisch beim extra für das Verfahren angeheuerten externen

Protokollanten, der gelegentlich in seinen Laptop tippte, oft aber im Saal unterwegs war und im Übrigen vorwiegend den Ablauf, nicht aber den Inhalt des Vorgetragenen protokollierte.

- Der Eindruck einer unparteiischen Anhörungsbehörde konnte gar nicht erst aufkommen, da deren Vertreter zusammen mit denen der FGK und deren Sachverständigen nebeneinander auf der erhöhten Bühne saßen, während die Anwälte und Sachverständigen der Einwender „erniedrigt“ im Saal zu sitzen hatten.
- Die Vertreter von RP und FGK benutzten während des Verfahrens einen gemeinsamen Besprechungsraum und machten zusammen Kaffee- und Mittagspausen im gemeinsamen Speiseraum – mit Sicherheitskräften an der Tür.
- Anträge der Einwenderseite wurden, nach kurzer nichtöffentlicher Besprechung in der Kaffeepause, fast sämtlich abgeschmettert – ohne Begründung. Für über 30 Anträge des ersten Tages hieß es dann knapp: „... Antrag Nr. 23: abgelehnt. Antrag Nr. 24: abgelehnt. Antrag Nr. 25: abgelehnt. ... Nächster Punkt der Tagesordnung...“ So etwas macht auch Gutwillige wütend.

Persönliche Bemerkung zum Protokoll alles „Wesentlichen“: Ich habe während der Verhandlungen ausführliche Notizen gemacht und muss beim Vergleich feststellen, dass im offiziellen Protokoll viele „wesentliche“ Punkte völlig unerwähnt bleiben. Beispielhaft das Protokoll vom 21. 09. (S. 4):

„Herr Ries erläutert nochmals die wirtschaftlichen Aspekte des Vorhabens. RA Boermann (Berlin) bestreitet erneut den Bedarf.“

An dieser Stelle habe ich während der etwa 30-minütigen Diskussion der beiden Herren mehr als eine Seite „wesentliche“ Informationen mitgeschrieben, die nun wohl für die Nachwelt (und die weitere Abwägung im PFV) verloren sind, weil sie nicht im Protokoll erscheinen. Was ist eine Erörterung schon wert, wenn „wesentliche“ Ergebnisse nicht festgehalten werden? Muss man deshalb vielleicht doch von einer „Farce“ sprechen?

Wer trotz Frust und Zweifeln am angeblich „gerechten“ Verfahren die Verhandlungen auch in den folgenden Tagen und Wochen vor Ort verfolgte, konnte den Vorträgen und Redebeiträgen der Anwälte und Sachverständigen beider Seiten doch immer wieder Interessantes und „Wesentliches“ entnehmen – das aber meist nicht Eingang ins Protokoll fand.

Beeindruckend war immer wieder der Sachverstand der Anwälte und Sachverständigen der Einwenderseite (beispielhaft: die Vorträge von Rechtsanwalt Möller-Meinecke, zu finden auf der Internet-Seite www.FlughafenneubauKassel.Moeller-Meinecke.de). Die Vertreter der FGK konnten meist nur fehlenden bzw. gekauften Sachverstand dagegen setzen – im oft hilflosen Versuch, ihre teilweise „märchenhaften“ Aussagen zu stützen.

So wurden etliche Behauptungen der FGK zum Flughafen-Neubau entlarvt als das, was sie in Wirklichkeit sind: Märchen.

- So musste Flughafenchef Ries zugeben, dass selbst bei dem hohen für 2015 prognostizierten Passagieraufkommen nur etwa 60 (sechzig!) Arbeitsplätze sicher sind – ob weitere kommen, hängt von der Entwicklung des Gewerbegebietes, nicht aber vom Passagieraufkommen ab.
- Ein echter Bedarf ist nicht vorhanden, da er bereits jetzt durch die bestehenden hervorragenden Verkehrsanbindungen der Region Kassel und benachbarter Flughäfen

abgedeckt wird.

- Das jährliche Defizit des Flughafens von heute über 1,5 Millionen Euro pro Jahr (lt. Ries) kann sich durch den Neubau nur noch erhöhen – auf 8 bis 20 Mio Euro pro Jahr (lt. Experten). Ein gewinnbringender Flugbetrieb ist ausgeschlossen.
- Gewisse Änderungen im An- und Abflugverfahren würden den für den Neubau vorgesehenen Flugbetrieb auch vom heutigen Platz aus ermöglichen – der London City Airport und andere Flughäfen mit gleicher Bahnlänge (1500 m) machen das schon lange vor.
- Wider alle Vernunft (und Augenschein der halbjährlichen Vogelzüge über Calden und Umgebung) wird weiterhin die Gefahr durch Vogelschlag (z.B. durch Kraniche) bei Flugzeugen im An- und Abflug völlig ausgeblendet – obwohl die Luftwaffe ein Flugverbot zu Zeiten starker Vogelzüge verhängt (Ries amüsierte die Zuhörer, als er behauptete, dass der Jäger der Bundesluftwaffe der – 1991 außer Dienst gestellte – einstrahlige „Starfighter“ F104 sei).
- Inzwischen hat die FGK (lt. Herrn Ries) einsehen müssen, dass auch der Flughafenneubau Kassel-Calden nur defizitär betrieben werden kann. Ein neues (gekauft, demnächst zu veröffentlichendes) Gutachten soll daher „beweisen“, dass bei einer regionalwirtschaftlichen Betrachtung die positiven Effekte weit überwiegen (Steuereinnahmen usw.). Der Gutachter hat anderen aber bereits mitgeteilt, dass er sich lt. Auftrag auf „positive Auswirkungen“ zu beschränken hat.
- Nebenbei wurde deutlich, dass es für Vertreter der FGK selbstverständlich ist, dass ein Auftraggeber über das gewünschte Ergebnis eines Auftragsgutachtens entscheidet. Die in der Wissenschaft streng überwachte Objektivität gilt hier nicht – zum Schaden der Gesellschaft, die sich später mit den Schäden durch interessengeleitete „Gutachten“ herumschlagen muss.

