

(vgl. Kapitel B I Sachverhalt) IFR-Charter-Betrieb in verstärktem Umfang (z. B. Mallorca, Malta, Tunesien) stattgefunden hat.

Die Vorhabensträgerin hat ferner mitgeteilt, dass das von der Einwenderin geltend gemachte Erbbaurecht bezüglich seines Wertes gutachtlich bewertet worden sei und entschädigt würde.

Alle Übrigen von dem Bevollmächtigten vorgetragenen Einwendungen werden mit Verweis auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen.

8. Schienenanbindung

8.1 Verkehrsprognose und Verkehrskonzept

Bei den Überlegungen nach geeigneten Anbindungsmöglichkeiten des ausgebauten Verkehrsflughafens Kassel-Calden an das übergeordnete Verkehrsnetz ist auch die Möglichkeit einer Schienenanbindung untersucht worden. Bereits in dem vorausgegangenen Raumordnungsverfahren ist dieser Gedanke schon Gegenstand des Verkehrsgutachtens gewesen. In diesem Fachgutachten wird dargestellt, welche veränderten Verkehrsbelastungen zu erwarten sind, die aufgrund des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes und dem damit verbundenen erweiterten Angebot an zusätzlichen Gewerbeflächen entstehen werden.

Fraglos wird die optimale verkehrliche Anbindung des künftigen Verkehrsflughafens Kassel-Calden dessen Akzeptanz erhöhen. Die Qualität der verkehrlichen Anbindung richtet sich dabei aber auch zu einem erheblichen Teil nach dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen, weshalb die Wirkungen des Ausbausvorhabens Verkehrsflughafen Kassel-Calden auf die lokalen und regionalen Verkehrsströme in diesem Gutachten erfasst und bewertet worden sind.

Das Verkehrsgutachten im Raumordnungsverfahren baut daher methodisch und in wichtigen Rahmenbedingungen auf die Daten- und Netzstrukturen des Gesamtverkehrsplanes Zweckverband Raum Kassel auf, dessen Verkehrszellenstruktur zudem im unmittelbaren Umfeld des Verkehrsflughafens – soweit es nicht ohnehin zum Zweckverbandsgebiet gehört – noch verfeinert worden ist. Vom Zieljahr des Gesamtverkehrsplanes (2010) wird mit einer Trendprognose bezüglich der für den Verkehrsflughafen Kassel-Calden zu erwartenden Passagiere in Analogie zur Bedarfsprognose auf das Jahr 2015 geschlossen.

Als ein wichtiges Ergebnis wird in dem Gutachten festgehalten, dass für das Jahr 2015 mit einer Verkehrsbelastung auf der untersuchten Schienenverkehrsanbindung von insgesamt 1.850 Fahrgästen pro Tag zu rechnen ist. Diese Zahl liegt nach gutachtlicher Einschätzung im Grenzbereich eines tragfähigen Betriebes, so dass aus fachlicher Sicht vorgeschlagen wird, wegen feh-

lender betrieblicher Auslastung zumindest in dem Zeitraum bis zum Prognosejahr noch keinen Schienenverkehr zu verwirklichen.

Ob und inwieweit sich als mögliche Zwischenlösung stattdessen – wie in dem Gutachten vorgeschlagen – die Einrichtung eines Busshuttle-Verkehrs vom Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe zum Flughafen anbieten könnte, wird in erster Linie von der Entwicklung der Passagierzahlen und der Rentabilität eines solchen Verkehrsangebotes abhängig sein.

Angesichts dieser vorsichtigen Einschätzung zu einer möglichen Schienenverkehrsanbindung des Flughafens wird Baurecht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren für zweckentsprechende Schienenverkehrsanlagen und der damit zusammenhängenden Bauwerke nicht beantragt. Demzufolge hat die Vorhabensträgerin nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens keine Detailplanung der Schienenverkehrsanlagen mehr vorgenommen. Dies wird im Bedarfsfalle in einem späteren gesonderten Planfeststellungsverfahren zur entsprechenden Baurechtsbeschaffung geschehen müssen.

