



Unseriöse Diskussion?

Als „unseriös“ bezeichnete der neue Vorsitzende der Bürgervereinigung gegen die Startbahnverlängerung Kiel-Holstenau e.V., Frank Schmidt, die auf aufgekeimte Diskussion um den Flughafenausbau. In Holtenau gibt es mehrere Linienflüge für Geschäftsreisende und PolitikerInnen, die vom dänischen Lufthansa-Partner „Cimber Air“ bedient werden. Diese erklärte im Mai, sie gedenke auch in Zukunft Propeller-Maschinen einzusetzen und könnte auf einen Ausbau des Flughafens verzichten.

Die Landesregierung reagierte darauf relativ hilflos. Verkehrsminister Bernd Rohwer verwies darauf, dass für die Zukunft auch weitere Linien in skandinavische Hauptstädte rund um die Ostsee denkbar seien, zusätzlich zu den jetzigen innerdeutschen Zielen. Dazu Frank Schmidt: „Nicht nur Cimber-Air, sondern auch andere Fluggesellschaften bestätigen, dass Turboprops bei Flugzeiten unter zwei Stunden bzw. bei Flugstrecken unter 1000 Kilometer im Vergleich zu Jets weitaus kostengünstiger

und umweltfreundlicher sind. Sämtliche Flugziele, die von Kiel-Holtenau derzeit angefliegen werden, befinden sich in diesem Bereich. Selbst die von Minister Rohwer visionär angedachten Flugziele im Ostseeraum – für die allerdings nicht einmal ansatzweise ein Bedarf zu erkennen ist – sind in einer Zeit von unter zwei Stunden zu erreichen.“ Die daraufhin vom CDU-Landtagsabgeordneten geäußerte Befürchtung, die Gegnerschaft zum Ausbau sei gleichbedeutend mit einem „Abschied von jeglicher Zukunftsfähigkeit“ bezeichnete die Bürgervereinigung als „hohle Phrase“.

Am 14. Juni legte der Kieler Oberbürgermeister Gansel den mit Spannung erwarteten Finanzierungsplan der Stadt Kiel vor, mit Spannung auch deshalb erwartet, weil die Landeshauptstadt Kiel seit Jahren nicht einmal mit notwendigen Reparaturen von Schulen nachkommt. Während der Rat beim Grundsatzbeschluss von 17,7 Millionen DM ausgegangen war, war nach der Vorlage des Landes (vgl. **Gegenwind** 164, Seite 20) von 17,6 Millionen Euro, also fast doppelt so viel, ausgegangen worden. Dazu kämen noch Mehrwertsteuer und Betriebsdefizite.

Oberbürgermeister Gansel geht jetzt von 18,6 Millionen Euro als Anteil der Stadt Kiel aus. Dazu soll es jetzt mit dem Planfeststellungsverfahren sehr schnell gehen, einerseits um mit dem Bau bereits in drei Jahren beginnen zu können, andererseits will Gansel den Planungen der Nachbargemeinde Altenholz (Kreis Rendsburg-Eckernförde) zuvorkommen, die ihrerseits auf dem in Auge gefassten Bauland eine Straße bauen will.

Durch die etwas sonderbare Auflistung der Kosten durch Gansel vermutet die Bürgervereinigung, bei ihm müsse es sich um ein „Finanzgenie“ handeln. Denn Ende letzten Jahres habe in den Kostenvoranschlägen die Verlegung der Bundesstraße 503, der jetzt der Startbahnverlängerung im Wege liegt, noch 50 Millionen DM gekostet. Inzwischen hat das Bundesverkehrsministerium bekannt gegeben, dass diese Verlegung keinesfalls aus Bundesmitteln bezahlt werden wird. Damit – immerhin ein geringer Bundeszuschuss eingerechnet – das Gesamtergebnis einigermaßen hinkommt, gibt Gansel die Kosten der Verlegung der Bundesstraße jetzt mit 16,9 Millionen Euro (also 33 Millionen DM) an. Warum dies plötzlich 17 Millionen DM billiger geworden ist, verrät er nicht.