In den folgenden Beiträgen wird zu diesen „Märchen“ noch etwas mehr gesagt.

Arbeitsplatzmärchen:

Nur 60 Arbeitsplätze sicher

Ein oft gehörtes Argument für den Flughafenneubau Kassel-Calden: Er soll angeblich für 2400 Arbeitsplätze „sorgen“. Die Industrie- und Handelskammer Kassel (IHK) wie auch die Flughafen-Gesellschaft Kassel (FGK) verbreiten seit Jahren diese unsinnige Behauptung, um den Neubau zu rechtfertigen: „Arbeitsplätze“ als Begründung – das zieht immer. Politiker und Bürger, die den Wahrheitsgehalt der Behauptung nicht leicht überprüfen können, glauben nur allzu gerne an dieses Arbeitsplatzmärchen.

Flugplatzchef Ries hat in der Erörterung nun selbst gleich mehrfach klargestellt, dass man bei den von der FGK für das Jahr 2015 prognostizierten 560.000 Passagieren pro Jahr (Pax) „etwa 60 bis 70 Beschäftigte“ haben werde (z.B. Erörterungsprotokoll vom 21. 09. 06). Darüber hinaus *hofft* man, dass die am bisherigen Verkehrslandeplatz vorhandenen Betriebe (mit insgesamt etwa 550 Beschäftigten) erhalten bleiben können – obwohl die Fallschirmspringerschule wohl abwandern wird.

Weitere Arbeitsplätze kann es nur geben, wenn sich im geplanten Gewerbegebiet neue Betriebe ansiedeln. Aber die Aussichten sind nach Ansicht von Sachverständigen schlecht: Die Aussichten auf Ansiedlung „flugaffiner“ Betriebe sind gering, und für andere Betriebe bieten sich im Raum Kassel verkehrstechnisch (Autobahn!) und kostenmäßig weit günstigere Standorte als Calden in großer Zahl.

Wie aber sind die falschen Beschäftigungsprognosen entstanden? Der Hauptfehler ist, dass mit den Beschäftigungsverhältnissen großer Verkehrsflughäfen gerechnet wird – dort aber gelten grundsätzlich andere Betriebsstrukturen.

Bei der Ermittlung flughafenbezogener Beschäftigter (in E2 Verkehrsgutachten des PFV) wird fälschlicherweise mit einem Beschäftigungsfaktor für Großflughäfen (0,7 Beschäftigte pro 1000 Passagiere pro Jahr im Jahr 2015) gerechnet, womit sich $0,7 * 561.000 = 392$ Beschäftigte ergeben würden.

Tatsache ist aber, dass an Regionalflughäfen gewisse Beschäftigungseffekte größerer Flughäfen und insbesondere von Drehkreuzen nicht auftreten und sich dort das Beschäftigungsverhältnis auf 0,1 bis 0,3 reduziert, was 56 bis 168 Beschäftigte bedeuten würde. Beim PFV für den Flughafen-Neubau Hof-Plauen wird z.B. mit 28 Beschäftigten bei 250'000 Pax gerechnet, womit die Wirtschaftlichkeit des Flughafens für die Bayrische Genehmigungsbehörde belegt werden muss. Ries bestätigt diese Rechnung, indem er mit 60 bis 70 Beschäftigten für 2015 bei „Volllastbetrieb“ des Flughafens rechnet (Protokoll 21. 09. 06).

Arbeitsplatzeffekte an Drehkreuzen, die an Regionalflughäfen *nicht* anzutreffen sind:

Behörden (Zoll, Grenzschutz, Flugsicherung), Frachtdienste (Luft und Land), Bordversorgung (Caterer), Hotels, Restaurants, Geschäfte ('Non-Aviation'), Werften, Reparatur, Wartung von Flugzeugen und Gerät, Personal und Verwaltung von Fluglinien (Lufthansa u.a.!), Bahn- und Busverkehr, Bahnhöfe, Autoverleihfirmen, Firmenverwaltungen

Im Übrigen lässt sich über die Einkünfte aus dem Flugverkehr leicht ermitteln, wie viele Beschäftigte damit finanziert werden können (etwa 100 pro 1 Mio Passagiere pro Jahr (Pax)); weitere Arbeitsplätze könnten nur über Subventionen finanziert werden. (Würde die oft genannte Zahl von 1 Arbeitsplatz pro 1000 Pax allein dem Flugverkehr zuzurechnen sein, so müssten 1000 Pax einen Beschäftigten ernähren. Bei jeder Flugreise wären dann etwa $2 * 40 \text{ €} = 80 \text{ €}$ allein für die Abfertigung zu zahlen!!).

Hier ist die Genehmigungsbehörde (RP) gefordert: Sie muss verlangen, dass die Abschätzung der Arbeitsplatzeffekte durch Berücksichtigung korrekter Daten für vergleichbare Regionalflughäfen berichtet wird.

