Landkreis Kassel
Der Kreisausschuss

Absender: Kreistags-/Kreisausschussbüro **Vorlage-Nr.: 2011/0217**

Veranlasser / Verursacher **Datum: 04.10.2011**

Aktenzeichen:

Berichtsvorlage

Berichtsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 31.08.2011 betr. Kostensteigerung beim Ausbau des Flughafen Kassel-Calden

Beratungsfolge:

Gremium	am	Top	Status
Kreistag	02.11.2011	10	öffentlich

Dem Kreistag wird empfohlen, folgende Feststellung zu treffen:
Der Bericht des Kreisausschusses zum Berichtsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 31.08.2011 betr. Kostensteigerung beim Ausbau des Flughafen Kassel-Calden wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

Allgemeines
Der Kreistag hat am 11.12.2009 beschlossen: Der Kreisausschuss wird beauftragt, bei Veränderungen der Kosten für den Bau des Flughafens Kassel - Calden gegenüber den bisherigen Kostenschätzungen den Kreistag zu informieren.

Hierzu ist anzumerken, dass sich diese Beschlussfassung selbstverständlich auf eine möglicherweise gestiegene Kostenbeteiligung des Landkreises Kassel bezieht. Die neue Kostenerhöhung trägt aber allein das Land Hessen. Grundlage zur Flughafenfinanzierung bleibt nach wie vor der 2. Nachtrag zur Absichtserklärung des Landes Hessen, des Landkreises Kassel und der Gemeinde Calden.

1. Welchen Charakter hat das Interessenbekundungsverfahren?

Mit dem am 26. Juli 2011 veröffentlichten Aufruf zur Interessenbekundung beabsichtigen die Gesellschafter der Flughafen GmbH Kassel (FGK), im Rahmen eines strukturierten Bieterverfahrens einen strategischen Partner für den Flughafen Kassel-Calden zu gewinnen. Hierbei wollen die Gesellschafter der FGK vorzugsweise 10 – 49 % der bestehenden Anteile veräußern. Möglich sind jedoch auch andere Strukturen, etwa der Erwerb einer stillen Beteiligung, die Gründung eines Betreiber-Joint-Ventures oder anderer Vereinbarungen, z. B. die Übernahme des Betriebs des Flughafens Kassel-Calden in Form einer Dienstleistungskonzession.

Bei einer Veräußerung einer Minderheitsbeteiligung an der FGK oder einer künftigen Betreibergesellschaft an einen privaten Investor (Teilprivatisierung) ist sicherzustellen, dass diesem privaten Investor keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Form von Vorteilen durch einen nicht marktgerechten Kaufpreis für die Anteile zufließen. Dies wird – nach jüngster Kommissions-Praxis zwingend – durch ein (auch in der Privatwirtschaft übliches) Bieterverfahren sichergestellt. Gleichzeitig erfüllt dieses Verfahren die Anforderungen der Grundsätze der Transparenz und Nichtdiskriminierung, wie sie für die (vorliegend ebenfalls mögliche) Vergabe von Dienstleistungskonzessionen gelten.

Die Gesellschafter der FGK wollten mit der Einleitung dieses strukturierten, aber nicht an feste Fristen und Formen gebundenen Verfahrens diesen Anforderungen des Beihilferechts sowie der europarechtlichen Grundsätze der Transparenz und Nichtdiskriminierung gerecht werden.

Schließlich stellt dieses Verfahren rein wirtschaftlich die beste Möglichkeit dar, mögliche (weitere) Interessenten zu identifizieren und damit den bestmöglichen Preis zu erzielen.

2. Signalisierte bereits vor Einleitung des Interessenbekundungsverfahrens ein Investor Bereitschaft für eine strategische Partnerschaft am Flughafen Kassel-Calden?

Ja, es gibt bereits seit einiger Zeit einen Interessenten für eine strategische Partnerschaft. Um andere mögliche Interessenten nicht zu übergehen und für hinreichende Transparenz zu sorgen, haben die Gesellschafter die Einleitung des beschriebenen Verfahrens beschlossen.

3. Falls ja, was sind die Gründe, dass dieser Interessent am Interessenbekundungsverfahren nicht teilgenommen hat?

Der Interessent hat den Gesellschaftern während der Zeit zur Abgabe einer schriftlichen Interessenbekundung sein Interesse informell kommuniziert. Warum er bis zum Ablauf der veröffentlichten Abgabefrist keine schriftliche Interessenbekundung eingereicht hat, ist dem Landkreis Kassel nicht bekannt.

