



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Silvia Eisenberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Flughafenausbau Kiel-Holtenau

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Die Stadt Kiel geht lt. KN vom 2.10. von folgenden Kosten für den Flughafenausbau Kiel-Holtenau aus:

Flughafeninvestition	= 62 Mio. DM
Straßenbaumaßnahme (Umlegung B503)	= 50 Mio. DM

1. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass mit diesen veranschlagten Kosten alle Kosten für beide Maßnahmen einschließlich Bodenbewegung, Schallschutz und Blendschutz erfasst worden sind?

Wenn nein, welche kostenträchtigen Maßnahmen sind nach Auffassung der Landesregierung nicht in dieser Kostenrechnung enthalten?

Die veranschlagten Kosten umfassen alle Maßnahmen, die für den Flughafenausbau und die Verlegung der B 503 erforderlich sind. Das sind z. B. die gesamte bauliche Einrichtung der Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Erdbewegungen und Maßnahmen für Schallschutz. Kosten für Blendschutz sind nicht veranschlagt, da solche Vorkehrungen nach dem derzeitigen Planungsstand nicht für erforderlich gehalten werden.

2. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass das von der Stadt Kiel in der o.g. Presseveröffentlichung vorgelegte Finanzierungskonzept für den Bereich **der Flughafeninvestition** von 62 Mio. zutreffend ist (30% Übernahme durch die KFG, 70%-ger Zuschuss zu 70% der Investitionskosten aus GA-Mitteln, Rest v. ca. 13 Mio. durch die Stadt Kiel)?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Beträge würden im Rahmen dieses Finanzierungskonzeptes auf das Land S.-H. entfallen

- a) als Anteilseigner der KFG und
- b) als Investitionszuschussgeber im Rahmen der angedachten GA-Mittel?

Das in der Presse zitierte Finanzierungskonzept für einen Ausbau mit einem Investitionsvolumen von 62 Mio. DM zeigt eine von mehreren Möglichkeiten zur Finanzierung des Vorhabens auf. Im Rahmen dieses Finanzierungsmodells würde der Zuschuss aus GA-Mitteln rd. 30,4 Mio. DM betragen. Die Landesregierung wird über das Finanzierungskonzept im Zusammenhang mit der Beschlussfassung über einen Ausbau des Flughafens entscheiden.

3. Ist davon auszugehen, dass der Bund die GA-Mittel wegen des Projektes Kiel-Holtenau erhöht?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn nein: Welche bereits angemeldeten Projekte müssten aufgrund des Projektes Flughafen ausbau in der Prioritätenliste des Landes verschoben werden?

Nein.

Abgesehen von der Mitteleinplanung für Projekte mit erteilter Bewilligung oder mit Vertrauensschutz für eine Bewilligung in Höhe von insgesamt 266,6 Mio. DM gibt es keine „Prioritätenliste“ des Landes. Im Regionalprogramm 2000 steht für die Infrastrukturförderung insgesamt ein Mittelvolumen von 652,7 Mio. DM (EFRE-, GA- und Landesmittel) zur Verfügung. Über die getroffenen Förderentscheidungen hinaus gibt es keine „Prioritätenliste“ des Landes, die bei einer Bewilligung von Zuschüssen für den Ausbau des Flughafens geändert werden müsste. Im Übrigen werden die Auswahlentscheidungen für weitere Projekte unter Berücksichtigung der regionalen Prioritäten für Projekte des Programmjahres 2002 in den Sitzungen der IMAG „Regionalprogramm“ und der Ziel-Steuerungsgruppe am 15. bzw. 19.11.2001 getroffen werden.

4. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass das von der Stadt Kiel in der o.g. Pressemitteilung vorgelegte Finanzierungskonzept für den Bereich **der Straßenbaumaßnahme** zutreffend ist (35 Mio. aus Mitteln des Bundes für Bundesfernstraßen- und -ausbau, 15 Mio. auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, Rest v. ca. 4 Mio. von der Stadt Kiel)?

Das in der Presseberichterstattung dargestellte Finanzierungskonzept ist Grundlage für die derzeit laufenden Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau-

und Wohnungswesen (BMVBW).

5. Welche Kosten würden im Rahmen dieser Finanzierung auf das Land S-H entfallen, aufgeschlüsselt nach beiden Förderungsmöglichkeiten?