Weitere Kosten wurden weggedrückt, indem sie der Flughafengesellschaft zugeschoben wurden, an denen die Stadt mit 45 und das Land mit 55 Prozent beteiligt sind. Das aber, so lautet auch die Prognose der Grünen, wird das Land bemerken. Dieses nämlich hatte seinen Finanzierungsanteil nach oben hin begrenzt, mögliche Teuerungen und unvorhergesehene Kosten müsste, so das Land, die Stadt Kiel tragen. Diese schiebt jetzt einen Teil der Kosten dem Flughafen selbst zu, der dadurch sein Defizit vergrößert, und dass soll dann zu über der Hälfte das Land tragen. Taschenspielertricks.

Die Bürgervereinigung hat jetzt nicht nur angekündigt, dass unabhängige Fachleute mit der Prüfung des Finanzierungskonzeptes beauftragt werden. Sie wagt auch die Prognose, dass sich mit dem Ausbauprojekt demnächst der Bund der Steuerzahler, der Rechnungshof oder sogar die Justiz beschäftigen werden.

Reinhard Pohl

Die Bürgervereinigung im Internet:
www.startbahn-kiel.de

Die Flughafenbahn nach Hamburg-Fuhlsbüttel nützt nicht nur Fluggästen

Ab durch die Mitte



Schleswig-Holstein ist ein Reise-land. Viele Menschen kommen gerne her, und auch wir wollen manchmal woanders hin. Wer dann fliegen muss, quält sich mit dem Auto durch den Stau auf der A7 nach Hamburg-Fuhlsbüttel. Der Linienbus (Kielius) fährt nur ab Kiel und Neumünster und sehr langsam. Er steht ja in demselben Stau.

Mit der Bahn sieht es nicht viel besser aus. Die Regionalexpresszüge (RE) Kiel - Hamburg fahren weiträumig am Flughafen vorbei über den Umweg und Engpass Elmshorn. Die Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) verläuft zwar direkter nach Hamburg, ist aber viel zu langsam.

Deshalb hatte das Land Schleswig-Holstein bereits 1990 eine Schienenverbindung Schleswig-Holstein - Hamburg-Flughafen untersuchen lassen (DEC, 1990).

Ergebnis: Die Fahrzeit Kiel - Hamburg-Flughafen kann auf der AKN-Trasse auf 49 Minuten reduziert werden. Dazu wären Investitionen von rund 100 Millionen Euro (Stand 1990) notwendig, aber schon alleine die Nachfragewirkungen der Fluggäste führen zu einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Letztes Jahr kam vor dem Hintergrund der Diskussion um den Flughafenausbau in Kiel-Holtenau ein weiteres Gutachten der Landesweiten Verkehrsservice Gesellschaft (LVS) hinzu (ITP, 2001). Da sollte das Ergebnis auf einmal ganz anders aussehen: Die Flughafenbahn sei als Alternative mit 70 Minuten Fahrzeit viel zu langsam, nicht in den Integralen Taktfahrplan (ITF) integrierbar und ökonomisch, ja sogar ökologisch schlechter als die bestehende Busverbindung. Nur 27 Fahrgäste säßen durchschnittlich in einem Zug und würden rund 10 Millionen Euro/Jahr kosten.

Der Fahrgastverband *Pro Bahn* hat die Gutachten analysiert. Ergebnis: Viele Hochrechnungen für Kosten oder die Wahl der Fahrzeuge bzw. die für notwendig angesehenen teuren Bauten des LVS-Gutachtens (ITP, 2001) sind fragwürdig. Viel schlimmer wirkten sich die Grundvoraussetzungen aus. Der Flughafenexpress wurde wie ein Fremdkörper im Bahnsystem behandelt. Er musste jeden Bummelzug vorlas-

sen und sollte nur von Fluggästen benutzt werden. Damit wird gegen zwei Grundprinzipien des ÖPNV – Vernetzung mehrerer Linien und Nutzung durch alle Fahrgäste – verstoßen. So kam es zu langen Fahrzeiten und wenig Nutzern.