Die Genehmigungsbehörde muss sich weiter darüber im Klaren sein, dass von Seiten der Vorhabensträgerin bei der Abschätzung von Arbeitsplatzeffekten mit *möglicherweise* am Flugplatz entstehenden Arbeitsplätzen argumentiert wird, die nicht an die Existenz des Flughafens gebunden sind und die anderswo weit kostengünstiger (und mit besserer Verkehrsanbindung) entstehen könnten.

Ein entsprechender Antrag wurde beim Erörterungstermin gestellt (am 20. 09. 06): Die

Beschäftigungswirkung des projektierten Flughafens ist unter genauer Berücksichtigung der speziellen Bedingungen (kleiner) Regionalflughäfen und der in Kassel-Calden bestehenden Verhältnisse durch ein neues Gutachten (eines bisher nicht von der FGK beauftragten Gutachters) neu zu überprüfen und nachprüfbar zu belegen.

Bedarfsmärchen:

Keine Verbesserung des Reiseangebots

Die „Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz“ durch den Flughafen-Neubau versprechen dessen Befürworter. Aus den Antragsunterlagen der FGK zum PFV geht klar hervor, dass 1. vor allem Charter- und Billigflüge in südeuropäische Urlaubsgebiete, und 2. Zubringerflüge zu den Drehkreuzen München und Amsterdam vorgesehen sind.

Pikanterweise sind für die Zubringerflüge Maschinen vorgesehen, die ohne jegliche Beschränkungen bereits jetzt auf dem vorhandenen Platz starten und landen könnten. Warum gibt es aber solche Flüge nicht? Könnte es an fehlendem Bedarf und daher fehlendem Interesse von Fluggesellschaften liegen? Und wie interessant sind die Verbindungen nach München und Amsterdam, wenn die weitaus meisten internationalen Flüge vom Drehkreuz Frankfurt/M starten, das von Kassel aus in 1½ Stunden mit ICE erreichbar ist?

Für die Passagierzahl-Prognose wurde ein Verfahren verwendet, das wegen seiner starken Abhängigkeit von den Annahmen zur Wirtschaftsentwicklung zu fragwürdigen Ergebnissen führt.

Die als ‚wahrscheinlich‘ bezeichnete Passagierzahl-Prognose (von Intraplan) von 561.000 im Jahr 2015 wurde ermittelt für ein *durchschnittliches* Wirtschaftswachstum von 2,1% pro Jahr bis 2015. Tatsächlich ist (lt. Daten des Statistischen Bundesamts 2006) das durchschnittliche Wirtschaftswachstum (BIP) in den letzten zwei Jahrzehnten beständig gesunken (von durchschnittlich 5,4% p.a. für 1986 bis 1995 auf 1,9% p.a. für 1996 bis 2005). Ein Anstieg des Durchschnitts über diesen Wert gilt für die Zukunft als unwahrscheinlich.

Als ‚wahrscheinlich‘ wäre auf Grund der langfristigen Entwicklung eher ein *durchschnittliches* Wachstum von 1,1 bis 1,6% p.a. zu bezeichnen, woraus sich mit dem Verfahren von Intraplan Passagierzahl-Prognosen von 200.000 bzw. 322.000 pro Jahr ergeben.

Warum basiert die Abschätzung der ‚wahrscheinlichen‘ Entwicklung also auf einer gänzlich unwahrscheinlichen Annahme, die aus der langfristigen Entwicklung nicht abzulesen ist? Hier wäre eine sorgfältigere Berücksichtigung des langfristigen Strukturwandels angebracht unter Verwendung eines Rechenmodells, das den Luftverkehrsbedarf nicht einfach an Wirtschaftswachstum, sondern vor allem auch an den Wandel bei Kommunikation, Geschäftsreisen und Touristik anpasst und die Kostenentwicklung berücksichtigt (Treibstoffe, Umweltabgaben, Sicherheit usw.).

Diese Fehler sollten korrigiert werden – aber das Ergebnis hat sowieso nur geringe Bedeutung für die entscheidende Frage, ob der Flughafen überhaupt mit schwarzen Zahlen betrieben werden kann.

Erfolgsmärchen:
Dauerhafte Defizite unvermeidbar

Um aus den roten Zahlen zu kommen, brauchen Flughäfen lt. Untersuchungen der EU mindestens 500.000 bis 1.500.000 Fluggäste pro Jahr. 85% der 42 Flughäfen in Deutschland sind defizitär: alles öffentliche Betriebe. Nur die Großflughäfen operieren mit schwarzen Zahlen.

Auch die Vertreter der FGK streiten inzwischen nicht mehr ab, dass auch der neue Flughafen nur mit Defiziten (auf Kosten der Steuerzahler) betrieben werden kann. Heute sind es (lt. Ries) über 1,5 Millionen Euro pro Jahr, beim neuen Flughafen werden es nach Ansicht von Sachverständigen 8 Mio Euro pro Jahr bis 2023 sein (Sachverständiger Faulenbach da Costa, Erörterung am 19. 09. 06), bzw. 20 Mio Euro pro Jahr, wenn Zins- und Kreditkosten eingerechnet werden (Bossel-Gutachten, s. ‚Interessante Links‘).

Trotz dauerhafter öffentlicher Subventionierung des Flughafens durch die Steuerzahler bliebe aber – selbst bei den optimistischen Passagierzahlen des ‚wahrscheinlichen Szenarios‘ – das Luftverkehrsaufkommen aus Kassel-Calden für Fluggesellschaften uninteressant. Nur mit hohen Direktsubventionen an Fluggesellschaften ließen sich Passagiermaschinen anlocken.