4. Falls nein, was sind die Gründe, dass es keinen Interessenten für die Beteiligung am Flughafen Kassel-Calden gibt?

entfällt.

5. Wird weiter nach interessierten Betreibern des Flugplatzes gesucht?

Es besteht weiter Kontakt zu dem potentiellen Investor. Auch andere Interessierte sind weiterhin aufgerufen, ihr Interesse zu bekunden. Die Frist zur Abgabe von Interessenbekundungen zum 15.08.2011 war – wie in der Veröffentlichung vom 26.07.2011 deutlich kenntlich gemacht worden ist – keine zwingende Ausschlussfrist, sondern lediglich eine Vorbehaltsfrist zur effektiven Durchführung des Bieterverfahrens. Sollten sich weitere Interessenten melden, werden die Gesellschafter der FGK ihre Angebote mit Interesse entgegennehmen und diskriminierungsfrei prüfen.

6. Wird es noch ein offizielles strukturiertes Bieterverfahren geben?

Soweit der bestehende Interessent sein nicht formell, jedoch informell bekundetes Interesse aufrechterhalten würde, würden die Gesellschafter der FGK das eingeleitete Verfahren weiterführen (andere Interessenten hätten dann die Möglichkeit, in dieses Verfahren einzusteigen). Wäre dies nicht der Fall, würden die Gesellschafter der FGK zu gegebener Zeit das strukturierte Bieterverfahren aufheben. In diesem Fall könnten sie (ähnlich wie im förmlichen Vergaberecht) in ein nicht-öffentliches Verhandlungsverfahren übergehen oder das Verfahren zu einem späteren Zeitpunkt erneut einleiten. Dies werden die Gesellschafter der FGK situationsbedingt entscheiden.

7. Wird es über den möglichen Verkauf von Anteilen einen Gesellschafterbeschluss geben?

Die Gesellschafter haben bereits vor Einleitung des Interessenbekundungsverfahrens einen grundsätzlichen Beschluss zur Suche eines Investors für den Verkauf von Gesellschaftsanteilen gefasst. Dieser Beschluss enthält jedoch keine Konkretisierungen hinsichtlich der Höhe des zu verkaufenden Anteils bzw. welcher Gesellschafter welchen Anteil abgibt. Die Gesellschafter der FGK werden auch die künftigen Entscheidungen im Hinblick auf die Zukunft der FGK im Einklang mit den gesellschaftsrechtlichen und satzungsmäßigen Anforderungen durch entsprechende Gesellschafterbeschlüsse treffen.

<u>Kostenentwicklung</u>

1. Seit wann gibt es Hinweise auf eine erneute Kostensteigerung? Wie wurde darauf reagiert?

Seit Beginn der Bauarbeiten im April 2011.
Es wurden mittels neuer Analysen der Marktentwicklungen bei den Herstellungs-, Arbeits-, Rohstoffkosen und anderer Kostenelemente Kostensteigerungen festgestellt. Diese Analysen wurden zusätzlich durch eine externe Controlling-Agentur überprüft.

2. Was waren die Gründe für die Baukostensteigerung in Höhe von rund 23,7 Mio. €?

Die Baukostensteigerung resultiert im Wesentlichen aus der zeitlichen Verzögerung des Beginns der Arbeiten, die dazu führte, dass marktübliche Baupreissteigerungen von

jährlich 2,5 % und eine massive Erhöhung der Energiekosten in der Kalkulation zu berücksichtigen waren.

Hinzu kommen die Realisierung von Baugrundrisiken im Bereich der Erdbewegung und des Erdbaus sowie die Anhebung des geschätzten Anteils der Planungs- und Baunebenkosten von 14 % auf 16 % der kalkulierten Bausumme.

3. Wieso konnte im Falle der Kostensteigerung bei Erdbewegung und Erdbau in Höhe von 5,3 Mio. € nicht schon im Vorfeld die Beschaffenheit des Baugrunds hinreichend untersucht werden, um das Baugrundrisiko zu minimieren?

Das Baugrundrisiko erfasst per definitionem nur solche Vorkommnisse, die durch keinen der Vertragspartner verschuldet und vorherzusehen waren und bei denen trotz Einsatz aller technischer Möglichkeiten der Baugrunduntersuchung und trotz höchster Sorgfalt aller Beteiligten eine restlose Aufklärung der Baugrundverhältnisse nicht möglich war und dies zu den später eingetretenen Problemen geführt hat.

