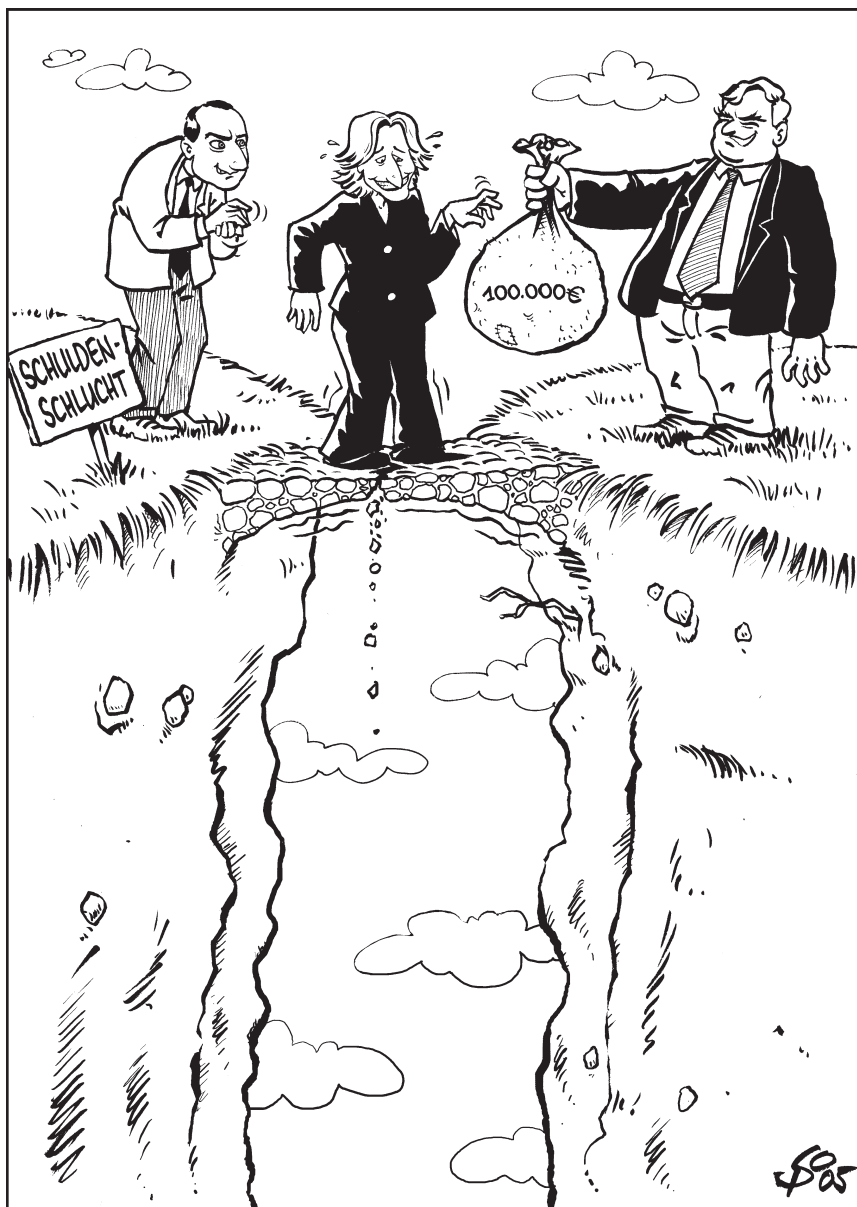




DÜSENFLUCH DÜSENFLUCH DÜSENFLUCH

Die Zeitung der Bürgervereinigung gegen die Startbahnverlängerung Kiel-Holtenau e.V.

Wer will den Flughafenausbau wählen?



Mit dem Geldsack der IHK kurz vor dem Absturz? – Oberbürgermeisterin Volquartz (Mitte) wäre im Angesicht der Kieler Schuldenschlucht gut beraten, das großzügige „100.000-€-Geschenk“ von Kammerpräsident Driftmann (rechts) abzulehnen und sich gegen eine Fortsetzung des Ausbauprojektes zu entscheiden. Ob sich Kiels SPD-Vizefraktionschef Möller (links) dann immer noch die Hände reiben würde?

Flughafen: Große Mehrheit gegen Ausbau!

Das war die Schlagzeile der *Kieler Nachrichten* vom 25. Januar 2005 und das war das Ergebnis der bisher größten Einwohnerversammlung, die in Kiel bisher überhaupt stattfand. Über 1.200 Bürger, davon mehrheitlich 680 Kieler mit Stimmrecht, waren der Einladung der Kieler Ratsversammlung gefolgt und beteiligten sich mit durchweg sachlichen, aber immer engagiert vorgetragenen Wortbeiträgen an einer mehr als zweistündigen Diskussion. Dem rundherum positiven Bild der Veranstaltung konnte auch das Verhalten einer kleinen Gruppe von Ausbaubefürwortern nichts anhaben, die auf ausbaukritische Äußerungen reflexhaft

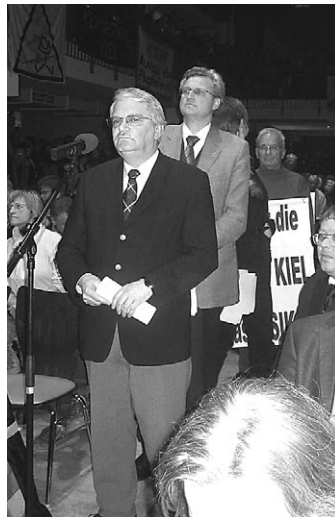
Inhalt

- **Große Mehrheit gegen den Ausbau!** 1
- Vor der Landtagswahl:*
- **Was sagen unsere Politiker zum Flughafenausbau Kiel-Holtenau** 3 - 8
- Rund um den Kieler Flugplatz:*
- **„Beweisflug“ oder Tricksereien der Kieler Flughafengesellschaft** 9
- Rund ums Rathaus:*
- **K.O.-Kriterien erfüllt!** 10
- Im Brennpunkt*
- **Auch die Lufthansa zweifelt an Provinzflughäfen** 11
- Neues aus der Düse:*
- **Fliegen – wirklich ein Lebensgefühl?** 12
- Blick nach Lübeck:*
- **Millionenklage für den Flughafen Lübeck?** 13
- Flugverkehr und Umwelt:*
- **Über und unter den Wolken** 14

durch das Hochhalten von Schildern mit der Aufschrift „Lüge“ reagierte, sonst aber leider nichts Konstruktives zur Diskussion beizutragen hatte.

Die Versammlung war ansonsten in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert: Nach den Einführungsvorträgen der Gutachterfirma Obermeyer, der Bürgervereinigung und der IHK, die durch Beifalls- und Unmutsäußerungen des Publikums auf ein lebhaftes Echo stießen, kehrte Totenstille bei den Ausbaubefürwortern ein, als die Kieler Oberbürgermeisterin Angelika Volquartz in ihrer Stellungnahme die finanziellen Risiken, die die Bürgervereinigung überzeugend vorgebracht hatte, weitgehend bestätigte. Deutlich wurde die Oberbürgermeisterin auch, als sie in ihrer Schilderung zur Lage der Landeshauptstadt Kiel einen Schuldenberg von 336 Mio. € und ein Haushaltsdefizit im Jahre 2004 von 86 Mio. € und ein voraussichtliches Haushaltsdefizit im Jahre 2005 von über 61 Mio. € feststellte. Sie schlussfolgerte schließlich, dass angesichts solcher Rahmenbedingungen auch für notwendig oder wünschenswert gehaltene Projekte nicht zu finanzieren seien. Diese Feststellung dürfte jeder im Saal, ob Gegner oder Befürworter der Startbahnverlängerung, verstanden haben.

Nach einer intensiven Diskussion, in der die Argumente gegen einen Ausbau nicht nur gemessen an der Anzahl der Wortbeiträge, sondern vor allem qualitativ eindeutig überwogen, lehnte die überwältigende Mehrheit den Ausbau ab und forderte die Ratsversammlung auf, nicht in die 640.000 € teure Planungsphase II



Bürgervereinigung und Bürgermeister der Umlandgemeinden beteiligen sich aktiv an der Diskussion.

einzutreten und somit die weitere Ausbauplanung einzustellen.

In seinem Kommentar zur Einwohnerversammlung sprach KN-Redakteur Konrad Bockemühl davon, es gebe sehr viele gute Argumente dagegen, dass weitere teure Gutachten die Feststellungen und Erkenntnisse der Oberbürgermeisterin (und der Bürgervereinigung) gegen die Finanzierbarkeit des Ausbaus entkräften könnten. Zum Schluss verwies er auf die altbekannte Lebensweisheit „Lieber ein Ende mit Schrecken, als ein Schrecken ohne Ende.“

Diese Erkenntnis ist aber leider anscheinend kein Allgemeingut: Schon am Tag nach der Versammlung haben wir erleben müssen, dass der Wirtschaftsminister und die IHK, flankiert durch die Berichterstattung insbesondere des NDR, weiter versuchen, Stimmung gegen die Argumente zum Ausstieg zu machen. Dies setzt sich bis in die jüngste Zeit fort – der Wahlkampf lässt grüßen.

Wir dürfen jetzt gespannt sein, wie viele der in der Einwohnerversammlung zahlreich vertretenen Ratsmitglieder sich in ihrer Sitzung am 17. Februar 2005 noch an die überzeugenden Argumente für einen Ausstieg erinnern werden. Bei der SPD-Ratsfraktion war diese Erinnerung offensichtlich schon am Tag danach verfliegen, denn in ihrer am 25. Januar 2005 veröffentlichten Presseerklärung stellt sie zur Einwohnerversammlung im Wesentlichen nur



fest: „Die Wortbeiträge der Befürworter und Gegner des Flughafenbaus hielten sich unter den Einwohnern Kiels in etwa die Waage“. Gelobt wird das anrühige 100.000-Euro-Angebot der IHK, kein Wort dagegen zu den erdrückenden Ausstiegsargumenten, kein Wort zur aussichtslosen Finanzierung. Dies lässt nur den Schluss zu, dass die SPD sich allen Gegenargumenten verschließt und nach der Devise „Augen zu und durch“ weitere 600.000 € in einem bereits gescheiterten Projekt verpulvern will, während aus Finanznot zu Lasten unserer Kinder Schwimmbad- und Sporthallegebühren erhöht und Büchereien geschlossen werden.

Es ist zu hoffen, dass sich die Ratsmitglieder mehrheitlich nicht von den Einflüsterungen interessierter Gruppen aus Wirtschaft und Landespolitik beirren lassen oder bei ihrer politischen Entscheidung gar dem IHK-Angebot erliegen werden. Wir können nur hoffen und werden alles dafür tun, dass die Argumente, die die Einwohnerversammlung überzeugt haben, auch am 17. Februar 2005 vorgetragen werden und dass verantwortungsbewusste Kieler Ratsmitglieder dann die einzig vernünftige und zu verantwortende Entscheidung treffen werden:

Nein zum Ausbau – sofortige Einstellung der Planungen !!!

Frank Schmidt



Frank Schmidt, Vorsitzender der Bürgervereinigung, nach der Veranstaltung im Blickpunkt der Presse.

VOR DER LANDTAGSWAHL

Klartext: Was sagen unsere Politiker zum Flughafenausbau Kiel-Holtenau ?

Düsenfluch-Redakteur Klaus Reese befragte kurz vor der Landtagswahl in Schleswig-Holstein Kandidaten aller bisher im Landtag vertretenen Parteien zu ihrer Meinung zum möglichen Flughafenausbau Kiel-Holtenaus. Hier nun die Aussagen, die vielleicht dem noch unentschlossenen Wähler als Entscheidungshilfe dienen mögen. Befragt wurden die Direktkandidaten in den Wahlkreisen Kiel-Nord, Plön-Nord und Rendsburg-Ost, deren Menschen also direkt von einem Flughafenausbau betroffen wären. Unabhängig von den Meinungen dieser Kandi-

daten haben sich auf Landesebene bisher nur die Parteien BÜNDNIS 90 / Die GRÜNEN, FDP und SSW mehr oder weniger kategorisch gegen einen Flughafenausbau von Kiel-Holtenau ausgesprochen. Es steht bislang aber der Kabinettsbeschluss der Rot-Grünen Regierung für den Flughafenausbau unter gewissen Bedingungen und die Zustimmung weiter Teile der Landtagsfraktionen von SPD und CDU zur Realisierung des umstrittenen Prestigeobjektes. Hier nun die Stimmen der Direktkandidaten vor der Landtagswahl am 20. Februar 2005:

Wahlkreis 15 (Kiel-Nord):

Rolf Fischer, SPD / Mitglied des Landtags (MdL)

„Düsenfluch“: Herr Fischer, die SPD-Landtagsfraktion ist nach wie vor dafür, die Startbahn des Flughafens Kiel-Holtenau zu verlängern. Warum sollen „Düsenfluch“-Leser trotzdem Sie als SPD-Kandidaten wählen?