Für den Zubringerverkehr ergibt sich (mit den von der FGK angegebenen Daten) aus dem ‚wahrscheinlichen Szenario‘, dem ‚Prognoseflugplan‘ und den hierfür vorgesehenen Flugzeugen erst für 2015 eine durchschnittliche Auslastung der Flugzeuge von 56,4 %.

Für den LowCost- und Touristikverkehr ergibt sich mit den hierfür angegebenen Daten (auch erst für 2015) eine durchschnittliche Auslastung von 61,6 %.

Damit ist in beiden Fällen ein wirtschaftlicher Betrieb selbst im Jahr 2015 unmöglich, in dem erstmals die Passagierzahlen des ‚wahrscheinlichen Szenarios‘ erreicht werden sollen. Für die Jahre vorher wäre die Auslastung noch schlechter.

Die Annahme, dass irgendeine Fluggesellschaft unter diesen Bedingungen Kassel-Calden anfliegen wird, ist schlicht naiv – es sei denn, die ihr entstehenden Defizite würden von der öffentlichen Hand getragen. Das geschieht an den meisten Regionalflughäfen tatsächlich: Zubringerverbindungen der Lufthansa (z.B. Hof-Plauen), Charter- und Billigflüge werden mit erheblichen öffentlichen Mitteln der anliegenden Kommunen und Landkreise subventioniert, Landegebühren werden erlassen, Gebäude und Dienstleistungen werden kostenlos zur Verfügung gestellt. Auch Kassel-Calden dürfte keine andere Möglichkeit bleiben, um Fluggesellschaften anzuziehen – und damit noch mehr Defizite auf Kosten des Steuerzahlers zu erzeugen.

Vor Planfeststellung sollte die Genehmigungsbehörde daher klären:

- Hat die Vorhabensträgerin feste, rechtlich verbindliche Zusagen von einer oder mehreren Fluggesellschaften, die unter diesen wirtschaftlichen Bedingungen den Flugbetrieb in Kassel-Calden aufnehmen wollen?
 - Falls dies nicht der Fall ist: Hat die Vorhabensträgerin rechtlich verbindliche Zusagen von Behörden und/oder öffentlichen Körperschaften, dass die den Fluggesellschaften entstehenden Defizite durch öffentliche Subventionen aufgefangen werden?
-

Hindernismärchen:

Kein Neubaubedarf bei Änderung der An- und Abflugverfahren

Die Vorhabensträgerin FGK behauptet in den Planungsunterlagen sowie in ihren mündlichen Stellungnahmen (am 18. 09. 06 beim Erörterungstermin) immer wieder, dass der für den Verkehrslandeplatz Kassel-Calden gewünschte Linienverkehr zu europäischen Zielflughäfen wegen der geringen Länge der Startbahn und der Hindernis-Situation (Rohrberg, Schreckenbergr) nicht möglich sei. Diese Behauptung ist eine wichtige Säule der Begründung für die angebliche Notwendigkeit des Vorhabens.

Unter dem Druck der Argumente von Anwälten und Sachverständigen während des Erörterungstermins am 25. 09. 06 musste der Vertreter der Deutschen Flugsicherung (DFS) aber schließlich einräumen, dass „andere An- und Abflugverfahren durchaus möglich“ seien, und der jetzt vorgesehene Hindernisfreiwinkel von 1:50 bei geradlinigem An- und Abflug auf 10 nautische Meilen (18,5 km) keinesfalls unabänderliche Vorschrift sei.

Mit dieser angeblichen „Vorschrift“ wurde bisher begründet, warum der bisherige Platz nicht ausbaufähig, die Varianten A1 und A2 also „nicht genehmigungsfähig“ seien, und bei der (jetzt projektierten) Variante C zwölf Windkraftanlagen bei Immenhausen abgebaut und (mit hohen Beträgen) entschädigt werden müssten.

In anderen Ländern, deren Flugsicherung die gleichen strikten Vorschriften der ICAO (International Civil Aviation Organization) zu beachten hat wie die DFS, gibt es Dutzende von Flughäfen, die weitaus schwierigere Beschränkungen als in Kassel-Calden durch entsprechend angepasste An- und Abflugverfahren meistern. Beispiel: der London City Airport.