Der Bauherr ist seinen Verpflichtungen im Vorfeld zur Untersuchung und Beschreibung des Baugrundes nach den Regeln der Technik umfassend nachgekommen. Hierzu wurden bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens umfassende Baugrunderkundungen durchgeführt, um die grundsätzlichen Eignung des Untergrundes zur Realisierung des Vorhabens festzustellen und nachzuweisen. Diese im Vorfeld durchgeführten Bodengutachten können jedoch nur punktuell und bedingt verlässlich Auskunft über die Beschaffenheit des Baugrundes (z.B. Ablagerungen, Bodenklassen) geben.

Mit der Kostenerhöhung hat sich damit ein in der Natur der Sache liegendes, unvermeidbares Restrisiko, das bei Inanspruchnahme des Baugrundes zu unvorhersehbaren Wirkungen bzw. Erschwernisse führen kann, realisiert. Immerhin sind insgesamt 4,8 Mio. Kubikmeter Erde zu bewegen (davon 0,5 Mio. Kubikmeter Entfernung Oberboden und 4,3 Kubikmeter im Rahmen des Auftrags zum großflächigen Erdbau).

Darüber hinaus hat im Bereich der Erdarbeiten die Notwendigkeit eines vergaberechtlichen Nachprüfverfahrens zur zeitlichen Verzögerung des Baubeginns geführt. Aus diesem Grund musste mit Blick auf den Ablaufplan und die Termineinhaltung eine kostenaufwendige Terminsicherungsvereinbarung (knapp 3 Mio. €) geschlossen werden, die sich ebenso kostenerhöhend ausgewirkt hat wie die massive Erhöhung der Energiepreise (insbesondere die im vergangenen Jahr um mehr als 16 % gestiegenen Dieselpreise).

4. Wieso waren die Kostensteigerungen, unter anderem für die Hochbauten und Betriebsstraßen, in der letzten aktualisierten Gesamtinvestitionskostenermittlung vom März 2010 in Höhe von 225 Mio. € nicht ausreichend berücksichtigt?

Die letzte Gesamtinvestitionskostenermittlung im März 2010 wurde auf Grundlage der zum damaligen Zeitpunkt bestehenden Marktsituation und üblichen Preise erstellt. Die Erhöhung der kalkulierten Kosten u. a. für Hochbauten (ca. 1,93 Mio. €) und Betriebsstraßen (1,36 Mio. €) beruht auf der allgemeinen Preisentwicklung in diesen Sektoren seit März 2010.

5. Warum musste der Anteil der Planungs- und Baunebenkosten von 14 % auf 16 % der kalkulierten Bausumme angehoben werden?

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass steigende Baukosten grundsätzlich steigende Planungs- und Baunebenkosten zur Folge haben.

Der Ansatz der Planungs- und Baunebenkosten beruht auf einer Empfehlung der Beraterfirma Ernst & Young Real Estate GmbH (EYRE), die bei ihrer Kostenschätzung entsprechende Erfahrungswerte herangezogen hat. Danach sei der Ansatz von 16 % absolut üblich. U. a. wird der erhöhte Ansatz mit der Notwendigkeit zusätzlicher Leistungen durch zusätzliche betriebliche und behördliche Anforderungen sowie Veränderungen der Ausführung und erhöhte Qualitätssicherung (Fremdüberwachung, Anti-Claim-Management) begründet.

6. Auf welcher Grundlage wurde der Risikosicherheitszuschlag über 22,3 Mio. € berechnet?

Auch der Ansatz des Sicherheitszuschlags beruht auf Erfahrungswerten. Dabei wurde die „Risikoträchtigkeit“ jeder einzelnen Kostenposition im Hinblick auf unvorhersehbare Mehrkosten in Bezug auf den Ausführungsstand des jeweiligen Gewerkes beurteilt. Hierzu wurde ebenfalls einer Empfehlung der Beraterfirma EYRE gefolgt.

7. Wir bitten um Vorlage der aktualisierten Kostenberechnung mit einer Erläuterung der jeweiligen Berechnungsgrundlage im Vergleich zur vorherigen Kostenschätzung

Vorlage von internen Unterlagen der Flughafen GmbH Kassel können nicht erfolgen.

<u>Leistungsfähigkeit des Flugplatzes</u>

1. Woraus speist sich die Überzeugung und Zuversicht der Anteilseigner im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Flugplatzes Kassel-Calden vor dem Hintergrund, dass alle anderen Regionalflughäfen im Augenblick eher negative Prognosen zu verzeichnen haben?

