



Presseinformation

Kiel, den 22.09.2004
Es gilt das gesprochene Wort

Landtagsgruppe

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 144 08 305

E-mail: info@ssw-sh.de

Lars Harms

TOP 13 Luftverkehrskonzept Drs. 15/3634

Nun ist es endlich soweit. Wir haben weitere Gewissheit, dass der Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau völlig sinnlos ist. Ich möchte daher nicht die Debatten der letzten Jahre wiederholen, sondern einfach nur feststellen, dass man diese Erkenntnis eigentlich schon wesentlich früher hatte und dass es bessere Zeitpunkte gegeben hätte, um aus der Planung zum Ausbau von Kiel-Holtenau auszusteigen.

Die Kritik, die der SSW seit 2002 geäußert hat, wird jetzt durch das vorliegende Gutachten gestützt. Wenn man ehrlich ist, so gab es schon damals genügend Anhaltspunkte und auch Kritikpunkte, die eigentlich nur den Schluss zuließen, dass der Ausbau von Kiel-Holtenau unsinnig ist. Vor diesem Hintergrund war es nicht in Ordnung, dass sowohl die Landesregierung als auch die Stadt Kiel eine Grundsatzentscheidung für den Ausbau dieses Flughafens getroffen hatten. Wir gehen aber jetzt davon aus, dass diese Entscheidung zurückgenommen wird und man den Ausbau von Kiel-Holtenau endgültig ad acta legt.

Wir hätten schon damals das für den Flughafenausbau vorgesehene Geld lieber für realistische und wirklich zukunftssträchtige Projekte einplanen sollen. Jetzt haben wir das Problem, dass rund 50 Millionen Euro für den Flughafenausbau verplant worden sind und diese Mittel nun in vernünftige Projekte umgeleitet werden müssen. Dies kann zu Schwierigkeiten führen und wir müssen deshalb alles versuchen, die Fördermittel weiterhin in Schleswig-Holstein zu halten. Dafür haben wir nur noch sehr wenig Zeit. Deshalb ist es umso



wichtiger, dass wir jetzt schnell das Projekt Kiel-Holtenau beenden und ebenso schnell das Geld in andere Projekte umleiten.

Langfristig müssen wir aber auch in Bezug auf Kiel-Holtenau überlegen, ob es überhaupt Sinn macht, als Land weiterhin Anteile an der Kieler Flughafengesellschaft zu halten. Der Landesrechnungshof hat schon mehrfach festgestellt, dass es eigentlich nicht Aufgabe des Landes ist, Flughäfen zu betreiben. Wenn es wirklich ein so starkes Interesse der Kieler Wirtschaft und der Wirtschaft des Landes Schleswig-Holstein gibt, gute Flugverbindungen von Kiel aus zu haben, dann wäre es auch nur folgerichtig, dass die Wirtschaft sich an der Kieler Flughafengesellschaft beteiligt.

Der bevorstehende Ausstieg aus den Ausbauplänen zu Kiel-Holtenau war ja der Anlass für den Berichtsantrag der FDP. Wenn es um ein Luftverkehrskonzept geht, stellt sich ja erst einmal die Frage der Datenerhebung. Es geht am Anfang erst einmal nicht um die Umsetzung von einzelnen Projekten in Kiel, Hohn, Jagel, Kaltenkirchen oder anderswo, sondern um die Frage: Was brauchen wir wirklich?

Ein Flughafen lohnt sich nur, wenn man Geschäftsreiseverkehr und Charterverkehr zulässt. Auch Gütertransport lohnt sich nur, wenn auch Personen-Reiseverkehr auf dem betreffenden Flughafen stattfindet. Dies sind Tatsachen, denen wir von vornherein ins Auge sehen müssen. Hinzu kommt dann, dass man herausfinden muss, ob Gütertransport überhaupt von der hiesigen Wirtschaft nachgefragt wird. Dies sind alles Gesichtspunkte, die unserer Meinung nach noch nicht genügend untersucht worden sind.

Wir müssen also erst einmal anhand von nachvollziehbaren Kriterien herausfinden, ob Frachtverkehr nachgefragt wird und ob er sich rechnet, bevor man Vorschläge wie den Ausbau vom Flughafen Jagel als reinen Frachtverkehrsflughafen in die Welt setzt. Und selbst, wenn man nach der Erstellung eines Gutachtens zu dem Schluss kommt, dass eine Frachtverkehrsoption Sinn machen könnte, muss man den Leuten reinen Wein einschenken und sagen, dass damit im Rahmen einer Mischkalkulation auch weitere Verkehre verbunden sind. Ein reiner Frachtflughafen wird sich nicht lohnen und deshalb muss man von vornherein eine größere Lösung andenken, so ehrlich muss auch die CDU sein, wenn sie einen reinen Frachtflughafen in Jagel vorschlägt. Und diese Aussage gilt sowohl für Jagel als auch für Hohn.



Eine weitere Frage, die man sich stellen muss, ist die nach der Konkurrenzsituation gegenüber anderen Flughäfen. Und damit meine ich insbesondere Lübeck-Blankensee. Wenn man weiß, dass man Charterverkehr nicht ausschließen kann, dann muss man die Interessen von anderen Standorten in Schleswig-Holstein mit berücksichtigen. Wer also einen Universalflughafen im Norden plant, stellt auch Verkehre in Lübeck-Blankensee zur Disposition. Und wer einen Großflughafen in Kaltenkirchen als Ziel ausruft, wie die CDU, der hat Lübeck eigentlich schon abgeschrieben. Dann würde sich die Frage ernsthaft stellen, warum überhaupt noch Fördermittel in Lübeck verplant werden.