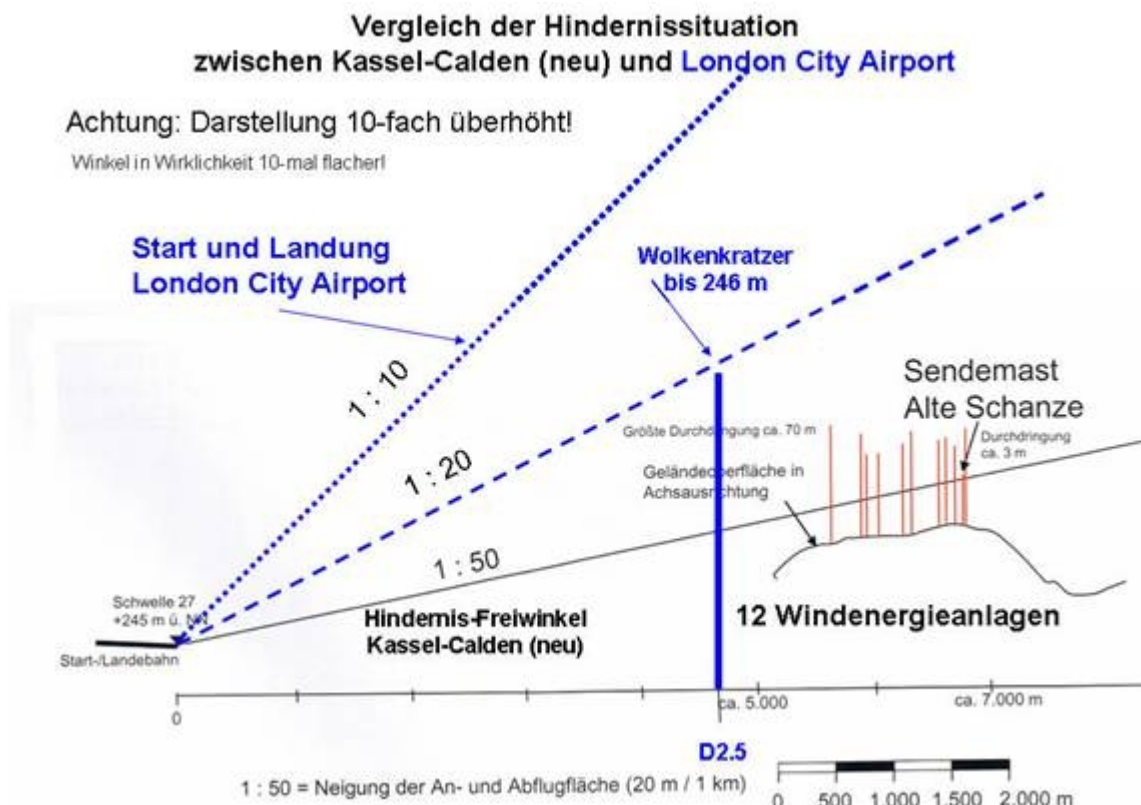
Der London City Airport wird von 15 internationalen Fluggesellschaften (u.a. Air France, British Airways, Lufthansa, SAS) mit 27 Flugzielen in Europa verbunden und bedient 2 Millionen Passagiere bei 71.000 Flugbewegungen pro Jahr (2005) und 250 Beschäftigten.

An- und Abflug erfolgen mit von der britischen Flugsicherung CAA (Civil Aviation Authority) genau festgelegten An- und Abflugverfahren (SIDs: standard instrument departure, und STARs: standard approach route). An- und Abflug erfolgen in jeder Wetterlage über und neben den Hochhäusern der City of London. Der Hinderniswinkel beträgt etwa 1 zu 20 (2,5-mal steiler als für

Kassel-Calden geplant). Die Landebahn hat eine Länge von 1500 m – die gleiche Länge wie der jetzige Verkehrslandeplatz Kassel-Calden. Es fliegen dort die gleichen Flugzeugtypen, wie sie in den Planungsunterlagen für den Flughafen-Neubau Kassel-Calden für den zukünftigen Linienverkehr vorgesehen sind: vor allem die ‚Regional Jets‘ British Aerospace BAe 146 (bis 110 Sitze), Avro RJ 85 (93 Sitze) und Bombardier CRJ (100, 700, 900; 50 bis 84 Sitze), die auch von der Lufthansa-Cityline geflogen werden, sowie neuerdings auch der Airbus A318.

Sowohl zur Begründung der Ablehnung einer Modernisierung des bestehenden Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden (die kostengünstige Alternative zu einem Neubau) wie auch zur Begründung der für den Flughafen-Neubau vorgesehenen An- und Abflugverfahren wird also mit Argumenten gearbeitet, die längst nicht mehr der internationalen Praxis bei der Genehmigung von Verkehrsflughäfen und dem Stand der Technik entsprechen.

Insbesondere sind aufgrund der Leistungsdaten moderner – für den Europa-Verkehr in Betracht kommender – Flugzeuge auch bei Ausfall eines Triebwerks weder ein auf 10 NM (nautische Meilen) geradliniger An- und Abflug, noch ein Hindernis-Freiwinkel von 1:50 gerechtfertigt. So kommt der internationale Flughafen London City Airport LCY (EGLC) mit einer 1500 m langen Start- und Landebahn (sogar ohne Parallel-Rollweg!) aus, obwohl beim Anflug (RWY 10) und beim Abflug (RWY 28) Wolkenkratzer mit bis zu 240 m Höhe in 4,6 km Entfernung von der Schwelle (THR 10) überflogen werden müssen (Hindernisfreiwinkel 1:20).



In der Abbildung wird der für Kassel-Calden geplante Hindernisfreiwinkel von 1:50 verglichen mit dem Londoner Hindernisfreiwinkel von 1:20 und dem dort vorgeschriebenen Winkel von 1:10 bei Start und Landung. Die Planung für Kassel-Calden entspricht daher nicht dem Stand der Technik.

Bei der beharrlichen Weigerung der FGK, andere An- und Abflugverfahren als solche mit geradlinigem An- und Abflug auf 10 NM mit einem Hindernisfreiwinkel von 1:50 zu betrachten, drängt sich der (wahrscheinlich nicht unbegründete) Verdacht auf, dass hier ein Flugplatz geschaffen werden soll, der auch mit leistungsschwachen Maschinen älterer Bauart, mangelhaft ausgerüstet mit veralteter Flugelektronik, von unerfahrenen und schlecht ausgebildeten Piloten gesteuert, befliegen werden kann. Frachtflieger aus dem ehemaligen Ostblock??

Soll ein Flughafen Kassel-Calden aber in das europäische Flugnetz eingebunden werden, so würden auf ihm die gleichen Piloten und Maschinen starten und landen, die auch (beispielsweise) auf dem London City Airport auf einer 1500 m langen Bahn starten und landen. Damit wird es hinfällig und geradezu lächerlich, als Ersatz für einen ausreichenden, aber sanierungsbedürftigen Flugplatz einen extrem kostspieligen neuen nach den veralteten Anforderungen der 1960'er Jahre zu bauen.