Die Anteilseigner stützen sich auf die Bedarfsprognose für den Verkehrsflughafen Kassel-Calden, die im vergangenen Jahr unter dem Eindruck der Finanz- und Wirtschaftskrise noch einmal aktualisiert und bestätigt wurde. Danach haben die Wirtschaftskrise und deren Folgen zu keinem Trendbruch in der Luftverkehrsentwicklung geführt, die vor 2008 regelmäßig Zuwachsraten von deutlich über 5 % aufwiesen. In den Monaten Januar bis Juli 2011 ist das Passagieraufkommen an den deutschen Flughäfen um 6,9 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen (ADV Monatsstatistik 07/2011). Für Kassel-Calden sieht die aktualisierte Bedarfsprognose in einem überschaubaren Zeitraum von 5 bis 10 Jahren ab Inbetriebnahme des ausgebauten Regionalflughafens unverändert einen Verkehrsbedarf von 500.000 bis 600.000 Passagieren, wobei diese Größenordnung je nach Wirtschaftsentwicklung etwas früher oder etwas später erreicht werden kann.

Die unterdurchschnittliche Entwicklung der Passagierzahlen an manchen Regionalflughäfen (nicht an allen) hat diverse Gründe und müsste sicherlich im Einzelnen analysiert werden. Vielfach handelt es sich um Konversionsprojekte, die nicht aufgrund

eines analysierten Bedarfs, sondern aus anderen Gründen realisiert wurden. Sofern diese Flughäfen nah an der Grenze zum benachbarten Ausland liegen, dürfte seit Anfang des Jahres auch die Einführung der Luftverkehrssteuer zu einem Rückgang geführt haben. All dies trifft auf Kassel-Calden nicht zu: Die Luftverkehrsprognose Deutschland 2020 der Intraplan Consult GmbH, erstellt im Auftrag der „Initiative Luftverkehr“ (in dieser Initiative sind folgende Unternehmen zusammengeschlossen: Deutsche Flugsicherung GmbH, Flughafen München GmbH, Deutsche Lufthansa AG und Fraport AG), hat – ebenso wie die konkrete Bedarfsprognose für den Verkehrsflughafen Kassel-Calden derselben Firma – für die Region Nordhessen eine Erschließungslücke hinsichtlich der Anbindung an den Luftverkehr festgestellt. Im Übrigen unterscheidet Kassel-Calden von anderen Regionalflughäfen seine zentrale Lage innerhalb Deutschlands und innerhalb einer Region, die viele Logistikunternehmen beherbergt.

2. Welche Schätzungen gibt es, wie lange und in welcher Höhe die einzelnen Anteilseigner Defizite im Betrieb ausgleichen müssen?

Im Zusammenhang mit der zweiten Notifizierung im Jahre 2010 haben die Gesellschafter den Businessplan für die Flughafen GmbH Kassel noch einmal überarbeitet und insbesondere an die zeitliche Verschiebung der Inbetriebnahme angepasst. Danach wird damit gerechnet, dass die Betreibergesellschaft – ohne Berücksichtigung von Abschreibungen aus der Gesamtinvestition, die von den Gesellschaftern getragen wird – bereits im Jahr 2017 die Gewinnschwelle erreichen wird. Des Weiteren wird vorausgesetzt, dass die Betreibergesellschaft von der öffentlichen Hand Ausgleichszahlungen für die Übernahme bestimmter hoheitlicher Aufgaben (namentlich Luftaufsicht, Flughafenfeuerwehr, Flugsicherungsdienste) erhält.

Bis dahin werden Jahresfehlbeträge von den Gesellschaftern im Verhältnis ihrer Anteile an der Gesellschaft ausgeglichen (Landkreis Kassel 13 %).

3. Wer hat die aktuelle Bedarfsprognose für den Flugplatz erstellt? Ist diese öffentlich zugänglich?

Die Firma Intraplan Consult GmbH, die über weit reichende Expertise auf diesem Gebiet verfügt
Ja, sie ist unter anderem Bestandteil des Feststellungsbeschlusses.