Fischer: Sie wissen, dass wir nicht prinzipiell dafür sind, sondern dass wir verschiedene Auflagen gemacht haben, die erfüllt werden müssen, um der Verlängerung der Startbahn zuzustimmen. Diese Auflagen betreffen die Wirtschaftlichkeit, die Finanzierbarkeit und letztlich ist die Frage, wann sich ein solches Projekt bedarfsmäßig umsetzen lässt. Das ist unsere Beschlusslage seit drei Jahren und dadurch, dass Schwarz-Grün im Rathaus dieser Beschlusslage langsam folgen, kann sie so schlecht ja nicht sein. Ansonsten habe ich viel für den Norden Kiels tun können.

„Düsenfluch“: Ich halte das für eine recht ausweichende Antwort. Zwischenzeitlich haben wir ja nun für rund 1,3 Mio. e Gutachten hinter uns und ich bin der Auffassung, dass inzwischen die Fragen, die geklärt werden mussten, beantwortet

worden sind. Wie ist denn, unabhängig von der offiziellen Beschlusslage, ihre persönliche Meinung zur Startbahnverlängerung?

Fischer: Ich selbst gehöre innerhalb der SPD zu den Kritikern des Ausbaus. Ich glaube, dass die Daten, die wir bisher haben, möglicherweise den Schluss zulassen, noch in die zweite Planungsphase einzutreten. Die ist ja auch so kompliziert, denke aber letztlich, dass die Verlängerung der Startbahn die Kriterien, die wir aufgestellt haben, nicht erreichen wird. Ich glaube also, dass weder die Wirtschaftlichkeit noch die Bedarfsprognose noch die Finanzierbarkeit so überzeugend sein werden, dass es zu einem Ausbau kommt.

„Ich glaube, dass die Daten, die wir bisher haben, möglicherweise den Schluss zulassen, noch in die zweite Planungsphase einzutreten.“ (Rolf Fischer, SPD / MdL, Direktkandidat für den Wahlkreis Kiel-Nord)

Dagmar Hirdes, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

„Düsenfluch“:

Wie ist ihre Position zur Startbahnverlängerung?

Hirdes: Ich sehe keine Notwendigkeit für die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Kiel-Holtenau. Es gibt – kurz gefasst – drei sehr gute Gründe gegen den Ausbau, denen sich objektiv niemand verschließen kann:

- Die deutlich rückläufigen Passagierzahlen
 - Die enormen Kosten für die öffentlichen Haushalte
 - Die hohen Belastungen der AnwohnerInnen, die durch den steigenden Fluglärm von Jets entstehen würden
- Für diese Position stehen GRÜNE sowohl kommunal als auch auf der Landesebene.

„Düsenfluch“: Würden Sie in einer ähnlichen Situation wie vor zwei Jahren die Koalition platzen lassen statt für den Flughafenausbau zu stimmen?

Hirdes: Für mich stehen Investitionen in die Zukunft unserer Kinder, also Bildung, Betreuung und Erziehung vorn. Ich setze darauf, dass sich in Kiel die Orientierung an der Leitlinie „Kinderfreundliche Großstadt“ durchsetzt und bin zuversichtlich, dass diese Orientierung auch bei der Bürger(innen)versammlung zum geplanten Flughafenausbau deutlich wird. Auf der

Landesebene setze ich auf die Fortsetzung der rot-grünen Koalition. Bei den Koalitionsverhandlungen muss die Zukunftsfähigkeit Schleswig-Holsteins durch Investitionen in die Zukunft unserer Kinder vorn stehen. Das heißt: Bildung statt Beton! Da alle Haushalte – Stadt und Land - extrem eng sind, bleibt bei dieser Prioritätensetzung endgültig kein Raum für objektiv überflüssige Luftschlösser wie den Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau – und damit auch keine ähnliche Situation wie vor zwei Jahren.

„Düsenfluch“: Was werden Sie persönlich unternehmen um den Ausbauwahn zu stoppen?

Hirdes: Ich werde weiter Bündnis-GRÜNE Politik vertreten, also für die Partei stehen, die konsequent von Anbeginn an, gegen den Flughafenausbau Position bezogen hat. Ein starkes GRÜNES Ergebnis im Kieler Norden – und in ganz Schleswig-Holstein – stellt sicher, dass Politik gegen den Ausbau und für die Zukunft gemacht wird. Dafür kämpfe ich!

„Da alle Haushalte – Stadt und Land - extrem eng sind, bleibt bei dieser Prioritätensetzung endgültig kein Raum für objektiv überflüssige Luftschlösser wie den Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau.“ (Dagmar Hirdes, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Direktkandidatin für den Wahlkreis Kiel-Nord)

VOR DER LANDTAGSWAHL

Thomas Stritzl, CDU / MdL

Wir haben dem CDU-Kandidaten für den Wahlkreis Kiel-Nord folgende Frage gestellt:

„Düsenfluch“: Herr Stritzl, Sie haben sich immer wieder als Befürworter der Startbahnverlängerung zu Wort gemeldet, zuletzt auf dem CDU-Landesparteitag, wo allerdings ihr Antrag, der Ausbau solle im Wahlprogramm ohne wenn und aber befürwortet werden, nicht durchkam.

Dr. Ekkehard Klug, FDP / MdL

„Düsenfluch“: Herr Dr. Klug, im „Spiegel“, im „Focus“, in der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“ und auch in anderen Zeitungen waren in den letzten Monaten Artikel über die Unwirtschaftlichkeit von Regionalflyghäfen zu lesen. In der Landesregierung scheint das niemand zur Kenntnis zu nehmen. Überrascht Sie das?

Klug: Erfahrungsgemäß neigt die noch amtierende Landesregierung generell dazu, alles, was ihrer Politik widerspricht, nicht zur Kenntnis zu nehmen. Altersstarrsinn ist bei Regierungen im 17. Lebensjahr allerdings auch sonst nicht ganz unüblich. Ein zur rechten Zeit erfolgender Wechsel erscheint daher ratsam.

„Düsenfluch“: Was würden Sie machen, wenn nach einem Wahlsieg von CDU und FDP in der CDU Leute wie Herr Stritzl die Oberhand gewinnen und in den Koalitionsverhandlungen ein „Ja“ zur Startbahnverlängerung erreichen wollen?

Klug: Für die FDP und nicht zuletzt auch für mich persönlich gilt: Die Bürger können sich darauf verlassen, dass wir kein Projekt akzeptieren werden, welches hohe zweistellige Millionenbeträge an Investitionen und Subventionen verschlingt, ohne sich wirtschaftlich zu rechnen. Ebenso ist eine Öffnung des Flughafenprojektes für Charterverkehre für uns nicht akzeptabel. Wer mit uns eine Koalitionsvereinbarung schließen will, der muss in diesen Punkten lernfähig sein.

„Düsenfluch“: Was halten Sie von dem Plan des Vereins „Pro Bahn“, eine neue Bahntrasse Kiel-Neumünster-Norderstedt-

Warum meinen Sie, sollten trotzdem die Wähler in Holtenau und Friedrichsort Ihnen ihre Stimme geben?

Herr Stritzl hat auf unsere Anfrage trotz telefonischer Erinnerung nicht geantwortet. Wir schließen daraus, dass Herr Stritzl trotz intensiven Nachdenkens keine Gründe gefunden hat, warum wir ihn wählen sollten.

Flughafen Fuhlsbüttel-Hamburg Hauptbahnhof über die Hamburger City Nord zu bauen, die wirtschaftlich betrieben werden könnte?

Klug: Eine solche Bahnverbindung zwischen Kiel und Hamburg über Neumünster, Norderstedt und Fuhlsbüttel ist meines Erachtens sehr sinnvoll. Sie dient im Übrigen nicht nur der Anbindung des Hamburger Flughafens an die Landeshauptstadt Kiel, sondern wäre auch für viele Berufspendler im Hamburger Umland von großem Vorteil. Mit so vielen potenziellen Nutzern sollte es problemlos möglich sein, die nötigen Investitionen zu finanzieren. Dieses Vorhaben ist jedenfalls weit aus sinnvoller als ein Flughafenprojekt, bei dem der Luftverkehr grobenteils von Wolkenkuckucksheim nach Nirgendwo stattfindet und das erwartete Passagieraufkommen fortwährend schrumpft.

„Dieses Vorhaben ist jedenfalls weitaus sinnvoller als ein Flughafenprojekt, bei dem der Luftverkehr grobenteils von Wolkenkuckucksheim nach Nirgendwo stattfindet und das erwartete Passagieraufkommen fortwährend schrumpft.“

(Dr. Ekkehard Klug, FDP / MdL, Direktkandidat für den Wahlkreis Kiel-Nord zur schnellen Bahnverbindung von Kiel über Fuhlsbüttel nach Hamburg-Hauptbahnhof)

Rüdiger Schulze, SSW

„Düsenfluch“: Der SSW hat uns am Beginn der Flughafendiskussion sehr unterstützt in unserem Bemühen, dieses Projekt zu stoppen. Hat sich an dieser Haltung etwas verändert?

Schulze: Es stimmt, der SSW hat von Anfang an die Ausbaupläne kritisch gesehen. Wir haben vor Ort in Holtenau oder Pries, durch die SSW-Kreistagsfraktion (als es sie noch gab) im Rendsburger Kreistag, vor allem aber durch die SSW-Landtagsgruppe, mit Lars Harms als verkehrspolitischen Sprecher gegen die Ausbaupläne Stellung bezogen. Ich glaube, der SSW war damit auf allen Ebenen (Stadt, Kreis, Land) mit sich einig, was wohl nicht alle anderen Parteien in dieser Frage von sich behaupten können.

Ich bin heute mehr denn je davon überzeugt, dass ein Ausbau des Flughafen Holtenau, so wie er vom Land geplant wird, finanziell unverantwortlich ist. Alle Zahlen der jetzigen und zukünftigen Bedarfe zeigen, dass unverhältnismäßig viel Geld für einen unverhältnismäßig kleinen Nutzen für den zukünftigen Verkehr in Schleswig-Holstein ausgegeben würde. Geld, das in diesen Zeiten knapper Kassen für andere, wirklich wichtige Verkehrsprojekte dann fehlen würde.

Der SSW hatte für die verkehrliche Anbindung andere bestehende Flughäfen in der Region Rendsburg und Schleswig ins Gespräch gebracht. Die Prüfung dieser Alternativen ist vom

Land sehr schlank abgebügelt worden. Dies bestätigt uns in unseren Zweifeln, ob das Wirtschaftsministerium wirklich unvoreingenommen prüft.

Wie dem auch sei, der SSW und ich persönlich sind überzeugt, dass auch bei dieser Frage die Kraft der guten Argumente, verbunden mit der energischen und lang anhaltenden Arbeit der Menschen vor Ort, nachdem die Stadt Kiel wohl schon dabei ist, Ausstiegsszenarien zu entwerfen, auch das Land letzten Endes einen Rückzieher machen lässt. Aber das setzt natürlich voraus, dass auch zukünftig Menschen in den Landtag gewählt werden, die so denken und handeln.

„Der SSW hatte für die verkehrliche Anbindung andere bestehende Flughäfen in der Region Rendsburg und Schleswig ins Gespräch gebracht. Die Prüfung dieser Alternativen ist vom Land sehr schlank abgebügelt worden. Dies bestätigt uns in unseren Zweifeln, ob das Wirtschaftsministerium wirklich unvoreingenommen prüft.“ (Rüdiger Schulze, SSW, Direktkandidat für den Wahlkreis Kiel-Nord)

VOR DER LANDTAGSWAHL

Wahlkreis 18 (Plön-Nord):

Anette Langner, SPD / MdL

„**Düsenfluch**“ Frau Langner, wie stehen Sie als SPD Kandidatin zum geplanten Flughafenausbau in Kiel Holtenau?