Die von der britischen CAA vorgeschriebenen Abflugrouten (SIDs) des London City Airport LCY mit seiner Bahnlänge von 1500 m (wie der jetzige VLP Kassel-Calden) schreiben beim Start nach Osten eine flache Kurve nach Norden beim Punkt D1 (1 NM = 1,85 km vom Ende der Bahn) vor; beim Start nach Westen wird bei D1.5 (nach 2,8 km) nach Norden abgedreht. Der Anflug ist nur auf den letzten 5 NM (Anflug von Westen) bzw. 6 NM (Anflug von Osten) geradlinig.

Nordhessen hat eine intelligentere Lösung auf neuestem technischem Stand verdient – übrigens zu einem Zehntel der jetzt vorgesehenen Kosten!

Hierzu wurden (u.a. am 19. 09. 06 und am 25. 09. 06) im Erörterungsverfahren mehrere Anträge gestellt, etwa folgenden Inhalts:

Von unabhängigen Gutachtern ist ein Vergleich der Flugbedingungen von Kassel-Calden und London City Airport zu erstellen mit dem Ziel der genauen Klärung der Möglichkeit innereuropäischer Linienflüge nach dem Londoner Modell im VLP Kassel-Calden mit der jetzigen Landebahnlänge von 1500 m. Insbesondere ist zu prüfen, welche Möglichkeiten der Modernisierung der An- und Abflugverfahren am bestehenden Verkehrslandeplatz Kassel-Calden (EDVK) bestehen, vor allem durch

- Vergrößerung des Hindernis-Freiwinkels und Verkürzung des geradlinigen Abflugs entsprechend der am Londoner City Airport LCY (EGLC) geltenden An- und Abflugverfahren (SIDs und STARs),
- unter Berücksichtigung der Leistungsdaten moderner Flugzeugtypen und bei
- Installation moderner Flugeitsysteme

Die Angelegenheit der An- und Abflugverfahren hat auch bei der Variante C des Neubauvorhabens eine erhebliche Bedeutung: Würde von dem „Standardverfahren“ des auf 10 NM geradlinigen An- und Abflugs bei einem Hindernisfreiwinkel von 1:50 abgerückt,

- könnte die Lärmbelästigung durch Überflüge der Stadt Hann. Münden vermieden werden, und
- entfielen die Notwendigkeit, die Windkraftanlagen bei Immenhausen abzubauen (und eine Entschädigung in mehrstelliger Millionenhöhe für entgangene Gewinne zu zahlen).

Sicherheitsmärchen:

Vogelschlagrisiko bleibt unberücksichtigt

In der Umgebung von Calden bevölkern sie für Wochen im Herbst und Frühjahr den Himmel: Bis zu 80.000 Kraniche werden im Herbst und Frühjahr in unserer Region gezählt. Für Flugzeuge stellen sie mit ihrer Masse von bis zu 7 kg und ihrer Spannweite von bis zu 2,20 m ein erhebliches Risiko dar. Um so erstaunlicher ist es, dass dieses Risiko in den PFV-Unterlagen zum Flughafen-Neubau in Kassel-Calden völlig ausgeblendet wird – obwohl die Bundesluftwaffe zur Zeit der Vogelzüge ein Flugverbot für ihre Flugzeuge verhängt.

Der weitere Bereich des geplanten Flughafen-Neubaus Kassel-Calden – insbesondere die An- und Abflugschneisen – wird während des Vogelzugs im Herbst und im Frühjahr von diesen Großvögeln mehrere Wochen lang überquert. Die Schwärme von oft mehreren hundert Vögeln fliegen in Höhen von etwa 300 bis 800 Metern über Grund und durchqueren dabei sowohl die Kontrollzone wie die An- und Abflugsektoren des Flugplatzes. Sie stellen während dieser Zeit eine erhebliche Gefährdung auch großer Flugzeuge dar (Triebwerksausfall, strukturelle Schäden, Notlandungen, Gefährdung Dritter). (s. Dokumentation in www.FlughafenneubauKassel.Moeller-Meinecke.de).

In den PFV-Unterlagen wird die Gefährdung durch Vogelschlag lediglich im „Bereich der Umzäunung“ untersucht, wo die Flugzeuge sich in Bodennähe oder bereits am Boden befinden und eine Gefährdung durch große Zugvögel nicht gegeben ist.

In der Erörterung wurde u.a. die Beantwortung der folgenden Fragen angemahnt:

- Muss nicht im Interesse der Flugsicherheit die für Kassel-Calden spezifische Gefährdung durch Vogelschlag auch in der gesamten Kontrollzone und im An- und Abflugsektor genau untersucht werden?
- Wer haftet für Schäden durch Vogelschlag im Flughafenbereich, wenn der Vorhabensträgerin oder der Genehmigungsbehörde in dieser Beziehung Nachlässigkeit bei Planung und Genehmigung nachgewiesen werden kann?

Aufschwungmärchen:

Region verliert Attraktivität und Finanzkraft

Noch im Raumordnungsverfahren wurde 2001/2002 die angebliche Notwendigkeit des Flughafen-Neubaus Kassel-Calden damit begründet, dass es nur so möglich sei, die ständigen (vom Steuerzahler zu finanzierenden) Defizite der Flughafen-Gesellschaft zu verhindern und die „Schaffung einer betriebswirtschaftlich tragfähigen Basis“ zu erreichen.