4. Welche Annahmen liegen dieser Prognose zugrunde?

Der Bedarfsprognose liegen im „wahrscheinlichen Szenario“, an dem sich die Planungen orientieren, folgende Prognoseprämissen zugrunde:

- leichte Bevölkerungsabnahme (gemäß aktueller Raumordnungsprognose)
- durchschnittliches jährliches Wirtschaftswachstum 2005 bis 2020 von real 2 %
- Luftverkehrspreise real konstant
- landseitige Anbindung über die B 7 Ortsumgehung Calden sowie Busanschluss nach Kassel
- Low-Cost-Preisniveau 25 % niedriger als konventionelle Luftverkehrsgesellschaften
- Luftverkehrsangebot: Linie, Low-Cost, Touristik gemäß Anfrage

5. Wie lauten die konkreten aktualisierten Prognosezahlen an Flugverkehrsleistungen im Passagier-, qualifizierten Geschäfts- und Frachtverkehr?

Für Kassel-Calden sieht die aktualisierte Bedarfsprognose in einem überschaubaren Zeitraum von 5 bis 10 Jahren ab Inbetriebnahme des ausgebauten Regionalflughafens unverändert einen Verkehrsbedarf von 500.000 bis 600.000 Passagieren.

Die Bedarfsprognose der Intraplan Consult GmbH aus 2006 nannte folgende Zahlen: Im „wahrscheinlichen Szenario“ liegt das Passagieraufkommen des Regionalflughafens Kassel-Calden im Jahr 2015 bei 540.000 und im Jahr 2020 bei 640.000. Vom Passagieraufkommen im Jahr 2020 wird der Urlaubs- und sonstige Privatreiseverkehr ca. 80 % (513.000 im „wahrscheinlichen Szenario“) und der Geschäftsreiseverkehr ca. 20 % (127.000 im „wahrscheinlichen Szenario“) ausmachen.

Im „wahrscheinlichen Szenario“ liegt das Frachtaufkommen des Regionalflughafens Kassel-Calden unter Berücksichtigung der bestehenden genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen (insbesondere zum eingeschränkten Nachtflugverkehr) im Jahr 2015 bei 2.700 t, im Jahr 2020 bei 3.000 t. Auf der geplanten Start- und Landebahn von 2.500 m können keine Langstreckenflüge mit Frachtmaschinen durchgeführt werden. Vielmehr wird sich der Frachtverkehr auf den sog. Anforderungsverkehr (Frachtcharter) beschränken, wovon ca. 23 % (700 t) als konventionelle Beifracht in Passagierflugzeugen, ca. 23 % (700 t) als konventionelle Fracht mit Frachtflugzeugen und ca. 54 % (1.600 t) als Kurier-, Express- und Paketfracht (sog. KEP-Verkehr) prognostiziert werden.

6. Wie ist die verkehrliche Erschließung des Flugplatzes vorgesehen (Individual- und Öffentlicher Verkehr)?

Der Verkehrslandeplatz ist über die Bundesstraßen B 7 und B 83 und die Landesstraße L 3214 sowie indirekt über die Autobahnen A 44, A 49 und A 7 angebunden. Es existiert eine Buslinie 46 zum Hauptbahnhof Kassel bzw. Warburg, jedoch kein unmittelbarer Schienenanschluss. Der nächste Fernbahnhof ist der ICE Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe.
Weitere Planungen im Bereich des ÖPNV werden geprüft.

7. Auf welcher materiellen Bewertungsgrundlage des Flugplatzes d. h. auf der Grundlage welcher Leistungsdaten wird mit Interessierten über Beteiligungen gesprochen?

In Vorbereitung des strukturierten Bieterverfahrens wurde bereits bei einem Informations-Memorandum sowie an der Erstellung eines Datenraums für die Due Diligence gearbeitet. Diese basieren auf den Daten des Ausbauprojektes, wie sie sich aus dem Planfeststellungsbeschluss ergeben.

8. Auf dem Flugplatz sind keine Starts und Landungen von Interkontinentalflügen aufgrund der Länge der Landebahn möglich. Besteht die Absicht, dies zu verändern?

Nein

9. Welches Interesse kann vor diesem Hintergrund die chinesische Fluggesellschaft Hainan an dem Flugplatz haben?

Der Landkreis Kassel wird sich, solange keine offizielle Interessenbekundung oder andere öffentliche Äußerung eines potentiellen Investors vorliegt, nicht zu möglichen Interessenten äußern. Er wird auch nicht über Motive von Investoren spekulieren.

Selbert
Erste Kreisbeigeordnete

Anlage/n:

Beschreibung
Berichtsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 31.08.2011 betr. Kostensteigerung beim Ausbau des Flughafen Kassel-Calden