Langner: Auch wenn die Entscheidung über die Startbahnverlängerung für den Flughafen Kiel-Holtenau eine wichtige und für Ihre Leser sehr bedeutende Entscheidung ist, hoffe ich, dass Ihre Leserinnen und Leser ihre Wahlentscheidung am 20. Februar nicht ausschließlich von der Position, die Landespolitiker zur Startbahnverlängerung vertreten, abhängig machen. Als Direktkandidatin der SPD im Kreis Plön-Nord habe ich innovative und kompetente Ideen und Konzepte zu den wichtigen Themen Arbeit, Bildung und Chancengerechtigkeit, die die Menschen in meinem Wahlkreis auch unmittelbar in ihrem Lebensumfeld betreffen.

Auch auf Initiative der SPD im Kreis Plön wurde die Position der Landes-SPD in unserem Regierungsprogramm 2005-2010 dahingehend verändert, dass eine Verlängerung der Start- und Landebahn am Flughafen Holtenau nur dann vor-

genommen wird, wenn der Bedarf trotz verstärkter Konkurrenz durch Billigflieger eindeutig nachgewiesen, das gesetzliche Kostenlimit eingehalten und die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wird.

„**Düsenfluch**“: Die SPD hatte in den vergangenen Jahren immer im Wahlprogramm, eine bessere Bahnanbindung Schleswig Holsteins zu schaffen. Es gibt jetzt eine von der CDU unterstützte Initiative, die die Strecke Kiel-Neumünster-Norderstedt-Hamburg City Nord, Hamburg Fuhlsbüttel, Hamburg Hauptbahnhof bauen und wirtschaftlich betreiben will. Ist es nicht sinnvoller die Millionen für diesen Ausbau statt für den Flughafen auszugeben?

Langner: Es macht durchaus Sinn, diese Alternative weiter zu prüfen und im Auge zu behalten. Wichtig ist mir dabei, ebenso wie bei der Startbahnverlängerung, dass die Wirtschaftlichkeit dieser Alternative genau überprüft wird.

Werner Kalinka, CDU / MdL

„**Düsenfluch**“: Herr Kalinka, der „Düsenfluch“ fragt alle Kandidaten auf dem Ostufer, Kiel-Nord und Rendsburg-Ost nach ihrer Haltung zur Startbahnverlängerung. Unsere Leser wissen natürlich, dass Sie ebenso wie Ihre CDU-Kollegin Sylvia Eisenberg von Anfang an Seite an Seite mit der Bürgervereinigung gegen die Pläne der SPD-geführten Landesregierung gekämpft haben und dass sich Ihre ablehnende Haltung gegenüber dem Prestigeobjekt der Landesregierung bis heute nicht verändert hat. Was wird denn aus dem Projekt, wenn die CDU gemeinsam mit der FDP den Machtwechsel im Lande schafft?

Kalinka: Es bleibt dabei, dass es keinen Charterverkehr geben wird. Die Fluggastzahlen zu Kiel-Holtenau sprechen eine deutliche Sprache und signalisieren klar die Entwicklung. Im Übrigen: Wer Subventionen abbauen will, muss dies auch bei Objekten wie Kiel-Holtenau tun. Öffentliche Finanzmittel sind in Schulen und Kindergärten besser angelegt.

Die wirtschaftliche Ausrichtung in Richtung Metropolregion Hamburg wird sich weiter beschleunigen. Auch dadurch wird das Schicksal Kiel-Holtenaus mit bestimmt werden. Beide Themen gehören zueinander, mag mancher dies auch noch nicht wahrhaben wollen. Ob man ihn Hauptstadtexpress oder Schienenflieger nennt – dieser Verkehrsanbindung auf Gleisen zwischen unserer Region und Hamburg gehört die Zukunft.

SPD und Rohwer sind völlig unglaubwürdig. Auch mit Landesunterstützung soll inzwischen die Zugverbindung zwischen Kiel und Lübeck schneller gemacht werden. Gut so. Für entsprechende Planungen auf der Strecke zwischen Kiel und Hamburg hat man allerdings leider viele Jahre nichts getan und wertvolle Zeit verschenkt.

„**Düsenfluch**“: Wie kann man Ihrer Meinung nach am besten langfristig verhindern, dass es erneut den Plan zum Ausbau des Regionalflughafens Kiel gibt. Aus diversen Veröffentlichungen in Zeitschriften und Zeitungen und dem „Lufthansabrief“ an die Politiker wissen wir ja, dass alle Regionalflughäfen hoch subventioniert sind und die weitere Subventionierung von Billigfliegern alles andere als marktwirtschaftlich vernünftig ist. Dennoch tendieren ja Landespolitiker manchmal dazu Kirchturmpolitik zu betreiben und Prestigeobjekte zu fördern. Wie wollen Sie das nachhaltig verhindern?

Kalinka: Durch eine intensive Informationspolitik, offensive Argumentation und glaubwürdige Haltung.

„**Wer Subventionen abbauen will, muss dies auch bei Objekten wie Kiel-Holtenau tun. Öffentliche Finanzmittel sind in Schulen und Kindergärten besser angelegt.**“ (Werner Kalinka, CDU / MdL, Direktkandidat für den Wahlkreis Plön-Nord)



Die Bürgermeister Jesko und Striebich aus den Umlandgemeinden (Bild links) und der Vorstand der Bürgervereinigung (Bild rechts) verfolgen gespannt die Debatte auf der Einwohnerversammlung.

VOR DER LANDTAGSWAHL

Karl-Martin Hentschel, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN / MdL

„Düsenfluch“: Herr Hentschel, die GRÜNEN in der Landesregierung haben ja vor zwei Jahren in der Koalition mit der SPD der Startbahnverlängerung zugestimmt, statt die Koalition platzen zu lassen. Haben Sie diese Entscheidung eigentlich bereut?

Hentschel: Zunächst einmal: Ich bin und war gegen den Ausbau. Dass ich mich nicht durchsetzen konnte tut mir leid. So was passiert einem Fraktionsvorsitzenden manchmal. Aber wir haben nicht dem Ausbau des Flughafens zugestimmt, sondern einen vorliegenden Förderantrag auf einen Summe von 20 Mio. € begrenzt. Damit haben wir die Grundlage für den voraussichtlichen Ausstieg aus dem Projekt geschaffen, da die Stadt Kiel ihr Engagement ebenfalls begrenzt hat, die wirkliche Summe aber weit darüber liegt. Natürlich habe ich die Entscheidung bedauert, aber kann natürlich gut verstehen, dass anderen andere Projekte wichtiger sind.

„Düsenfluch“: Nun sind wir uns ja einig, dass die Startbahnverlängerung aus Sicht der GRÜNEN nicht vernünftig ist. Sehen Sie eine Chance in einer zukünftigen neuen Koalition mit der SPD als dann stärkerer Partner, die alte Entscheidung

zu revidieren? Werden Sie also den Stopp der Pläne in die Koalitionsverhandlungen einbringen?

Hentschel: Im Wahlprogramm der GRÜNEN ist der grundsätzliche Ausstieg aus den Flughafensubventionen enthalten. Ob wir uns damit durchsetzen können, weiß ich nicht – das hängt von dem Wahlergebnis ab – und zwar nicht von dem der SPD oder FDP!



„Im Wahlprogramm der GRÜNEN ist der grundsätzliche Ausstieg aus den Flughafensubventionen enthalten. Ob wir uns damit durchsetzen können, weiß ich nicht.“

(Karl-Martin Hentschel, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN / MdL, Direktkandidat für den Wahlkreis Plön-Nord)

Wahlkreis 13 (Rendsburg-Ost):

Ute Erdsiek-Rave, SPD / MdL

„Düsenfluch“: Frau Ministerin, Sie haben ja in der Landesregierung für die Startbahnverlängerung gestimmt. Jetzt wollen Sie auch in Neuwittenbek und Altenholz gewählt werden. Warum sollten die Wähler das machen?

Erdsiek-Rave: Wir leben zwischen Kiel, Rendsburg und Neumünster in einem lebensfähigen und lebenswerten Umfeld. Die Landesregierung hat hier zu einer guten Verkehrsinfrastruktur beigetragen, Existenzgründungen unterstützt. Mit Augenmaß die Natur geschützt und eine gut ausgebaute Bildungslandschaft entwickelt. Dies gilt es zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die kleinen Grundschulen auf dem Lande müssen bleiben und zugleich müssen in den Schulen und Kindertageseinrichtungen mehr Angebote für ganztägiges Lernen und Betreuung geschaffen werden. An diesem Ziel will ich als Ministerin und Landtagsabgeordnete weiter gemeinsam mit den Schulträgern und Gemeinden arbeiten, damit unser Land, unsere Region für junge Familien attraktiv bleibt und wir die Lebenschancen unserer Kinder erhalten und verbessern. Nach meinem Demokratieverständnis müssen dann, wenn in Kabinetten und Fraktionen auch nach kontroversen Diskussionen Beschlüsse gefasst werden, alle Beteiligten loyal dazu stehen.

„Düsenfluch“: Die jetzige Regierung ist ja der Meinung, der Flughafen sei für die K.E.R.N.-Region so wichtig. Wäre es da nicht sinnvoll wenn eine neue SPD-Regierung den Flughafen nicht ganz übernimmt und ausbaut, wo doch die Landeshauptstadt das nicht bezahlen kann?

Erdsiek-Rave: Das Land Schleswig-Holstein hat gemeinsam mit der Landeshauptstadt Kiel ein Interesse an einem Regionalflughafen mit guten Verbindungen in das Bundesgebiet und in den Ostseeraum, um den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein und insbesondere die K.E.R.N.-Region zu stärken. Deswegen halten auch beide Anteile an der Kieler Flughafen-gesellschaft. Die Frage ist nicht, ob die Landeshauptstadt Kiel den Ausbau des Flughafens bezahlen kann, sondern ob sie

es will. Diese Entscheidung wird die Kieler Ratsversammlung treffen müssen. In ihrem Landtagswahlprogramm jedenfalls bekennt sich die CDU genau wie meine Partei zur Fortsetzung der Ausbauplanung.

„Düsenfluch“: Ihr Ministerkollege Dr. Rohwer will statt eines 400 Meter langen Tunnels unter der Startbahn eine ca. 2,3 Kilometer lange Umgehungsstrasse bauen lassen. Der Staat spart dabei 2.5 Mio. € Baukosten und ca. 90.000 € jährliche Betriebskosten, wir Straßenbenutzer zahlen aber jährlich über 7 Mio. € an Abnutzung und Benzingeld und produzieren ca. 3.500 Tonnen zusätzliches CO 2. Was halten Sie von diesen Plänen?

Erdsiek-Rave: Die jetzige Planung sieht eine Umgehungsstraße statt eines Tunnels vor, weil das Land bei seinen Investitionen die Lösung gewählt hat, die den Landeshaushalt am wenigsten belastet. Das Argument der zusätzlichen Kohlendioxidbelastung für sich genommen würde jeder notwendigen Straßenbaumaßnahme – z.B. auch die A 20 oder weiträumigen Ortsumgehungen – entgegenstehen. Zur allgemeinen Reduzierung der Kohlendioxidbelastung wäre eine verstärkte Inanspruchnahme des öffentlichen Personennahverkehrs denkbar.



„Nach meinem Demokratieverständnis müssen dann, wenn in Kabinetten und Fraktionen auch nach kontroversen Diskussionen Beschlüsse gefasst werden, alle Beteiligten loyal dazu stehen.“

(Ute Erdsiek-Rave, SPD / MdL, Direktkandidatin für den Wahlkreis Rendsburg-Ost zum Ausbaubeschluss für Kiel-Holtenau)

VOR DER LANDTAGSWAHL

Sylvia Eisenberg, CDU / MdL

„Düsenfluch“: Frau Eisenberg, Ihre ablehnende Haltung zur Startbahnverlängerung ist allgemein bekannt. Sie haben diese SPD-Pläne von Anfang an bekämpft und mit uns in vorderster Reihe gegen die Pläne der Rot-Grünen Landesregierung demonstriert. Sehen Sie nach einer von der CDU gewonnenen Wahl eine ernste Gefahr, nun gegen eine Mehrheit in der eigenen Partei weiterkämpfen zu müssen?