Davon ist nun nichts mehr zu hören. Inzwischen ist auch für Flugplatzchef Ries selbstverständlich, „dass alle Flughäfen mit Steuergeldern finanziert werden“, dass „mit Starten und Landen von Flugzeugen kein Geld zu verdienen sei“, dass aber eine „rein betriebswirtschaftliche Betrachtung ... zu kurz“ greife und daher „eine regionalwirtschaftliche Betrachtung von Nöten“ sei. Dadurch werde „der bisherige Verlust der Flughafen GmbH von ca. 1,5 Millionen Euro (im Jahr) jedenfalls mehr als ausgeglichen.“ (Zitate aus dem RP-Protokoll vom 20. 09. 06). Ein entsprechendes Gutachten werde derzeit „von der Uni Trier“ erstellt. (Gemeint war die Fachhochschule Trier.)

Was in diesem Auftragsgutachten zu stehen habe, erläuterte dessen Autor von der Fachhochschule Trier am 21. 08. 2006 in einem etwa einstündigen Telefongespräch seinem Gesprächspartner Prof. Dr. Bossel (ehemals Uni Kassel). Der Auftrag der FGK gebe ihm vor, dass nur über „positive Auswirkungen“ des Flughafens berichtet werden dürfe; mögliche negative Auswirkungen seien nicht zu berücksichtigen. Dem Auftragnehmer war offensichtlich nicht wohl bei diesem Auftrag – dass er sein Problem offen ansprach, ehrt ihn. Darauf angesprochen, dass es ein ehernes Gebot der Wissenschaftlichkeit und eine Verpflichtung gegenüber der Gesellschaft sei, alle Facetten eines Problems möglichst vollständig, objektiv und sachlich zu erfassen und zu berichten, zog sich der Experte auf die Position zurück, dass man an ihn als Fachhochschullehrer in dieser Beziehung nicht die gleichen ethischen Ansprüche stellen könne wie an einen Universitätsprofessor.

Ein anderer Professor der Universität Kassel, dem sich der Auftragnehmer persönlich offenbarte, urteilte nach dem Gespräch: „Dem kommt das schlechte Gewissen zu den Ohren raus!“

Welche „positiven Auswirkungen“ sollen nun in der „regionalwirtschaftlichen Betrachtungsweise“ von der Notwendigkeit des Flughafens überzeugen? Hier sind einige, von denen positive Wirkungen zu erwarten wären, wenn sie denn einträfen:

- zusätzliche direkte, indirekte und katalytische Arbeitsplätze und Umsätze (die lassen sich beliebig – aber nicht glaubwürdig – hoch rechnen, wenn man nur entsprechende Annahmen macht)
- zusätzliche direkte und indirekte Steuereinnahmen aus denselben für Kommunen und Landkreis
- zusätzliche Einnahmen durch Flugtourismus nach Nordhessen (Jumbos voller Ölscheichs mit ihren Harems, die alle in nordhessischen Badestädten zwecks Kuren und Wellness wochenlang Station machen werden – wie ein FDP-Politiker sich neulich erhoffte? Touristen für die künstlichen Strände, die im kalten und feuchten Beberbeck geschaffen werden sollen?)

Welche „negativen Auswirkungen“ sollen *nicht* berücksichtigt werden, um zu erreichen, dass sich eine „positive“ regionalwirtschaftliche Bilanz ergibt?

- Kaufkraftabfluss in mehrstelliger Millionenhöhe, wenn ein Billigflieger-Angebot dazu verlockt, in London oder Paris statt in der Region Kassel einzukaufen.
- Finanzielle Einbußen für mittelständische Tourismus- und Gastronomiebetriebe der Region durch Kaufkraftexport und Attraktivitätsverlust der Region, und entsprechender Verlust an Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen.
- Entzug öffentlicher Mittel zur Deckung der Kosten und Defizite für Bau und Betrieb des Flughafen-Neubaus und Subventionierung des Flugbetriebs.
- Entsprechende Reduzierung öffentlicher Leistungen bei Kindergärten, Schulen,

Sportstätten, Bürgerhäusern, Fürsorgeeinrichtungen, Altenpflege usw., weil Personal reduziert werden muss und Einrichtungen und Bauten vergammeln.

- Verminderte Wohnqualität mancher Gebiete durch Fluglärmelast und Wertverlust der Immobilien (lt. Erörterung 15 bis 20 % Wertverlust).
- Durch unattraktive öffentliche Leistungen und Wohnwertverlust sinkende Attraktivität der Region und wachsende Schwierigkeiten, Unternehmen anzusiedeln, die neue Arbeitsplätze schaffen.
- Dadurch ergibt sich eine negative Attraktivitätsspirale: weitere Einkommens- und Steuerverluste, weitere Einschnitte bei Stadt Kassel, Landkreis und Kommunen, weitere Verluste an Arbeitsplätzen und Bevölkerung, usw.

Wem ist mit einem einseitigen Gutachten gedient, das nur positive regionalwirtschaftliche Auswirkungen berücksichtigen darf, negative aber unterschlagen muss? Früher oder später kommt die Wahrheit ja doch an den Tag – aber dann sind die Flughafen-Millionen bereits in den Sand gesetzt, und die jetzt Verantwortlichen in Wirtschaft, Verwaltung und Politik nicht mehr im Amt und nicht mehr zur Rechenschaft zu ziehen. Leider.

Die Frage der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen sollte aber genau geklärt werden, bevor man sich auf den Flughafen-Neubau einlässt. Frage an die Anhörungs- und Genehmigungsbehörde (RP) daher: Wird ein in möglichst jeder Beziehung unabhängiges, in seiner Aussage verlässliches und überprüfbares, zusätzliches Gutachten zur Klärung des strittigen Sachverhalts eingeholt?