Sie sehen, liebe Kolleginnen und Kollegen, das ganze Thema ist mit einer Vielzahl von Unsicherheiten belastet. Und diese Unsicherheiten sind nur deshalb entstanden, weil man bisher kein vernünftiges Luftverkehrskonzept aufgestellt hat, aus dem ersichtlich ist, wie die Planungen der Landesregierung zu diesem Thema aussehen. Da hat man zwar ein Prestigeobjekt in Kiel-Holtenau geplant, aber eigentlich völlig vergessen, was man tatsächlich erreichen will. Es ist an der Zeit bei den Betrieben konkret nachzufragen, wer neue Frachtverkehrsverbindungen zu welchem Standort braucht. Es ist außerdem an der Zeit herauszufinden, ob neben Lübeck-Blankensee und Hamburg-Fuhlsbüttel wirklich noch ein weiterer Charterflughafen nötig ist. Und es ist an der Zeit, auch über Alternativ-Lösungen nachzudenken.

Schon seit Jahren denkt man darüber nach, eine schnelle Bahnverbindung von Kiel nach Fuhlsbüttel zu errichten. Hierfür gibt es schon konkrete Vorschläge und hier kann man schon bestehende Verkehre und Verkehrsverbindungen nutzen, damit sich diese Maßnahme wirtschaftlich rechnet. Weiter lässt sich denken, dass auch die Bahnverbindung von Flensburg über Rendsburg und Neumünster nach Hamburg noch attraktiver gemacht wird. Dies sind Vorschläge, die nicht neu sind, die aber nie als echte Alternative geprüft worden sind. Zu einem Luftverkehrskonzept gehören aber auch gerade solche Alternativüberlegungen, damit man wirklich eine vernünftige Entscheidung treffen kann.

Und selbst wenn man dann immer noch sagt, dass das Fliegen eine wirtschaftlich sinnvolle Alternative ist, ist es notwendig, weitere Dinge abzuprüfen. Hätte man bei Kiel-Holtenau die Auswirkungen auf die Bewohner vor Ort ehrlich in die Überlegungen mit einbezogen, wären die unzumutbaren Belastungen der Menschen an sich schon ein Ausschlussgrund für diese Maßnahme gewesen. Dass eine Regierung unter Beteiligung der Grünen, dieses gerade nicht berücksichtigt hatte, sondern seinerzeit den rot-grünen Ausbaubeschluss gefasst hat, zeugt nicht gerade von Bürgernähe. Wenn wir jetzt also beispielsweise Jagel



betrachten, so müssen wir bedenken, dass die Einflugschneise möglicherweise über dem Naturpark „Hüttener Berge“ und über der Schlei liegt. Das hat gravierende Auswirkungen auf die Umwelt und konterkariert die Ziele von Naturparks und Schutzgebieten .

Ich glaube, es steht außer Frage, dass Kiel-Holtenau nicht ausgebaut werden kann. Aber auch der Neubau eines Großflughafens in Kaltenkirchen erscheint mir als Luftnummer. Ich bin fest davon überzeugt, dass die Preise im Luftverkehr langfristig wieder steigen werden. Die hohen Rohstoffpreise werden schon mittelfristig dazu führen, dass die Zuwachsraten im Flugverkehr kleiner werden. Daher macht es Sinn, zwar über eine Erweiterung und Verbesserung der Infrastruktur in Fuhlsbüttel nachzudenken, aber ein weiterer Großflughafen wird immer eine Illusion bleiben. Deshalb sollte man keinen tiefgehenden Gedanken an einen solchen Flughafen verschwenden, sondern sich lieber auf das Machbare und das Sinnvolle konzentrieren.

Fuhlsbüttel muss besser angebunden werden. Das muss das vorrangige Ziel für uns sein. Dies kann nur mit einer besseren Bahnanbindung geschehen. Und dazu gibt es bereits Untersuchungen. Lübeck-Blankensee hat eine Nische im Charterverkehr gefunden. Deshalb muss dieser Flughafen entsprechend unterstützt werden, damit er eine zukunftsfähige Infrastruktur behält. Die anderen Flughäfen und Verkehrslandeplätze haben nur eine sehr eingeschränkte Bedeutung. Wenn man wirklich einen weiteren Flughafen fordert, dann kann es nur aus wirtschaftlichen Gründen um eine zivile Nutzung der bestehenden Flughäfen in Jagel oder Hohn gehen. Und bei der Untersuchung zu diesen beiden Flughäfen muss deshalb erst einmal geprüft werden, ob der Bedarf überhaupt da ist und, wenn ja, ob dann ökologische Gründe oder auch Lärmschutzgesichtspunkte gegen eine Nutzung sprechen.

Beim ersten Hinsehen können wir allerdings feststellen, dass es derzeit wichtigere Verkehrsprojekte auf der Schiene und auf der Straße gibt, die unser Land schneller voranbringen. Wir müssen jetzt die Gelegenheit nutzen, um in Ruhe abzuklären, ob wir einen weiteren Flughafen wirklich brauchen und wie ein solches Projekt gegebenenfalls umgesetzt werden kann. Was wir nicht brauchen, ist ein weiteres Prestigeprojekt, das keiner will und keiner braucht.