Eisenberg: Meine ablehnende Haltung zur Startbahnverlängerung basiert seit der ersten Potenzialanalyse darauf, dass die Ergebnisse der von der Kieler Flughafengesellschaft bestellten und von der rotgrünen Landesregierung übernommenen Gutachten an der Realität vorbeigehen. Denn trotz dramatisch sinkender Fluggastzahlen werden völlig unrealistische Flugbewegungen, verbunden mit utopischen Steigerungsraten für Arbeitsplätze hochgerechnet. Hinzu kommt die Missachtung der Gesundheit der in der Einfugschneise lebenden Menschen. Ich bin fest davon überzeugt, dass die CDU die Landtagswahl am 20. Februar 2005 gewinnen wird, gerade weil die Wählerinnen und Wähler mit der CDU die Rückkehr der Vernunft in die Politik zum Wohle Schleswig-Holsteins erwarten. Schon deshalb wird es innerhalb der CDU zu keinen kämpferischen Auseinandersetzungen um unrealistische Wunschvorstellungen beim Holtenauer Flughafenbau kommen. Sollte die Frage der Startbahnverlängerung nach der Wahl überhaupt noch aktuell sein, müsste sie nach realistischer Bewertung aller bis heute bekannt gewordener Fakten abgelehnt werden.

„Düsenfluch“: In den CDU Programmen der vergangenen 15 Jahre ist immer wieder die Rede von einer Verbesserung der Bahnanbindung an den Hamburger Flughafen. Herr Eichelberg, der wirtschaftspolitische Sprecher der CDU-Landtagsfraktion spricht sich vehement für eine Initiative aus, die eine Trasse Kiel – Neumünster – Norderstedt – Hamburg/Fuhlsbüttel – Hamburg/City Nord – Hamburg/Hauptbahnhof meint wirtschaftlich bauen und betreiben zu können. Was halten Sie davon?

Eisenberg: Die Überlegungen meines Fraktionskollegen Uwe Eichelberg haben mich überzeugt. Ich werde entsprechende Initiativen der CDU auch zukünftig unterstützen.

„Düsenfluch“: Was muss statt eines Flughafenbaus in der K.E.R.N.-Region gemacht werden um wirklich Arbeitsplätze zu schaffen und zu erhalten?

Eisenberg: Mit dem Flughafenbau in Kiel-Holtenau würden über 50 Mio. € ohne reale Chance auf Generierung einer finanziellen oder gesellschaftspolitischen Rendite versenkt werden. Da diese Mittel meist zweckgebunden aus den verschiedensten regionalen und überregionalen Haushalten bereitgestellt werden sollen, sind Aussagen über eine Umwidmung dieser Mittel für andere Objekte in der K.E.R.N.-Region objektiv gar nicht möglich. Sollten diese Mittel gleichwohl – wenn auch nur teilweise – zur sinnvolleren Verwendung in der K.E.R.N.-Region aktiviert werden können, wäre meines Erachtens zur Schaffung bzw. zum Erhalt von Arbeitsplätzen die nachhaltige Förderung des Mittelstandes, insbesondere im technologisch-innovativen Bereich für die K.E.R.N.-Region die erfolgsversprechendste Maßnahme. Dabei ist die enge bedarfsorientierte Zusammenarbeit zwischen Hochschulen und Unternehmen der Region zu stärken und das Potenzial des regionalen Tourismus fort zu entwickeln.



„Mit dem Flughafenbau in Kiel-Holtenau würden über 50 Mio. € ohne reale Chance auf Generierung einer finanziellen oder gesellschaftspolitischen Rendite versenkt werden.“ (Sylvia Eisenberg, CDU / MdL, Direktkandidatin für den Wahlkreis Rendsburg-Ost)

Klaus Langer, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

„Düsenfluch“: Wie waren Ihre Gefühle, als Sie vor zwei Jahren hören mussten, dass die GRÜNEN in der Landesregierung der Startbahnverlängerung unter Finanzierungsvorbehalt zugestimmt haben?

Langer: Ich war zunächst sehr enttäuscht, dass die GRÜNEN-MinisterInnen dem Kabinettsbeschluss zum Ausbau von Kiel-Holtenau zugestimmt hatten. Der Deckelungsbeschluss, maximal 60% Förderung und maximal 20,2 Mio. €, wird aber dazu beitragen, dass die Startbahn nicht verlängert wird. Für die Landes- und Bundespolitik war es richtig, die Koalition wegen des Flughafens nicht aufzukündigen. Einmal war das innerhalb des GRÜNEN-Landesverbandes nicht vermittelbar. Holtenau ist wichtig, aber nur ein sehr lokales Problem. Ein Bruch der Rot-Grünen Koalition hätte eine SPD/FDP-Regierung ohne Heide Simonis in Schleswig-Holstein bewirkt, auch die Rot-Grünen Regierungen in NRW und im Bund wären geplatzt. Es gäbe heute weder eine Rot-Grüne Bundes- noch eine Landesregierung. Im Kieler Rathaus hätten wir eine Große Koalition und der Flughafen hätte schon längst seinen Planfeststellungsbeschluss.

„Düsenfluch“: Was wollen Sie persönlich dazu beitragen, die Startbahnverlängerung zu verhindern?

Langer: Ich kämpfe für ein gutes Wahlergebnis von BÜNDNIS

90/DIE GRÜNEN. Wir müssen sehr stark werden, um in den Koalitionsverhandlungen mit der SPD den Verzicht auf die Startbahnverlängerung durchzusetzen. Ansonsten unterstütze ich die Kieler Ratsfraktion bei ihrem Kampf gegen das Holtenauer Projekt. Obwohl CDU und SPD im Rathaus für den Ausbau sind, ist es meinen Kieler Freunden bis jetzt gelungen, die Startbahnverlängerung zu verhindern. Mit dem Flugbeschränkungsgebiet Schießplatz Putlos hat die GRÜNE-Ratsfraktion ein K.O.-Kriterium in die Diskussion gebracht, das Minister Rohwer bislang nicht wechseln konnte. Ich bin mir sicher, dass die GRÜNEN in Stadt und Land zusammen mit der Bürgervereinigung das wirtschaftlich, verkehrspolitisch und ökologisch unsinnige Projekt im Jahr 2005 beendigen werden.

„Wir müssen sehr stark werden, um in den Koalitionsverhandlungen mit der SPD den Verzicht auf die Startbahnverlängerung durchzusetzen.“ (Klaus Langer, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Direktkandidat für den Wahlkreis Rendsburg-Ost)

VOR DER LANDTAGSWAHL

Wolfgang Kubicki, FDP / MdL

„**Düsenfluch**“: Herr Kubicki, die FDP hat ins Wahlprogramm den Stopp der Ausbaupläne für Kiel-Holtenau aufgenommen. Warum diese Entscheidung und bleibt es auch ganz sicher in den Koalitionsverhandlungen mit der CDU dabei?

Kubicki: Wir halten es unter den gegenwärtigen ökonomischen und finanzpolitischen Rahmenbedingungen für nicht vertretbar, öffentliches Geld für die Verlängerung der Landebahn in Holtenau auszugeben. Besonders deshalb nicht, weil wir die zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes Schleswig-Jagel für eine viel bessere Alternative halten. Wir werden dies auch in Koalitionsverhandlungen vertreten – und durchsetzen.

„**Düsenfluch**“: Was würden Sie denn machen, wenn tatsächlich ein Privatinvestor käme, um den Flughafen mit eigenem Geld auszubauen?

Kubicki: Es wird sich kein privater Investor finden, der bereit wäre, den Verkehrslandeplatz Holtenau unter den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen auszubauen, weil dieser Investor keine Chance auf eine angemessene Verzinsung seines eingesetzten Kapitals hätte. Deshalb bräuchte ich diesem Investor auch nicht zu empfehlen, lieber Kontakt mit der privaten Initiative aufzunehmen, die den Militärflugplatz Schleswig-Jagel kommerziell mitnutzen will und hierfür bereits eine Genehmigung des Bundesministers der Verteidigung hat.

„**Düsenfluch**“: Wenn es nun nach der Wahl bei Rot-Grün bliebe und dann die CDU in Kiel mit der SPD den Ausbau beschließen würde, hätten Sie ja bald einen längeren Weg zur Arbeit. Was sagen Sie eigentlich zu Dr. Rohwers „Flughafenumgehungsstraße“ und den mehr als 7 Mio. €, die das uns Autofahrer im Jahr zusätzlich kostet?

Antje Danker, SSW

„**Düsenfluch**“: Der SSW hat uns am Beginn der Flughafendiskussion sehr unterstützt in unserem Bemühen, dieses Projekt zu stoppen. Hat sich an dieser Haltung was verändert?

Danker: Nein!

„**Düsenfluch**“: Wie stehen Sie persönlich zu den Ausbauplänen?

Danker: Die K.E.R.N.-Region soll ihren hohen Freizeit- und Erholungswert behalten. Eine Erweiterung des Flughafens in Kiel lehne ich daher ab.



„Der Urnengang in Schleswig-Holstein entscheidet am 20. Februar 2005 möglicherweise auch über die weitere Ausbauplanung von Kiel-Holtenau.“

Foto rechts:
Die gut besuchte
Einwohnerversammlung
am 24. Januar in der
Halle 400 in Kiel.

Kubicki: Ich halte den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Holtenau für unwirtschaftlich – und zwar unter jeder denkbaren Regierungskoalition. Deshalb halte ich es auch für Verschwendung öffentlichen Geldes, die Bundesstraße zu verlegen – ganz besonders, wenn man im Rahmen des Konzeptes der „Contingent-Valuation“ die zusätzlichen volkswirtschaftlichen Wegekosten berücksichtigt.



Hier würde viel öffentliches Geld für ein unwirtschaftliches Projekt verschleudert. Geld, das bei anderen Projekten sehr viel nutzbringender eingesetzt werden könnte – und deshalb auch dort eingesetzt werden sollte.

Dass Herr Minister Prof. Dr. Rohwer dies verdrängt und dieses unwirtschaftliche Projekt weiter verfolgt, verdeutlicht, warum Schleswig-Holstein eine neue Regierung braucht: Rot-Grün verplempert zu viel öffentliches Geld für ökonomisch Unsinniges. Deshalb ist Schleswig-Holstein in Westdeutschland wirtschaftlich abgeschlagen und hat die höchsten Schulden pro Einwohner und die höchste Arbeitslosenquote aller westdeutschen Flächenländer.

„Ich halte den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Holtenau für unwirtschaftlich – und zwar unter jeder denkbaren Regierungskoalition.“ (Wolfgang Kubicki, FDP / MdL, Direktkandidat für den Wahlkreis Rendsburg-Ost)



RUND UM DEN KIELER FLUGPLATZ

„Beweisflug“ oder fragwürdige Tricksereien der Kieler Flughafengesellschaft?

