

# Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort

## TOP 19 – Flughafenentwicklungskonzept für Norddeutschland

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

**Detlef Matthiessen:**

### **Landtagsfraktion Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin  
**Claudia Jacob**

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Telefon: 0431 / 988 - 1503  
Fax: 0431 / 988 - 1501  
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de  
www.sh.gruene-fraktion.de

**Nr. 142 / 27.03.2009**

## **Flugverkehr wegen seiner besonders klimaschädlichen Folgen auf das Notwendigste beschränken**

Dieser Antrag ist im Prinzip sinnvoll, um eine abgestimmte Flughafenentwicklungs- und Luftverkehrskonzeption für Norddeutschland zu bekommen. Darauf aufbauend kann für den gesamten räumlichen Bereich abgeschätzt werden, welche Kapazitäten zukünftig gebraucht werden.

Wir können aber nicht verstehen, dass der Flughafen Hannover zum Konzept gehört, nicht aber Bremen. Wo ist da die Begründung? Immerhin hat Ryanair in Bremen sein zweites Luftkreuz eingerichtet und eben nicht in Lübeck.

Angesichts der Wirtschaftskrise stellt sich allerdings die Frage, ob der jetzige Zeitpunkt zu einer Untersuchung geeignet ist. Aktuell ist ein Zerrbild zu beachten. Im Geschäftsflugverkehr gibt es zurzeit erhebliche Rückgänge, was alle großen Flughäfen betrifft. Prognosen auf Grund sinkender Nutzerzahlen der Flughäfen sind sicherlich keine seriösen Grundlagen für Zukunftskonzepte.

Die fünfjährige Diskussion über den Ausbau des Kieler Flughafens hat zu einer Unzahl an Gutachten geführt. Wenige waren brauchbar, so z.B. der Endbericht der Uniconsult zu den Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

Dieser Bericht empfahl für Kiel entweder eine Planungspause von vier Jahren oder aber den Abbruch der Planungen. Hier hat die Landesregierung von Schleswig-Holstein wirklich mal den Mut gehabt zu sagen, es reicht jetzt, kein Mensch glaubt mehr, dass Holtenau ausgebaut werden muss. Also sagen wir als Mehrheitsgesellschafter der Kieler Flughafengesellschaft: Schluss, Aus, Feierabend.

Im Januar 2006 beschließt das Kabinett den Abpfiff für das Ausbauprojekt und im Februar 2006 gibt es den einstimmigen Beschluss der Kieler Ratsversammlung, alle Planungen endgültig einzustellen. Ein sehr kluger Beschluss. Die Lübecker sind den anderen Weg gegangen. Sie haben allerdings ja im Gegensatz zu Kiel einen prall gefüllten Stadtsäckel, da kann man schon mal was riskieren...

Die Anbindung Kiels an den internationalen Hamburger Flughafen ist deutlich verbessert worden. Neben dem stündlichen Kiliusbuss der Autokraft fährt der KielEXX von Vineta zweimal pro Stunde zum Flughafen und zurück. Mittel- und langfristig ist der Metroexpress die optimale Verkehrsverbindung zwischen den Innenstädten von Kiel und Hamburg.

Am 3. März wurde der Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Lübeck-Blankensee feierlich überreicht. Am Grundproblem des Lübecker Flughafens kann auch ein Planfeststellungsbeschluss nichts ändern: Solange der Hauptkunde Ryanair nur Flughafengebühren im Dumpingsegment bezahlt, wird die Flughafengesellschaft weiterhin tieferrote Zahlen schreiben. Blankensee bleibt ein Finanzfass ohne Boden und ohne Aussicht auf Besserung. Die Frage der unerlaubten staatlichen Beihilfe ist nach meiner Kenntnis noch vor Gericht anhängig.

Völlig unklar ist, wer den nun möglichen Flughafenausbau bezahlen soll. Die Hansestadt Lübeck kann das nicht schaffen, sie ist faktisch pleite. Der vermeintliche Investor Infratil macht sich vom Acker und Lübeck bleibt auf 23,3 Millionen Euro Rückzahlungsverpflichtungen sitzen.

Das Wirtschaftsministerium geht von 3,25 Millionen Passagieren im Jahr 2020 aus. Die reale Entwicklung am Flughafen spricht dagegen gegen diese Trautänzerei. Von 2005 bis 2008 waren die Nutzerzahlen kontinuierlich rückläufig, von 715.000 auf 520.000. Es gibt die Angebote des low-cost-carriers, es gibt aber keine ausreichende originäre Nachfrage aus der Lübecker Region. Die örtlichen Geschäftsreisenden nutzen weiterhin den Hamburger Flughafen.

Wir begrüßen die Begrenzung des bisher uneingeschränkt zulässigen Nachtflugverkehrs. Trotzdem ist die Begrenzung von 5:30 Uhr bis 23:30 Uhr äußerst großzügig für den Flugverkehr und sehr belastend für die Anwohner.

Aus unserer Sicht sollte der Flugverkehr wegen seiner besonders klimaschädlichen Folgen auf das Notwendigste beschränkt werden.

\*\*\*