8.2 Planungsvorgabe für eine neue Schienenanbindung

Trotz allem ist die schienengebundene Erschließung des Flughafens in das verkehrliche Gesamtkonzept des Ausbauvorhabens mit eingebunden und nicht außer Acht gelassen worden. So ist abhängig vom Entwicklungsstand des Flughafens optional nach wie vor jederzeit eine Schienenanbindung, insbesondere des Oberzentrums Kassel, möglich. Um im Falle eines später doch aufkommenden Realisierungsgedankens unvorhergesehene Erschwernisse in der Bauausführung zu vermeiden, wurde in der Weise eine Option auf den Schienenverkehr gesichert, dass bereits heute ein Freihaltekorridor für eine eingleisige Schienentrasse von Ahnatal-Weimar über Calden bis Grebenstein untersucht und im derzeit geltenden Regionalplan Nordhessen als Schienentrasse planungsrechtlich dargestellt ist. Auf diese Weise wird verhindert, dass eine in der Zukunft dann womöglich abweichend entstandene städtebauliche Entwicklung der Realisierung eines solchen Schienenvorhabens unüberwindbar entgegenstehen könnte.

Der Freihaltekorridor ist mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und der Kurhessenbahn als Verkehrsträger für den öffentlichen Personennahverkehr abgestimmt.

8.3 Streckenbeschreibung

Die Gleisführung in Richtung Nordosten (Greibenstein) wird die innere Erschließungsstraße zum Bereich der Allgemeinen Luftfahrt und zum Gewerbegebiet „Flughafen“ sowie die Anbindung des Gewerbegebietes „Flughafen“ an die Bundesstraße 7 kreuzen. In beiden Fällen wird der Bau einer Überführung der Gleisanlagen über die v. g. Straßen durch Dritte erforderlich sein, die es der RegioTram ermöglichen wird, aus Süden kommend das Passagierabfertigungsgebäude des Flughafens Kassel-Calden zu erreichen.

Die Kreisstraßen 32 und 50 sowie die Landesstraße 3214 sind von dieser optionalen Planungsvariante nicht betroffen.

8.4 Einwendungen

Es wird eingewendet, dass es nur unter Verwendung von Steuermitteln möglich sein werde, eine Schienennetzanbindung zu schaffen, deren Kapazität ausreichen werde, die zu erwartende Zahl an Passagieren und das darüber hinaus anfallende Frachtgutaufkommen zu bewältigen. Dies gelte umso mehr, als es derzeit überhaupt noch keine Schienenanbindung des Flughafens gäbe. Eine Verbesserung dieser Situation durch den Einsatz von Steuermitteln würde aber eine unverhältnismäßige Subventionierung eines ansonsten nach den Gesetzen der freien Marktwirtschaft funktionierenden Betriebes darstellen.

Aus Sicht des Einwenders seien die vorliegenden Gutachten insoweit unzureichend und müssten deshalb nachgebessert werden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Kritik nicht. Nachdem das Verkehrsgutachten im Raumordnungsverfahren zu dem Ergebnis gekommen ist, dass ein Schienenverkehr gegenwärtig nicht wirtschaftlich zu betreiben sei, weil bis zum Prognosejahr 2015 mit einem nur relativ geringen Fahrgastaufkommen gerechnet werden könne, hat die Vorhabensträgerin von dem Bau einer Schienentrasse zum Flughafen abgesehen. Da ein solches Vorhaben somit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, konnte die Vorhabensträgerin folglich auch von weiteren Detailplanungen absehen. Mit der Darstellung eines Freihaltekorridors im Regionalplan Nordhessen ist im Übrigen für den Bedarfsfall die planungsrechtliche Sicherung für den Bau einer späteren Schienentrasse geschaffen worden.

Alle weiteren Einwendungen zu diesem Thema werden hiermit seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen, da eine rechtliche Auseinandersetzung mit den darin vorgebrachten Argumenten erst in einem späteren gesonderten Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleiben muss.