Am 6. November 2004 konnte der aufmerksame Leser eine überraschende Meldung in der „Landeszeitung“ finden. Die Überschrift des kurzen Artikels lautete: „*Flieger zu schwer: Gepäck kam später*“. Hintergrund dieser Pressemeldung war ein Schreiben des Kieler Flughafenchefs Köhn an Wirtschaftsminister Rohwer, das bewusst an die Landespresse lanciert wurde. Hier nun nachfolgend der vollständige Wortlaut des Beitrags:

„Wer vom Flughafen Kiel-Holtenau gen Süden fliegt, muss mit Verzögerungen der kuriosen Art rechnen. Am Feiertag Allerheiligen wollten 40 Passagiere nach Köln-Bonn reisen. Als die Maschine abheben sollte, stellte der Kapitän fest, dass die vorhandene Startbahn für das geladene Gewicht nicht ausreicht. Daraufhin wurde das Gepäck auf der Straße nach Hamburg transportiert und von dort mit der Lufthansa zum Ziel gebracht. Dort warteten die Passagiere aus Kiel vier Stunden lang auf ihre Habseligkeiten. In einem Schreiben an das Wirtschaftsministerium wertet die Kieler Flughafengesellschaft den Vorfall als Beweis dafür, wie notwendig eine Startbahn-Verlängerung ist.“

Es stellt sich nun die spannende Frage, wie es zu diesem „Beweisflug“ mit einer Maschine der Fluglinie EAE von Kiel nach Köln/Bonn am 2. November 2004, also exakterweise einen Tag nach Allerheiligen überhaupt kommen konnte und welche Motivation Herr Köhn hatte, diese Angelegenheit so schnell wie möglich an die Presse zu bringen. Erstaunlich ist, dass die Bürgervereinigung (BV) am 25. Oktober 2004, also eine knappe Woche vorher, eine Stellungnahme zum Obermeyer-Gutachten veröffentlichte, die Bezug nahm auf die darin geäußerte Behauptung der Kieler Flughafen-Gesellschaft (KFG), dass die von Kiel aus mit Turboprop-Maschinen nach Frankfurt fliegende Fluglinie Cimber Air bei bestimmten Wetterlagen Gepäck hätte zurücklassen müssen. In dem Schreiben der BV hieß es damals wörtlich:

„... dass während der nunmehr mehr als 3-jährigen Diskussion trotz ständiger Nachfragen nicht ein einziger Fall konkret genannt werden konnte, in dem Gepäck zurückgelassen werden musste.“

Die o.g. Pressemeldung konnte die BV natürlich nicht unkommentiert im Raum stehen lassen und verfasste ihrerseits am 9. November 2004 ein Schreiben, das an Kiels Oberbürgermeisterin Volquartz, Wirtschaftsminister Rohwer und an verschiedene Medien des Landes gerichtet war. Darin hieß es:

„Sollte es sich bei dem betroffenen Flugzeug um eine ATR 42-300 oder ATR 42-500 (Anm.: Beides sind Turboprop-Maschinen, die sowohl von EAE als auch von Cimber Air von Kiel aus eingesetzt werden) gehandelt haben, erscheint eine derartige Situation geradezu ausgeschlossen.“

Des Weiteren forderte die BV die KFG auf, nähere Angaben über die Gründe zu machen, weshalb der EAE-Flugkapitän sich weigerte, mit voller Last zu starten, insbesondere über Datum und Uhrzeit des Starts, Flugzeugtyp, Gesamtgewicht des Gepäcks, Treibstoffgewicht, Wetterbedingungen zum Zeitpunkt des Starts und Zustand der Startbahn. Bisher liegt keine Stellungnahme vom Kieler Flughafen über diesen besonderen Vorgang vor. Das verwundert nicht, denn es ist durchaus möglich, dass ein handfester Skandal aufgedeckt würde, wenn alle Tatsachen an das Licht der Öffentlichkeit kämen.

Somit darf vorerst nur gemutmaßt werden. Doch einige Fakten lassen den Flug am Tag nach Allerheiligen doch merkwürdig nebulös erscheinen:

1. Die Wetterbedingungen waren am Dienstag, den 2. November 2004 in Kiel völlig normal, sogar eher günstig.
2. Cimber Air flog unter vergleichbaren Bedingungen im Vormonat Oktober 2004 insgesamt sechs Mal problemlos mit 40 und mehr Passagieren von Kiel aus nach Frankfurt und, am 13. Dezember 2004 sogar mit der maximal möglichen Passagierzahl von 47. Von diesen sechs Flügen fanden erstaunlicherweise vier an einem Montagmorgen statt.
3. EAE hatte im Oktober 2004 von 82 Flügen von Kiel nach Köln/Bonn und umgekehrt überhaupt nur sechs Mal mehr als 20 Passagiere. Das Maximum betrug 29 Passagiere am 11. Oktober 2004. Der Schnitt liegt bei den EAE-Flügen sonst bei etwa 10 Passagieren.

Vor dem Hintergrund dieser Tatsachen drängen sich folgende Fragen geradezu auf:

1. Woher kamen plötzlich die vielen Passagiere, die mit EAE an jenem Dienstagmorgen nach Köln/Bonn fliegen wollten, einer Fluglinie die sonst an diesem Wochentag maximal 15 Fluggäste registriert?
2. Warum wurde derart viel Gepäck mitgenommen, dass angeblich das Startgewicht der Maschine zu hoch war?
3. Warum startete der Flugkapitän von EAE Anfang November nicht mit 40 Passagieren, wenn seine Kollegen von Cimber Air anscheinend überhaupt keine Probleme hatten, an den vier vorangegangenen Montagen im Oktober bei vergleichbaren Wetterbedingungen mit 42 bis 45 Passagieren abzuheben?

Selbst nach langem Überlegen fallen einem auf diese Fragen nur vier plausible Antworten ein:

1. Es handelte sich bei dem Flug um eine Gruppenreise der Ortsgruppe Kiel des „Clubs schwerer Menschen“.
2. Die Reisegruppe bestand aus Mitgliedern des schleswig-holsteinischen Betonfachverbandes, die zum Jahreskongress nach Bonn reisen wollten und die schweren Exponate in ihren Koffern mitführten.
3. Der Flugkapitän ließ die Maschine versehentlich voll tanken, weil er von seiner Flugbegleiterin abgelenkt wurde. oder aber



„Passagiere drin – Gepäck draußen: So ähnlich soll es sich in Holtenau am 2. November 2004 zugetragen haben. Wie heißt es in den Märchen so schön: Und wenn sie nicht gestorben sind ...“

4. KFG-Chef Köhn lud 40 gute Bekannte zu einem kostenlosen Tagesausflug nach Köln ein, wenn sie denn alle, bitte schön, recht schwere Koffer mitbringen würden. EAE als Subventionsempfänger (erhält aus Steuermitteln rd. 700.000 Euro für zwei Jahre Flugbetrieb) hatte sicherlich die wenigsten Probleme, diese spezielle Reisegruppe an einem für die Firma ohnehin schwächeren Wochentag auszufliegen.

Aber Spaß beiseite: Sollten sich diese letztgenannten Vermutungen auch nur im Ansatz bestätigen, wäre dies ein Skandal erster Kategorie, da der Kieler Flughafen-Chef diese angebliche „Beweisführung“ für eine „zu kurze Startbahn“ unter Inkaufnahme einer schweren Rufschädigung des laufenden Flugbetriebes seines eigenen Flughafens betrieben hätte. Dieses eklatant

geschäftsschädigende Verhalten würde auf diese Weise viele Fluggäste ohne Not verunsichern und somit automatisch den Holtenauer Flughafen auf Kosten der Steuerzahler weiter erhöhen. Die Bürgervereinigung ist diesem Fall nachgegangen und hat die Aufsichtsgremien des Flughafens um Aufklärung gebeten sowie die Presse informiert. Darüber hinaus wurde eine Dienstaufsichtsbeschwerde gegen den Kieler Flughafenchef erlassen. Wir sind gespannt, ob die Wahrheit auf diese Weise tatsächlich ans Licht kommen wird.

„Düsenfluch“-Redaktion

(Quelle für diesen Beitrag: „Flieger zu schwer: Gepäck kam später“ („Landeszeitung“) vom 6. November 2004)

RUND UMS KIELER RATHAUS

K.O. - Kriterien erfüllt!

1. In der Projektphase II werden nur zusätzliche Kosten ermittelt

Es ist still geworden um die am Anfang der Ausbaudiskussion festgelegten KO Kriterien. Denn spätestens nach den neuen Gutachten der Firma Obermeyer und der Auswertung der Stadt Kiel in den geschäftlichen Mitteilungen vom November 2004 wird deutlich, dass der doppelte K.O. für den Ausbau der Start- und Landebahn nicht mehr zu verschleiern ist.

2. Ausbaukosten für die Landeshauptstadt Kiel

Das erste K.O.-Kriterium bekam in der Ratsversammlung vom August 2003 mit dem so genannten „Deckelbeschluss“ einen Namen. Dieser Beschluss, der eine Deckelung der Belastungen für Kiel von 19,6 Mio. € festlegte, wurde zunächst von allen Ratsfraktionen akzeptiert. Man ließ sich aber eine Hintertür offen, in dem man bei Überschreitung des Deckelbetrages eine neue Ratsentscheidung zum Ausbau treffen wollte, die prinzipiell auch die Zustimmung zu einer noch höheren Belastung und Verschuldung der Stadt erlauben würde. Dennoch haben alle Ratsfraktionen einschließlich der SPD bei einer Überschreitung die Fortführung der Ausbauplanungen ausgeschlossen. Von dieser Festlegung entfernen sich die SPD und die verbleibenden Ausbaubefürworter mit „Rechenakrobatik“ (falsche Interpretation der Schwankungsbreite von 20 %) und dem Hinweis auf genauere Erhebungen in der Phase II zusehends.

3. Wie hoch sind die zur Zeit belegbaren Kosten?

Die belegbaren Kosten beinhalten nicht die Vielzahl von weiteren Risikobeträgen, deren Ausmaß erst in der Projektphase II genauer ermittelt werden würde. Wesentliche Grundlage der belegbaren Kosten für die Landeshauptstadt Kiel ist die „Geschäftliche Mitteilung 1184/2004“ der Oberbürgermeisterin vom November 2004. Danach liegt die Basis der Belastungen mit 22,8 Mio. € bereits 3,2 Mio. € über dem „Deckel“. Diese Basis erhöht sich um die belegbaren Mehrkosten, deren Höhe und Unvermeidlichkeit in den letzten vier Monaten durch entsprechende Unterlagen und Aussagen der Stadt Kiel und des Wirtschaftsministeriums eindeutig belegt sind. Im Einzelnen ergeben sich folgende Kostenblöcke:

(Siehe Tabelle oben)

Zusammen mit dem Basisbetrag von 22,8 Mio. € erreicht die gesicherte Kostenbelastung der Stadt Kiel bereits 29,3 Mio. €. Weitere Kosten sind bereits jetzt mit dem schlechten Jahreser-

Von der BV ermittelte belegbare Mehrkosten	In Mio. €	Beleg
Mehrwertsteuer für die B 503 (öffentliche Straße)	2,555	Schreiben Wirtschaftsministerium
Kürzung von Bundeszuschüssen für die B 503 aufgrund der um 300 bis 400 m längeren Verschwenkung	0,721	Schreiben der OB an BV-Mitglied
Tilgung Altdarlehen und Berechnung Nießbrauch	1,676	„Kleine Anfrage 1359/2004“ und „Geschäftliche Mitteilung 1184/2004“
Anschubhilfen für bestehende und neue Linien	1,500	Presseerklärung Minister Rohwer
Summe	6,452	

gebnis der Kieler Flughafengesellschaft (KFG) und den Verhandlungen über zusätzliche Subventionen der beiden Fluggesellschaften EAE und Cimber Air sicher. Wenn auch die genaue Höhe noch nicht bekannt ist, so dürften hier wieder einige hunderttausend Euro an weiteren KFG-Zuschüssen fällig werden. In gleicher Weise werden sich auch in 2005 die optimistischen Erlösprognosen nicht bewahrheiten. Da hilft auch nicht die „Anschubhilfe der besonderen Art“, die die IHK bei einigen Unternehmen eingeworben hat. **Damit nähern sich die realen und belegbaren Belastungen für die Landeshauptstadt Kiel der 30 Millionen-Euro-Grenze.**

4. Risikoposten Bereich 1

Doch auch mit diesen 30 Mio. € wird man bei der großen Zahl weiterer Risiken nicht auskommen. Allein die Stadt Kiel sieht in ihrer „Geschäftlichen Mitteilung“ bei den Posten **Grunderwerb**, Lärmschutz, Hindernisfreimachung, Ausgleichsmaßnahmen, Altlasten und Entschädigungen einen zusätzlichen Risikobetrag von knapp 8 Mio. €. Rechnet man dann noch fragwürdige Mehreinnahmen der KFG wie die Steigerung der Mieteinnahmen um 0,9 Mio. € oder geringere Belastungen bei Personalkosten, Instandhaltung, Fahrzeugkosten und sonstigen Aufwendungen im Umfang von rund 4 Mio. € hinzu, so steigt bei einem Kostenanteil der Stadt von 50 Prozent der Risikobetrag bereits auf gut

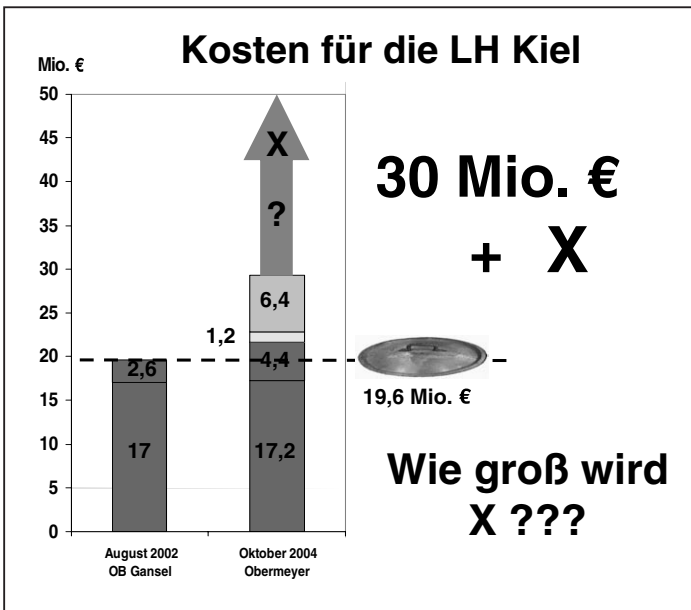
10 Mio. €. Auch wenn nicht alle Risiken nicht in vollem Umfang zum Tragen kommen, findet sich die Gesamtbelastung bereits bei über 35 Mio. € wieder.