Sogar die Gutachter selbst erklären die gemachten Studien für unvollständig. Vermutlich ist die Ursache eher bei der Aufgabenstellung zu suchen als bei den Gutachtern.



Was macht Ihre Lebensversicherung eigentlich mit Ihrem Geld?

ÖKOLIFE

Eine neue Altersvorsorge, die Ihnen garantiert, daß Ihre Gelder nach ethisch-ökologischen Grundsätzen angelegt werden.



ÖKOLIFE Natürlich mit Rendite.

ÖKOLIFE

Kapital für die Umwelt-Vorsorge für Sie, Ihre Familie, Ihre Firma.

ÖKOLIFE

Wenn Sie mehr darüber wissen wollen, dann rufen Sie uns doch einfach an.

Fairsicherungsladen Nord
Sternstraße 3
24103 Kiel
Tel. 0431/9 69 79
Fax 0431/97 81 86

Fairsicherungs-
laden

Der Flugzug

Das Pro-Bahn-Konzept *Der Flugzug* (PBK, 2002) entwickelt daher einen Fahrplan, in dem Kiel und Neumünster in rund 50 bzw. rund 30 Minuten mit dem Flughafen Hamburg verbunden werden. Doch der eigentliche Trick liegt in der Erkenntnis, dass Schleswig-Holstein weder in Neumünster noch in Kiel zu Ende ist und dass der Flughafen Fuhlsbüttel nicht das Einzige ist, was Hamburg zu bieten hat.

Neumünster ist der zentrale Knoten, an dem fast alle Linien des Landes zusammenlaufen, und von Kiel geht es weiter nach Eckernförde, Schönberg, Ostholstein und Plön. Das Pro-Bahn-Konzept beweist anhand konkreter Fahrplanmodelle, dass eine Integration des Flugzuges in den ITF sehr wohl möglich ist und somit weit mehr Fahrgastpotential zur Verfügung steht als von ITP (1999) berücksichtigt.

Quasi nebenbei würden mit Norderstedt, Ulzburg, Kaltenkirchen und Bad Bramstedt rund 100.000 Schleswig-Holsteiner erstmals durch schnelle Regionalexpresszüge mit Hamburg und über den Taktknoten Neumünster mit Schleswig-Holstein verbunden werden. Auch diese Fahrgäste wurden von der LVS im Gutachten (ITP, 2001) vernachlässigt.

„Hinter“ dem Flughafen Fuhlsbüttel gibt es mehrere dichtbevölkerte Stadtteile wie Langenhorn und Barmbek, in denen wiederum interessante Ziele für Geschäfts-

reisende (z. B. City Nord) wie auch für Erholungssuchende (z. B. die Alster) liegen.

Aber auch die Gegenrichtung ist interessant. Allein in den Bezirken Wandsbek und Hamburg-Nord wohnen rund 680.000 Menschen, die schneller in Schleswig-Holstein (z. B. den Stränden Kiels oder Nordfrieslands) ankommen wollen.

Pro Bahn hat daher aufgezeigt, wie der Flughafenzug aus Kiel über den Flughafen hinaus auf bestehenden Trassen bis in die Mitte Hamburgs zum Hauptbahnhof fahren kann. Die möglichen Stationen (beispielsweise in Ohlsdorf, Barmbek und Haselbrook) erhöhen das Fahrgastpotential auf ein Vielfaches von dem, was die Gutachter bisher (auftragsgemäß) berücksichtigen (durften).

Die Fahrzeit eines solchen Zuges – Kiel - Neumünster - Ulzburg - Norderstedt - Flughafen - Ohlsdorf - Barmbek - Hamburg-Hauptbahnhof – läge bei entsprechenden Ausbau bei rund 70 Minuten. Dieses jedoch ist die Fahrzeit der ohnehin verkehrenden Regionalexpresszüge (RE) Kiel - Hamburg heute noch über das Nadelöhr Elmshorn. Damit wird es nun interessant, die RE Kiel - Hamburg auf dem Weg über Ulzburg und Flughafen ohne Umweg über den Engpass Elmshorn zu führen.

