

Es gilt das gesprochene Wort!

Pressesprecherin  
**Claudia Jacob**

TOP 30 – Potenzial des Jagel Airport

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher  
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,  
**Detlef Matthiessen:**

Durchwahl: 0431/988-1503  
Zentrale: 0431/988-1500  
Telefax: 0431/988-1501  
Mobil: 0172/541 83 53  
E-Mail: [presse@gruene.ltsh.de](mailto:presse@gruene.ltsh.de)  
Internet: [www.sh.gruene-fraktion.de](http://www.sh.gruene-fraktion.de)

**Nr. 308.06 / 29.06.06**

## Kein öffentliches Geld für den Flughafen Jagel

Schon wieder eine Potenzialanalyse. Wie schon für viele kleine Provinzflughäfen erstellt, gibt es auch für Jagel eine Potenzialanalyse, die hohe Zuwachsraten bei den Passagierzahlen prognostiziert. So etwas hatten wir auch für den Flugplatz Kiel-Holtenau. Für das Jahr 2006 waren die AusbaubefürworterInnen von 320.000 Passagieren ausgegangen, und die damalige Potenzialanalyse sprach sogar von deutlich positiven Betriebsergebnissen schon in 2006. Die Realität sieht nun gänzlich anders aus.

Auch die Flughäfen Schwerin-Parchim sowie Rostock-Laage standen vor einer glänzenden Zukunft. Heute sprechen die Medien von Millionengräbern und Parchim und Laage stehen immer kurz vor der Insolvenz.

Mit Jagel wird das alles ganz anders und die FDP hat hier ihr Thema gefunden. Der Parteivorsitzende Jürgen Koppelin spricht von einem ungeschliffenen Diamanten für die ganz Region. Es soll Investorenzusagen über 51 Mio. Euro geben und eine Anzahl von bis zu 800.000 Passagieren wird als erreichbar genannt. Die Pläne der Airgate Schleswig-Holstein für eine zivile Mitnutzung des Militärflughafens Jagel werden auch von der IHK Flensburg unterstützt. Der CDU-Landtagsabgeordnete Johannes Callsen fordert das Land auf, das privat finanzierte Infrastrukturprojekt zu unterstützen.

Jagel war schon einmal in den Schlagzeilen. Im August 2004 wurde uns von dem damaligen CDU-Spitzenkandidaten Carstensen der Plan für einen großen Frachtflughafen vorgestellt. Jagel sollte für einen 24-Stundenbetrieb ausgebaut werden. In der Endstufe könnten bis zu 15.000 Arbeitsplätze in der strukturschwachen Region entstehen. Das muss man sich noch einmal auf der Zunge zergehen lassen, 15.000 neue Arbeitsplätze.

Der Traum platzte sehr schnell. Die Lufthansa stellt klar, dass sie keinerlei Interesse an einem neuen Frachtflughafen hat, egal an welchem Standort. Der Journalist Christian Hauck schrieb in der Landeszeitung vom 28.8.04 einen Kommentar zur Vision von Peter Harry Carstensen mit der schönen Überschrift „Blindflug im Nebel“.

Minister Austermann hat am 4. Mai 2006 im Hamburger Abendblatt erklärt: „Es gibt das Einverständnis, dass wir in Norddeutschland einen großen Flughafen haben – und das ist Hamburg. Die Vorstellung, man könne daneben Alternativen aufbauen, ist unrealistisch. Kiel wird ein kleiner Regionalflughafen bleiben.“ Da hat der Wirtschaftsminister wirklich einmal Recht. Das Gleiche gilt auch für Jagel. Wenn schon der Ausbau von Holtenau nicht lohnt, weil das Passagier-Aufkommen zu gering ist, wie soll dann Jagel funktionieren?

Kiel-Holtenau kann das Potenzial der KERN-Region nutzen und hat trotzdem keine Chance gegen den Hamburger Airport. Die Billigflieger haben ihre Heimatflughäfen gefunden. Außer Ryanair bevorzugen alle anderen Billiganbieter zentrale Flughäfen. Germanwings, Air Berlin, HLX, dba und EasyJet fliegen von Hamburg. Der Erfolg des Ryanair-Stützpunktes Hahn im Hunsrück ist so nicht wiederholbar.

Ab Hamburg fliegen 65 Fluggesellschaften zu 110 Zielen in 39 Länder. Dies Angebot war die Ursache für die Einstellung des Flugbetriebes von Kiel nach Frankfurt zum 23.12.2005.

Im Gutachten von UniConsult vom Dezember 2005, was man ja wohl als sehr aktuell bezeichnen kann, zu den Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg gibt es einen kurzen Text zu Schleswig-Jagel: „Jagel konkurriert mit den Flughäfen Hamburg, Lübeck und Billund, die in dem Marktsegment Charter und Low-cost etabliert sind. Der Flughafen Jagel muss also über ein innovatives Geschäftsmodell mit einer attraktiven Entgeltstruktur verfügen, um bereits in Norddeutschland operierende Fluggesellschaften nach Jagel ziehen zu können bzw. neue Flugverbindungen zustande kommen zu lassen.“

Der Gutachter hegt deutliche Zweifel, ob das gelingt.

Es gibt daher keinen Grund, öffentliches Geld in das Projekt zu schießen. Die bestehende Fluginfrastruktur deckt den Bedarf. Wir werden die weitere Entwicklung abwarten. Wenn private InvestorInnen so mutig sind, in Jagel zu investieren, dann tragen diese das Risiko.

\*\*\*