5. Risikoposten Bereich 2

Hier handelt es sich um Risiken, die in Ihrer finanziellen Auswirkung bisher nur sehr ungenau beziffert werden können. Dennoch gehen auch diese Kostenrisiken in zweistellige Millionenbeträge. Sollte für den angestrebten Einsatz von Jets keine Überfluggenehmigung über den Nato-Schießübungsplatz Putlos erteilt werden, dann müsste die ganze Startbahn verschwenkt und völlig neu gebaut werden. Lärmschutzhalle, leistungsfähiges Instrumentenlandesystem und Umsiedlungskosten aufgrund der Verlegung der B 503 erfordern weitere Mio. €. Als weiteres Millionenrisiko wird sich das Verfehlen der immer noch viel zu optimistischen Prognosen erweisen.

6. Kosten der Stadt Kiel liegen bei 30 Mio. EUR plus X

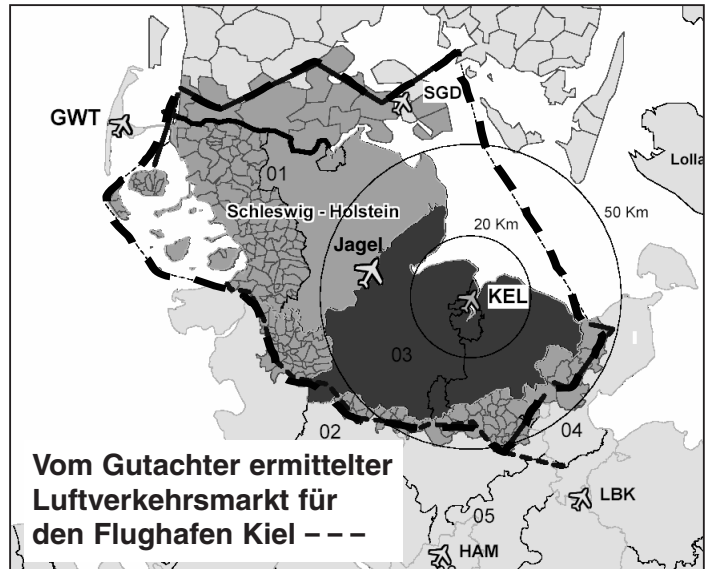
Auf eine einfache Formel gebracht liegen die sicher belegbaren Kosten der Stadt Kiel bei knapp 30 Mio. € und erhöhen sich um den Risikobetrag X, der durchaus eine zweistellige Millionengröße erreichen kann. Die weiteren Untersuchungen der Phase 2 könnten nur eine genauere Quantifizierung der Risikoposten ergeben aber keine Entlastung bei den bereits heute belegbaren Kosten. Jeder Ratsvertreter, der sich für den Einstieg in die Phase ausspricht, entscheidet sich für 30 Mio. € plus X und bewegt sich weit oberhalb des Deckels. Eigentlich ein klassischer K.O.!



7. Prof. Dr. Peter Wolf „schenkt“ Minister Rohwer einen Traummarkt

Eigentlich braucht die Karte vom Luftverkehrsmarkt Kiel keine Worte. Nur drei Beispiele sollen das Wunschdenken des Ausbau-gutachters Prof. Dr. Wolf von angeblich hohen Steigerungs-raten wie in Zukunftsmärkten chinesischen Zuschnitts verdeutlichen:

- Der äußere Teilmarkt reicht bis Süddänemark trotz der dort täglich 5 Verbindungen von Sonderburg zum internationalen Flughafen von Kopenhagen.
- Selbst aus ganz Neumünster und den südlich angrenzenden Bereichen erwartet Wolf die Fluggäste für Kiel. Er halbiert einfach die Entfernung von Holtenau nach Fuhlsbüttel und hat dadurch seine Markt-abgrenzung gefunden.



- Obwohl bereits im Sommer nach Genehmigung durch die Bundeswehr der Antrag auf die zivile Nutzung von Jagel im Wirtschaftsministerium vorlag, ignoriert Wolf diesen Flugplatz mit der längsten Startbahn des Landes völlig. Mit der mittlerweile auch vom Verkehrsministerium erteilten Genehmigung taucht im Zentrum des Landes ein neuer Flughafen auf.

8. Wie sah doch der Landesrechnungshof den Ausbau?

Dieser erkannte **keinen belastbaren Nachweis einer Nachfrage**, der den Ausbau von Kiel-Holtenau rechtfertigen könnte. Auch konnte er das wirtschaftliche Erfordernis eines Ausbaus nicht erkennen und veranschlagte die möglichen Verluste der KFG bis 2021 auf mehr als 30 Mio. €!

Werner Eggemann

IM BRENNPUNKT

Auch Lufthansa zweifelt an Provinzflughäfen

In einem „Politikbrief“ vom Oktober 2004 bezog nun auch die Deutsche Lufthansa AG klare Position gegen die vielfach in Deutschland zu beobachtende Praxis, kleinere Regionalflughäfen mit Steuergeldern trotz aller Zweifel an der Wirtschaftlichkeit auszubauen. Im Beitrag „Billigflieger: Der Bürger zahlt doppelt“ kommt die Lufthansa zu dem eindeutigen Ergebnis, dass viele

dezentrale Flughäfen teure Prestigeobjekte zu Lasten des Steuerzahlers sind. In diesem Artikel heißt es unter anderem weiter:

„Flughäfen sind heute vielerorts regionale Prestigeobjekte – wie Schwimmbäder in den 70er und 80er Jahren. Jeder noch so kleine Ort plante und baute, heute drücken Folgekosten, Renovierungsstau und Unterhaltung auf die kommunalen Haushalte. Warum sind die „Schwimmbäder“ dieses Jahrzehnts die Flughäfen? Gerne werden ehemalige Militärflughäfen in so genannte



„Konversionsprojekte“ umgewidmet. Und in Deutschland – Ost und West – gibt es viele dieser Militärstandorte. Dort liefern sich Kommunen und Länder mit Hilfe millionenschwerer Ansiedlungsprogramme und Subventionen einen erbitterten Standortwettbewerb um die trendigsten Billigflieger. Diese – so hofft man – bringen neben Touristenströmen und neuen Arbeitsplätzen auch Investitionen für den ersehnten Aufschwung einer strukturell benachteiligten Region. Ein zweischneidiges Schwert: Denn die Ansiedlung von Easyjet, Ryanair & Co. hat ihren Preis.

Wie groß auch immer die Wachstumsraten der Billigflieger an den einzelnen Standorten sind: Nach der Wirtschaftlichkeit fragen angesichts auf den ersten Blick beeindruckender Prognosen und Ausblicke nur wenige. Der Boom regionaler Flughäfen findet erst auf dem Papier und dann auf dem Rücken der Steuerzahler statt – profitabel sind diese Airports nicht. Regelmäßig werden die Einzugsgebiete und damit vermeintliche Passagierströme viel zu großzügig berechnet. Gleich mehrere Flughäfen lassen so die gleichen Gebiete in ihre Berechnungen einfließen und „nähren sich vom selben Kuchen“.

Beispiel Norddeutschland: Hamburg verfügt über einen gute ausgebauten Flughafen und bietet in hohen Frequenzen Direktflüge sowie – über die Drehkreuze Frankfurt und München – die Anbindung an ein weltweites Streckennetz. Kiel und Lübeck gehören aufgrund ihrer räumlichen Nähe und guter Verkehrsanbindung zum Einzugsgebiet des Hamburger Flughafens. Passagiere, die nach Lübeck abwandern, fehlen aber zukünftig in Hamburg.

Die Flughäfen kannalisieren sich demnach gegenseitig. Wirtschaftlich leistungsfähige Flughäfen werden auf Dauer geschwächt, weil andernorts – offen oder verdeckt – Fördergelder und Zuschüsse fließen. Dieser auf Subventionen gebaute Billig-Verkehr gefährdet profitable Flugverbindungen und die Wirtschaftlichkeit von Airlines und Airports, damit Steuerzahlungen

Cimber Air am Boden? Wie wird es in Kiel nun mit der dänischen Linie weiter gehen?



und in letzter Konsequenz Arbeitsplätze – ein Teufelskreis von doppeltem Widersinn. Zahlen und Fakten, nüchtern betrachtet, zeigen, dass in vielen Fällen eine für den Steuerzahler teure Hypothek auf die Zukunft aufgenommen wird. Nicht marktfähige Strecken und Flughäfen vernichten viel mehr Werte, als dass sie neue schaffen. Denn das vermeintliche Ziel, die Belebungsstruktur schwacher Regionen durch Wirtschaftsförderung und Tourismus, lässt sich nur durch ein dichtes Netz an Flügen, schnelle Anschlüsse und eine hohe Anzahl von Frequenzen erreichen. Die Kommunen erhalten aber für teures Steuergeld lediglich punktuelle Städteverbindungen.“

Damit bringt die Lufthansa so klar wie vorher nie auf den Punkt, was sie von den Ausbauplanungen am Flugplatz Kiel-Holtenau hält. Für den Aufbau neuer direkter Fluglinien – und das wollen unsere Politiker ja – steht sie als möglicher Partner wohl eher weniger zur Verfügung. Aber vielleicht steht der Kieler Flughafen ja schon in Verhandlungen mit den Discount-Fliegern. Auf Wirtschaftlichkeit kommt es ja angesichts gut gefüllter öffentlicher Fördertöpfe nicht mehr so sehr an.

„Düsenfluch“-Redaktion

(Quelle für diesen Beitrag: „Billigflieger: Der Bürger zahlt doppelt“ („Politikbrief der Lufthansa“) vom Oktober 2004)

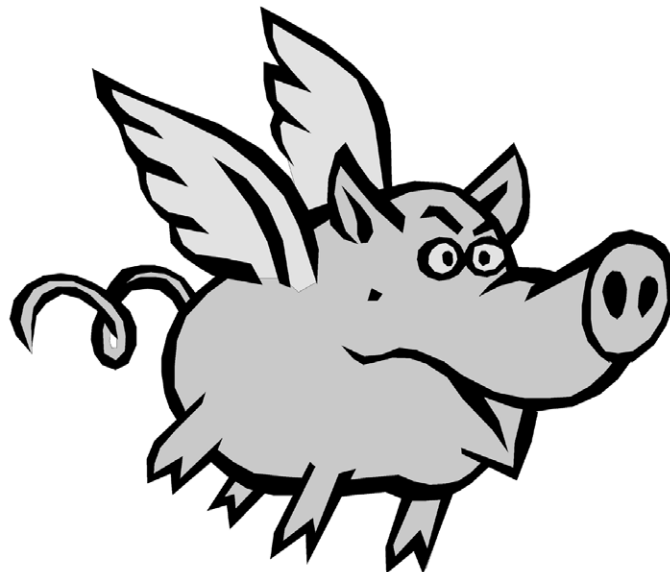


NEUES AUS DER DÜSE

Fliegen – wirklich ein Lebensgefühl?