Damit stünden die Berechnungen zu den Betriebs- und Investitionskosten auf einer neuen Grundlage. Statt zusätzlicher Betriebskosten würden sogar welche eingespart, da die Strecke kürzer würde. Neue Fahrzeuge entfallen als Kostenfak-



tor, da sie im Rahmen des ITF ohnehin angeschafft werden müssen, und der Bau eines dritten Gleises (175 Millionen Euro, Schätzung LVS, 2002) zwischen Elmshorn und Pinneberg dürfte auch um einiges billiger werden.

Fazit des Pro-Bahn-Konzeptes und Forderungen

Investitionskosten werden durch Einsparungen an anderen Stellen kompensiert. Der Betrieb würde billiger und die Einnahmen durch viel mehr Fahrgäste massiv gesteigert. Alle Schleswig-Holsteiner und Hamburger, Geschäftsleute wie auch Pendler und Touristen würden profitieren. Sogar, wenn sie den Zug selbst gerade nicht nutzen. Sei es, dass mit anderen Zügen besser zum Hamburger Hauptbahnhof kommen (z. B. Tornesch und Glückstadt) oder sei es nur, weil die A7 durch die attraktive Bahn massiv entlastet wurde. Der volkswirtschaftliche Nutzen dürfte die Kosten bei weitem überragen und somit die Steuerzahler entlasten.

Pro Bahn fordert daher die Verantwortlichen auf, das Konzept des Flugzuges mit in den Landesweiten Nahverkehrsplan aufzunehmen und zum Bundesverkehrswegeplan anzumelden. Pro Bahn ist gerne bei der Erarbeitung der Kriterien behilflich.

Holger Busche

Pro Bahn Schleswig-Holstein



Wilhelm Mecklenburg:
Gegen Könige ist jede Sache ungerecht
Straßenplanungsrecht, das Bundesverwaltungsgericht und die A20
Oktober 2001, 464 Seiten, 50 €
ISBN 3-8311-2489-2
Im Buchhandel oder direkt beim
Magazin Verlag, Schwefelstr. 6,
24118 Kiel, Fax 0431 / 57 70 56

Bau der A 20:

Justizskandal?

Dieses Buch verfolgt einen neuartigen Ansatz, indem es einem breiteren Interessentenkreis anhand der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts das Planungsrecht der Fernstraßen nahe bringen will. Es erklärt die komplexen Grundlagen und führt bis zu schwierigsten Zusammenhängen wie denen des Europäischen Naturschutzrechts. Es kommentiert systematisch und praxisnah den gesamten Planungsablauf. Dem Fachjuristen wird es insbesondere als anregendes und kritisches Nachschlagewerk dienen. Es wird dargestellt, wie das Bundesverwaltungsgericht den Grundsatz der Planerhaltung um nahezu jeden Preis verfolgt. Das Beispiel der A20 macht dies besonders deutlich. Im Ergebnis wird eine grundlegende, die Bürgerrechte und den Umweltschutz gleichermaßen betreffende Gefährdung sichtbar. Gleichwohl soll der Leser nicht entmutigt, sondern befähigt werden, sich auch auf der Grundlage rechtlicher Argumente derartigen politischen Entwicklungen entgegen zu stellen.

Literatur

- DEC, 1990: Schienenanbindung des Flughafens Fuhlsbüttel an das Land Schleswig-Holstein; DE-Consult/AUCTOR/BVU im Auftrag des MWTV des Landes SH; Frankfurt, Lörrach, Freiburg, 1990
- ITP, 2001: Verbesserung der Verkehrsanbindung der Landeshauptstadt Kiel an den Flughafen Hamburg; Intraplan Consult, München; <http://www.schleswig-holstein.de/landsh/mwtv/flughafen/downloads/verkehrsanbindung.pdf>
- LVS, 2002: Landesweiter Nahverkehrsplan 2003 - 2007, Entwurf; Kiel, Februar, 2002
- PBK, 2002: Der Flugzug; Pro Bahn Schleswig-Holstein/Hamburg, Postfach 5723, 24001 Kronshagen; <http://www.probahn-sh.de/Flugzug03.pdf>