Angaben über die Kostenaufteilung können erst nach Abschluss der Verhandlungen mit dem BMVBW gemacht werden. Im Rahmen des zitierten Finanzierungskonzeptes würde zu dem Kostenanteil in kommunaler Baulastträgerschaft von 15 Mio. DM ein Zuschuss aus GVFG-Mitteln des Landes in Höhe von 11 Mio. DM bereitgestellt werden.

6. Wie viele Zuschüsse hat das Land S-H aus dem Topf des Bundes für Straßen-aus- und -umbaumaßnahmen in den Jahren 1998-2001 jährlich erhalten?

Die Länder erhalten generell keine Zuschüsse aus dem „Topf“ des Bundes für Aus- und -umbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen. Der Bund stellt allerdings für solche Maßnahmen in den Ländern Mittel im Bundeshaushalt bereit, die von den Straßenbauverwaltungen der Länder als Auftragsverwaltungen des Bundes bewirtschaftet werden. Für solche Maßnahmen standen in den Jahren 1998 rd. 10,6 Mio. DM, 1999 rd. 20,5 Mio. DM, 2000 rd. 18,3 Mio. DM und 2001 rd. 22,4 Mio. DM zur Verfügung.

7. Sind Verhandlungen geplant, aufgenommen oder ist abzusehen, ob der Bund für dieses Projekt die Mittel aus diesem Topf erhöhen wird?
Wenn nein: Welche bereits für die Jahre 2003-2007 geplanten Straßenum- und Ausbaumaßnahmen müssten aufgrund der Vorrangigkeit des Projektes Kiel-Holtenau verschoben werden?

Durch den Bund werden die Mittelansätze für den Bereich der Bundesfernstraßen jeweils in Relation der zur Verfügung stehenden Gesamtmitteln des Bundesfernstraßenhaushaltes und den Anmeldungen der Länder in Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen vorgenommen.

Im Rahmen der Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird geklärt werden, ob die Verlegung der B 503 in die Anmeldung des Landes für die mittelfristige Projekt- und Finanzplanung aufgenommen werden kann. Eine Aussage über die Verschiebung anderer Projekte ist auch deshalb nicht möglich, weil die mittelfristige Projekt- und Finanzplanung für den Zeitraum ab 2004 noch nicht aufgestellt ist.

8. Ist die Landesregierung als Gesellschafter der KFG und als Genehmigungsbehörde auch weiterhin der Auffassung, dass sich der Flughafenausbau bei einem zusätzlichen Gesamtliquiditätsbedarf von 27.381 Mio. bis zum Jahr 2011 und einem in Jahr 2011 immer noch bestehenden jährlichen Defizit von 2,2 Mio. "rechnet"?

Die Frage, ob eine Investition sich "rechnet", beurteilt die Landesregierung nicht allein nach den betriebswirtschaftlichen Auswirkungen für die Kieler Flughafengesellschaft, sondern auch unter Berücksichtigung von Alternativen und gesamtwirtschaftlichem Nutzen. Insoweit hat die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu einem Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau ergeben, dass ohne einen Ausbau das bisherige defizitäre Ergebnis der Flughafengesellschaft in stärkerem Maße ansteigen würde als bei einem Ausbau nach dem zugrunde gelegten Finanzierungsmodell. Eine volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse wird derzeit erarbeitet.

9. Wird die Landesregierung angesichts des geringen Interesses der Wirtschaft der K.E.R.N. Region (Gutachten v. Rohr, S. 26) am Flughafen Holtenau, angesichts der Ausbaukosten, des zukünftigen Liquiditätsbedarfes und der Einengung der geplanten Maßnahme auf den Raum Kiel überprüfen
 - a. die Einleitung eines vom Kreistag Rd-Eck. und den Kieler Umlandgemeinden einstimmig gewünschten Raumordnungsverfahren,
 - b. i.V. mit Hamburg den Neubau eines den Erfordernissen beider Länder angepassten Flughafens Kaltenkirchen?

Entgegen der Bewertung in der Fragestellung gibt es durchaus ein Interesse der Wirtschaft der K.E.R.N.-Region am Flughafen Holtenau. Dies bestätigen die Studie über die regionalökonomischen Effekte, die Entwicklung der Passagierzahlen im Linienflug sowie Aussagen der Kammern und Verbände der Wirtschaft.

Über die Frage, ob ein gesondertes Raumordnungsverfahren vor Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, wird das Ministerium für ländliche Räume im Zusammenhang mit der Grundsatzentscheidung der Landesregierung über einen Ausbau des Flughafens entscheiden.

Für eine Wiederaufnahme von Planungen für einen Flughafen Kaltenkirchen sieht die Landesregierung derzeit keinen Anlass.