Hein Düse liest in letzter Zeit wieder richtig viel über den Kieler Flughafen. Immer wieder fordern manche Politiker seinen Ausbau – vehement, mit den immer gleichen Argumenten. „Die Wirtschaft braucht ...“ oder „Kiel als Landeshauptstadt braucht ...“ liest er in der Tageszeitung. In anderen Zeitungen liest er von ebenso hochtrabenden Plänen in anderen Ländern, die in teuren Pleiten der dortigen Flughäfen endeten oder durch immer höhere Zuschüsse aus Steuermitteln am Leben erhalten werden müssen. Eigentlich brauchen wir nur eines: weniger Schulden und solide öffentliche Finanzen – aber wer will das schon hören. Sparen ist nun mal langweilig, planen und bauen ist da sehr viel spannender.

Das bringt Hein zu der Frage, warum ein Flughafen, sei dieser noch so provinziell, einen fast schon magischen Reiz auf viele Menschen ausübt. Hein kratzt sich an seine Stirn und fängt an zu philosophieren.



Da ist natürlich erst einmal der uralte Traum des Menschen vom Fliegen. In der Antike dachten sie, man könne die Vögel einfach imitieren. Die Herren Daedalus und Ikarus mussten in einem Selbstversuch sehr schmerzhaft erkennen, dass dem Menschen doch gewisse natürliche Grenzen gesetzt sind. Im Mittelalter beschäftigte sich Leonardo da Vinci mit Fluggeräten, bis er bei seinen Experimenten die Mona Lisa entdeckte. Erst das Neunzehnte Jahrhundert brachte den Durchbruch: Flugpionieren wie

Otto Lilienthal oder den Gebrüdern Wright gelang es immerhin, einige Momente der scheinbaren Schwerelosigkeit auszukosten. Als die Flugmaschinen dann Motorkraft erhielten, ging die Post so richtig ab. Die Menschen verehrten von da an Piloten wie Nationalhelden, sei es in militärischer Mission wie bei den Herren Udet oder von Richthofen, sei es eher im zivilen Auftrag wie bei Charles Lindbergh. „Piloten ist nichts verboten“ sang Hans Albers so treffend in seinem Fliegerlied. Auch Luftkriege und Bombenangriffe konnten den Mythos vom Fliegen nicht nachhaltig beschädigen. In Deutschland schaffte man so den nahtlosen Übergang von der Luftwaffe zur Lufthansa. In der Zigaretten-

werbung der frühen sechziger Jahre schwärmte ein gewisser Herr Peter Stuyvesant vom „Duft der großen weiten Welt“ auch

wenn es in einer anderen Glimmstengel-Reklame warnend hieß „*Wer wird den gleich in die Luft gehen – greife lieber zur...*“.

Flugreisen wurden plötzlich auch für den Durchschnittsbürger erschwinglich, auch weil die Fluggeräte immer größer wurden. In der guten alten „*Tante JU 52*“ der Dreißiger Jahre konnten nur 18, zumeist gut betuchte Reisende einen Sitzplatz für sich beanspruchen, in den Jumbo-Jets der Neuzeit sitzen hunderte von Menschen dicht zusammen gequetscht wie die Ölsardinen. Aber auch das hat dem Traum vom Fliegen keinen Abbruch getan. Selbst negative Dinge wie Abstürze, Entführungen, schlechtes Essen oder die zunehmende Luftverpestung werden ganz einfach ausgeblendet, wenn der Fluggast mit leuchtenden Augen am Check-In-Schalter seine Bordkarte in Empfang nehmen darf.

Auch das fliegende Personal wird geradezu verehrt: Der zumeist braun gebrannte, smarte Flugkapitän in schmucker Uniform als Held der Neuzeit – die adrette Stewardess als immer lächelndes Vorbild für alle Mädchen mit Traumjob in 10.000 Meter Höhe.

Auch Künstler haben sich immer wieder diesem Phänomen genähert. Hein denkt natürlich an diesen bebrillten Barden aus Berlin. „*Über den Wolken, da muss die Freiheit wohl grenzenlos sein*“ sang Reinhard Mey Anfang der Siebziger zur akustischen Gitarre. Die Gruppe Extrabreit revitalisierte während der Neuen Deutschen Welle das schon oben genannte Fliegerlied. Etwas nachdenklich und geradezu mahnend interpretierte Schlagersternchen und Friedensengel Nicole immerhin „*Flieg nicht so hoch, mein kleiner Freund*“. Wen sie damit wohl meinte, denkt sich Hein Düse. Bestimmt nicht unsere cleveren Politiker. Denen kann es doch gar nicht hoch genug gehen, so hoch, bis die Luft da oben so richtig dünn wird. Heute fliegt doch fast jeder.

Billig-Airlines wie Ryanair oder Easyjet bringen einen überall hin. Und man zahlt dafür Preise, die hinterher an der Hotelbar gerade mal für einen Caipirinha reichen würde. „*Ab in den Süden – der Sonne hinterher*“ heißt das Motto heute für jedermann. Mal-

lorca mal schnell am Wochenende ist tatsächlich möglich geworden und hat die verstaubten Heizdecken-Bustouren in die Lüneburger Heide nahtlos ersetzt.

Ob das nun alles so richtig gut ist? Hein hat da seine leisen Zweifel. Was passiert denn eigentlich mit unserer Umwelt, wenn die vielen Chinesen es sich irgendwann auch leisten können, so wie wir durch die Welt zu jetten? „*Dann brauchen wir auf jeden Fall größere Flughäfen*“, hört Hein jetzt schon unsere „*wirtschaftsnahen*“ Politiker frohlocken.

Diese letzten Gedanken leiten Hein nun zum zweiten Teil seiner aerophilen Betrachtungen über. Warum fühlen sich viele Politiker fast schon magisch hingezogen zu Flughäfen und deren Startbahnen, die im Zweifel gar nicht lang genug sein können? Es muss eine geradezu sinnliche Verbindung geben, die man kaum in Worte fassen kann. Dieses wohlige Gefühl, wenn man im Blitzlichtgewitter der Pressevertreter mit einer großen Schere in der Hand das breite weiße Band mit der Aufschrift „*Startbahnverlängerung*“ eigenhändig durchtrennt – dieser eiskalte Schauer, wenn man auf dem Abflugterminal seiner Landeshauptstadt mit großen beleuchteten Lettern den eigenen Namen lesen darf: „*Willi-Wurst-International-Airport*“ (Anm.: Die Namen sind jederzeit austauschbar).

Aber selbst wenn diese Politikerträume nie in Erfüllung gehen sollten, es lohnt sich doch immer, für einen eigenen Flughafen am Ort einzutreten: Regionalflughäfen an jeder Milchkanne sind einfach modern, zeitgemäß und – so notwendig wie ein Kropf. Aber was soll sich Hein den Kropf oder Kopf von Politikern zerbrechen. Am Ende ist es immer das Gleiche – wie in einem schlechten Film – wenn alles schief gelaufen ist, steigt der Oberschurke lächelnd ins Flugzeug und ist – ehe man sich's versieht – schon über alle sieben Berge ... So sieht es jedenfalls

**Euer
Hein Düse**

BLICK NACH LÜBECK

Millionenklage für den Flughafen Lübeck?

Die Luft wird für den Flughafen Lübeck-Blankensee langsam immer dünner. Steigende Passagierzahlen durch den allein dort operierenden Billig-Flieger *Ryanair* wurden teuer mit Steuermitteln erkaufte. Das Defizit stieg auf astronomische 8,9 Mio. Euro (Wir berichteten in „*Düsenfluch*“ Nr. 6 vom November 2004). Jetzt droht neues Ungemach: Deutsche Fluggesellschaften wollen mit einer Klage gegen den Flughafenbetreiber angebliche Subventionen an den irischen Billigflieger stoppen. Die Klage wurde von Air Berlin und den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL) initiiert. Nach Ansicht der Airlines erhält *Ryanair* seit Jahren unerlaubte staatliche Beihilfen in Millionenhöhe. Obwohl der Flughafen defizitär wirtschaftet, gewährt er anscheinend seit 2000 Subventionen beziehungsweise Vorzugsbedingungen im Wert von etwa zwei Millionen Euro jährlich. Die Verluste des Flughafens werden regelmäßig von der Hansestadt Lübeck ausgeglichen, die alleinige Gesellschafterin ist. Mit der Klage wollen die Fluggesellschaften erreichen, dass Beihilfen zurückgefordert werden und künftig unterbleiben. Außerdem sollen die Flughafenentgelte für unverbindlich erklärt werden. Die Klage ist am 17. Dezember 2004 beim Landgericht Lübeck eingegangen und wurde noch vor Weihnachten an das Landgericht Kiel abgegeben.



Ryan Air auf Kollisionskurs – muss der Lübecker Flughafen nun für nicht genehmigte Subventionen die Zeche für den irischen Dumping-Flieger zahlen?

Dieses Beispiel mag all denjenigen ein warnendes Beispiel sein, die die Zukunft des Kieler Flughafens in der Anwerbung von Billigfliegern wie *Ryanair* sehen. Bereits am belgischen Flughafen Charleroi musste *Ryanair* nach einer Klage Subventionen in Millionenhöhe zurückzahlen. Dieses droht den schneidigen Iren jetzt auch in Schleswig-Holstein.

„*Düsenfluch*“-Redaktion

(Quelle für diesen Beitrag: „*Fluglinien verklagen Flughafen Lübeck*“ („*Kieler Nachrichten*“) vom 30. Dezember 2004)

Flugverkehr und Umwelt

Serie – Fortsetzung folgt

Über und unter den Wolken

Aus der Zeitschrift „WirtschaftsSpiegel“, Heft 4/2002 – Plus: Umwelt „Ökologie und Ökonomie im Unterricht“
– von Hans Harress, Coburg



Es waren die Brüder Wright, denen 1903 der erste Motorflug gelang. Seither hat sich auf dem Gebiet der Flugtechnik viel verändert.

Der treibende Motor dieses rasant sich weiterentwickelnden technischen Fortschritts war insbesondere das Bedürfnis der Menschen, Zeit zu sparen, um rasch von Ort A nach Ort B zu gelangen.

Motto: Zeit ist Geld

Diesen sich weltweit ausbreitenden Trend nutzten die Fluggesellschaften und flogen immer mehr Zielorte an, verbanden immer mehr Städte, Länder und Reiseziele rund um den Globus. Als die Nachfrage unaufhörlich stieg, wurden weitere Flugzeuge angeschafft, größere und schneller fliegende Modelle entwickelt, die immer mehr Passagiere befördern konnten.

Bald reichte auch die Kapazität der Flughäfen nicht mehr aus. Man erweiterte oder baute großflächig neue Anlagen und verband diese mit dem Bahnnetz und den Autobahnen als schnelle Zubringer. Die Fluggastzahlen stiegen rapide an und steigen nach wie vor. An Folgen von möglicherweise schädigenden Einflüssen dachte zunächst niemand.

Lange Zeit galten die Abgase von Flugzeugen hinsichtlich ihrer möglicherweise klimabeeinflussenden Wirkungen als derart gering, dass ihnen niemand Beachtung schenkte oder sie gar als gefährlich für unser globales Klima ansah. Es wurden im Gegenteil die von der Erde aus sichtbaren Kondensstreifen bewundert. Und man beneidete die Menschen, die im Flugzeug einem fernen Reise- oder Ferienziel zustrebten.

Erst in den 70er-Jahren begannen Klimatologen und Meteorologen die Auswirkungen der Flugzeugabgase in den oberen Schichten der Atmosphäre auf Natur, Klima, Umwelt und Mensch genauer zu untersuchen. Durch modernste Messmethoden von der Erde aus, später durch besondere technisch ausgerüstete Flugzeuge und durch neuentwickelte Satellitenmesstechniken kamen Klimaforscher zu Ergebnissen, die für Unruhe sorgten.

So hatte man errechnet, dass 6 Mio. Tonnen des Flugbenzins Kerosin, das war der geschätzte Gesamtverbrauch im Jahr 1987, bei der Verbrennung in der Luft 20 Mio. Tonnen Kohlendioxid, 95000 Tonnen Stickoxide und 45.000 Tonnen Kohlenwasserstoffe sowie größere Mengen von Kohlenmonoxid, Schwefelverbindungen und Rußteilchen neben Wasserdampf erzeugten und an die Umgebung in allen Luftschichten abgaben. Durch die Steigerung des Luftverkehrs, zur Personenbeförderung tritt zunehmend der Luftfrachtverkehr hinzu, liegt der Schadstoffausstoß heute um ein Mehrfaches über den Werten von 1987.