Bestellte Märchen:

Auftragsgutachten vs. wissenschaftliche Ethik

Wer traut noch einem bestellten „Gutachten“, das für die Interessen des Auftraggebers „wissenschaftlich“ verbrämte Begründungen liefern soll? Auch beim Erörterungstermin war das Misstrauen gegenüber den bestellten Gutachten der „Vorhabensträgerin“ FGK allgegenwärtig. Für deren Vertreter scheint selbstverständlich zu sein, dass Auftraggeber das Ergebnis der von ihnen bestellten Gutachten bestimmen.

Beispiel ein Vermerk im RP-Protokoll vom 20. 09. 06: „Herr Ries wies darauf hin ... Außerdem habe Herr Prof. Dr. Bossel selbst ein Gutachten verfasst und dies sicherlich auch nach dem Auftraggeber ausgerichtet.“ Die Bemerkung verrät, dass es für Herrn Ries selbstverständlich ist, dass „Gutachten ... nach dem Auftraggeber ausgerichtet“ werden. Das scheint allerdings auch der RP zu vermuten, da er solche Gutachten gelegentlich einer „Qualitätsprüfung“ unterziehen lässt, in deren Verlauf eine Krähe der anderen kein Auge aushackt und die jeweilige „Qualität“ bescheinigt. Nebenbei: Das Bossel-Gutachten zum Flughafen-Neubau (s. Interessante Links) hatte keinen Auftraggeber. Internationalen wissenschaftlichen Standards entsprechend ist es voll dokumentiert und überprüfbar; seine Schlussfolgerungen sind hieb- und stichfest.

Wissenschaftler sollten sich missbraucht fühlen, wenn sie zur Untermauerung einseitiger Interessen herhalten müssen – auch wenn das manchmal viel Geld bringen kann. Für Hunderttausende von

ihnen in aller Welt ist dagegen selbstverständlich, dass sie sich unabhängig vom möglichen Ergebnis objektiv an Fakten orientieren und überprüfbare Erkenntnisse liefern: Ihre wissenschaftlichen Ergebnisse werden vor der Veröffentlichung in renommierten (fast ausschließlich englisch-sprachigen) Wissenschaftszeitschriften von mehreren (anonym bleibenden) Sachverständigen geprüft, bevor sie gedruckt werden können.

Es wäre zu wünschen, dass Gutachten zu wichtigen und kostspieligen Vorhaben wie Flughafen-Neubauten (oder Atomkraftwerke, oder Magnetschwebbahnen, oder Gesundheitsreformen) gleichen wissenschaftlichen Standards genügen, um so die bestmögliche Entscheidungsbasis zu bieten. Aber davon sind wir in Deutschland wohl noch weit entfernt, und leider sind viele „Wissenschaftler“ in diesem Land an diesem Zustand nicht ganz unschuldig.

Autor dieser Ausgabe des „Nordhessischen Weitblick“ (Nr. 30 vom 20. 10. 06): Prof. i.R. Dr. Hartmut Bossel.

Der Luftfahrt-Ingenieur und Systemwissenschaftler H. Bossel (geb. 1935) versah Professuren an der University of California in Santa Barbara und an der Universität Kassel und war dort Gründungsdirektor und Leiter vieler Forschungsvorhaben am Wissenschaftlichen Zentrum für Umweltsystemforschung. Er hat Luftfahrttechnik und Aeronautical Sciences in Deutschland und USA studiert (Dipl.-Ing. TU Darmstadt 1961, Ph.D. (Dr.) University of California in Berkeley 1967). Autor von etwa 600 wissenschaftlichen Veröffentlichungen und 40 Büchern und von vielen Gutachten für staatliche und gemeinnützige Einrichtungen.
(www.hartmutbossel.de)

Interessante Links

Disclaimer: Wir machen uns die Inhalte der externen Links nicht zu Eigen; diese stehen in alleiniger Verantwortung der jeweiligen Domain-Betreiber.

www.fluchhafen.de (Informationen zum Flughafen Kassel-Calden)

www.hannoversch-muenden.de (viele Informationen zum Flughafen Kassel-Calden)

www.FlughafenneubauKassel.Moeller-Meinecke.de (wichtige Informationen zum PFV Flughafen Kassel-Calden)

www.bi-wilhelmshausen.de.vu (Informationen zum Flughafen Kassel-Calden)

www.hn-aha.de/ksfbossel.pdf (H. Bossel: Unabhängiges wissenschaftliches Gutachten zum Flughafenprojekt Kassel-Calden, Jan. 2002)

www.hn-aha.de/ksfpfv.pdf (Fazit PFV-Erörterung Flughafen Kassel-Calden 2006)

www.vcd.org/hessen/Stellungnahme_Calden.pdf (Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland VCD zum Flughafen)

www.fluglaerm.de (Links zu rd. 20 Flugplatz-Initiativen, viele wichtige Informationen, nicht nur Fluglärm)

www.ig-oekoflughafen.de (Artikel zur Flughäfen und Entwicklungstendenzen)

www.keinflugplatzmm-berg.de (Informationen und Argumente Flugplatz Memmingen, auch anderswo gültig)

www.rp-kassel.de (dort über ‚Verkehr‘ zu Informationen über Planfeststellung Kassel-Calden usw.)

www.landkreis-kassel.de (Informationen zum Landkreis Kassel)

www.stadt-kassel.de (Informationen zur Stadt Kassel)

www.kassel-welterbe.de (Initiative Kulturregion Nordhessen)

www.avn.cooltips.de (Aktionsgemeinschaft Verkehr Nordhessen)