Kraftstoffverbrauch von Verkehrsmitteln

Es wurde in einer Studie der Literverbrauch von Kraftstoff je 100 Kilometer für eine Person errechnet, wenn sie a) mit einem Passagierschiff (plus 100 Kilo Gepäck) oder b) mit einem Hochgeschwindigkeitszug oder c) mit dem Pkw (sparsamer Mittelklassewagen) oder d) mit dem Flugzeug reisen würde. Der Verbrauchervergleich ergab ein Verhältnis von a : b : c : d = 1,3 : 3,0 : 5,0 : 6,5 Liter.

Die Klimabelastung des treibhausäquivalenten Treibstoffverbrauchs zeigte einen noch größeren Unterschied zu Ungunsten des Flugverkehrs. Dieses Verhältnis beträgt 1,31 : 3,15 : 5,5 : 9,75 bis 25, je nach Flugzeugtyp. Die Werte sind allerdings abhängig von den tatsächlich gefahrenen bzw. geflogenen Entfernungen: je kürzer die Entfernung, desto höher der durchschnittliche Verbrauch.

Schwer wiegender als der höhere Kraftstoffverbrauch eines Flugzeugs pro Person ist die Tatsache, dass die von den in großen Höhen fliegenden Jets erzeugten Abgase in den oberen Schichten der Atmosphäre einen größeren Schaden bewirken als die gleiche Menge von Abgasen und Schadstoffen in Erdbodennähe, wo sie in der Regel sehr viel schneller chemisch umgewandelt und zum großen Teil abgebaut werden.

Laut Angaben der Hersteller verbraucht ein Jumbojet, z.B. die Boeing 747, pro Stunde Reiseflug 16.000 Liter Kerosin, ein Airbus A 300 immerhin noch 7.430 Liter. Für den Start und die Landung wurden zusätzlich 3.400 Liter für den Jumbojet und 1.650 Liter für den Airbus genannt und müssen hinzu-gerechnet werden. Das Fliegen gegen den Wind, in großen Höhen existieren so genannte Jetstreams mit extrem hohen Windgeschwindigkeiten, verändert die Werte nochmals. In Fachpublikationen wurden weit höhere Verbrauchswerte veröffentlicht als von den Fluggesellschaften angegeben.

Aus unterschiedlichen Gründen kommt es auf den Großflug-

häfen zunehmend zu teils erheblichen Verspätungen bei den Starts und in Folge auch bei den Landungen. Das hat u.a. zur Folge, dass mehr Flugzeuge über den Flughäfen und Städten in Warteschleifen kreisen müssen, bis sie die Genehmigung zur Landung bzw. zum Start erhalten. Auch dadurch wird eine nicht unbeträchtliche Menge von Kerosin zusätzlich verbraucht, während die nicht ungefährlichen Abgase der Maschinen sich permanent hinabsenken.

Als noch gefährlicher für die Umwelt und Gesundheit von Menschen wird das in die Luft oft in großen Mengen abgelassene unverbrannte Kerosin von Flugzeugen angesehen, die eine Notlandung machen müssen und vorher als Vorsichtsmaßnahme möglichst viel explosiven Treibstoff aus ihren Tanks ablassen.

Für die Zukunft hat sich die Luftfahrtindustrie viel vorgenommen, um den Nimbus eines Umwelt- und Luftverschmutzers möglichst rasch loszuwerden. Es bestehen Pläne für die kommenden 20 Jahre, in der die Branche technologisch große Fortschritte in Hinsicht auf den Umweltschutz machen will.

Es ist geplant, den Kohlendioxid-Ausstoß pro Passagierkilometer um 50 % zu reduzieren, das kommt etwa einer Halbierung des derzeitigen Treibstoffverbrauchs gleich. Vermutlich wird in Zukunft Wasserstoff eine der neuen und umweltfreundlichen Antriebsenergien sein. Die Emissionen an Stickoxiden sollen sogar um 80 % reduziert werden und die Lärmbelastigung durch neue Triebwerke auf die Hälfte sinken.

Große Zuwachsraten im Flugverkehr

Nach neuesten Prognosen und Berechnungen steigen die Anteile des Luftverkehrs an den verkehrsbedingten Klimaauswirkungen und Klimabelastungen von 26 % des Jahres 1988 auf bereits knapp 50 % im Jahr 2005, trotz ständiger Modernisierung und technischer Verbesserung der Düsen- und Antriebswerke mit der Wirkung u.a. von weniger Verbrauch und weniger Abgasen. Diese Zunahme bedeutet für die Klimaforscher, dass nach 2005 allein der Luftverkehr das Klima stärker belasten wird, als man dies vom gesamten übrigen Verkehr annimmt.

Grund ist die starke Zunahme des Luftverkehrs. Besonders gravierend ist die Situation deshalb geworden, weil moderne Flugzeuge in immer größeren Höhen der Atmosphäre fliegen und die in diesen oberen Regionen ausgestoßenen Schadstoffe und klimabeeinflussenden Abgase sehr lange Zeit brauchen, um wieder abgebaut zu werden. Neben einer ständig zunehmenden Anzahl von Flugreisenden wächst darüber hinaus das Aufkommen an Luftfrachtgut.

Selbst kleinere Beschränkungen, wie etwa die von allen Umweltorganisationen und anderen Transportbranchen seit langem geforderte Einführung einer Besteuerung des Flugbenzins, bei Automobilen und Lastkraftwagen eine Selbstverständlichkeit und ein glänzendes Geschäft für die Finanzminister, lehnt die Mehrzahl der Regierungen in aller Welt ab, um das Fliegen so preiswert wie möglich zu halten. Man begründet dies mit dem Hinweis auf eine extrem harte Konkurrenz.

Flugreisen im Trend

Von 1979 bis 1995 hat sich die Zahl der Flugreisen weltweit mehr als verdreifacht. 1995 reisten über 500 Mio. Menschen mit dem Flugzeug einmal oder mehrmals in den Urlaub. Hinzu kommen die zahllosen Geschäftsreisenden und auch die Hobbyflieger mit eigenen Maschinen sowie das Militär mit einer nicht bekannten Anzahl von Flügen. Bis 2010 wird sich die Zahl der privaten Flugpassagiere auf über 1 Mrd. Menschen erhöht haben.

Allein die deutschen Airports zählten 1995 rund 100 Mio. Passagiere. Doch schon im Jahr 2000 verzeichneten allein die drei Flughäfen Frankfurt/M., Amsterdam und Rom, die sich zu einer Allianz zusammengeschlossen haben, 120 Mio. Fluggäste bei 1,2 Mio. Starts und Landungen. 50 % der geflogenen Kilometer

entfallen auf Touristen, je 25 % auf Geschäftsreisende und den Luftfrachtverkehr.

Bemerkenswert ist, dass die klimaschädlichen Folgen des Flugverkehrs nur eine verhältnismäßig kleine Minderheit von Menschen direkt zu verantworten hat. Rund 94 % der Weltbevölkerung haben ein Flugzeug noch nie betreten. Selbst im flugfreudigen Deutschland gaben knapp 44 % der Bevölkerung an, noch nie geflogen zu sein; ebenso viele teilten in einer repräsentativen Emnid-Umfrage mit, höchstens einmal im Jahr das Flugzeug als Verkehrsmittel zu benutzen. Umso mehr und öfter fliegen dafür andere.

Das beste Mittel, um die schädigenden Auswirkungen auf das Klima durch Flugzeugabgase zu verringern, ist, weniger zu fliegen. Dazu sind nach derselben Emnid-Umfrage auch viele Deutsche bereit. Nahezu 78 % der Vielflieger erklärten (vor dem Terroranschlag in den USA), dass sie zu Gunsten der Umwelt oft, manche auch nur hin und wieder, aufs Fliegen verzichten würden. 84 % der Deutschen gaben sogar an, auf Kurzstreckenflüge ganz verzichten zu können, wenn es der Umwelt helfen würde.



Kapazitäten deutscher Flughäfen fast erschöpft

Die Flughafengesellschaften zusammen mit der Bauindustrie sagen einen baldigen Verkehrskollaps im Flugbereich voraus, sollten nicht großzügige Aus- und Neubauten vorgenommen werden. Nach ihren Berechnungen müssten bis 2008 mehr als 15 Mrd. Euro dafür zusätzlich investiert werden. Bereits heute seien die deutschen Flughäfen in hohem Maße ausgelastet, Düsseldorf zu 98 %, Frankfurt/M. zu 96 % und Berlin-Tegel zu 93 %. Bis 2010 ist etwa mit einer Verdoppelung der Fluggastzahlen und des Frachtverkehrs zu rechnen, d.h., es werden zusätzlich mehr als 700.000 weitere Flugbewegungen hinzukommen. Schon heute startet und landet in München, statistisch gesehen, alle 52 Sekunden ein Flugzeug, und das in einer sehr dicht besiedelten Zone.

Der neue Flughafen München hat bereits nach wenigen Jahren seines Bestehens mit der Erweiterung seiner Abfertigungs- und Frachtanlagen durch die Lufthansa auf die wachsenden Verhältnisse reagiert und wurde somit nach Frankfurt zum zweiten internationalen Drehkreuz in Deutschland. Insgesamt fertigte der Flughafen München im Jahr 2000 gut 23 Mio. Passagiere ab, bis 2015 sollen es 50 Mio. sein, und schlug 125.000 Tonnen an Luftfracht um, ein Plus von 19 % gegenüber 1999. 302.000 Starts und Landungen im Jahr 2000 bedeuteten einen Zuwachs um 8 % innerhalb eines Jahres.

GPS als Zwischenlösung

Täglich fliegen mehr als 6.000 Flugzeuge im und über den deutschen Luftraum. Die Maschinen werden auf ihren Routen ständig von Fluglotsen überwacht und müssen sich auf streng vorgeschriebenen Flugbahnen und vorgeschriebener Flughöhe

bewegen. Durch unterschiedliche Gründe, insbesondere aber weil inzwischen die Kapazitäten am Himmel und bei den Fluglotsen ausgelastet sind, sind Verspätungen bei Abflügen und Landungen an der Tagesordnung. Nachdem der Flugverkehr pro Jahr um 5 bis 6 % zunimmt, war abzusehen, dass schon bald sämtliche Kapazitäten am Himmel und bei den Fluglotsen ausgeschöpft sind. Durch ein neues Leitsystem konnte ab April 2001 erreicht werden, dass zusätzlich etwa 30 % mehr Flüge abgefertigt werden können.

Um im Bereich der Radarstationen der verschiedenen Flughäfen zu bleiben, sind die Maschinen gezwungen, ihre Routen so einzurichten, dass sie von Großflughafen zu Großflughafen fliegen, also sich oftmals auf einem Zickzackkurs befinden. Das verlängert den Flugweg und die Flugzeit und beschäftigt zusätzlich viele Lotsen.

Seit neuestem orientieren sich die Maschinen selbstständig nach dem GPS-System. Durch Satellitentechnik wird dem Flugkapitän bzw. dem Navigator zu jeder Zeit und an jeder Stelle des Fluges angezeigt, wo er sich gerade mit seiner Maschine befindet. Ein Flugkapitän kann nun auf geradem Weg direkt seinen Zielflughafen ansteuern. Das spart Weg, Zeit, Fluglotsen und Kerosin, vor allem aber wurden für den Flugverkehr schlagartig rund 30 % mehr Platz am Himmel geschaffen.



Nachtflüge und Fluglärm

Zurzeit besteht auf deutschen Flughäfen zwischen 6 Uhr morgens und 22 Uhr abends ein allgemeines Nachtflugverbot zum Schutz der betroffenen Bevölkerung, von genehmigten Ausnahmen abgesehen. Der Flughafen München und auch andere Flughäfen ließen allerdings in der Vergangenheit bedeutend mehr an Flugbewegungen in dieser geschützten Zeit zu. Das waren in der Regel verspätete Maschinen, die landen mussten, wie man argumentierte, und Maschinen, die regelmäßig Post und Postfracht befördern.

Nachdem die Kapazitäten am Tage nahezu ausgeschöpft sind, drängen die Flughafenbetreiber auch auf anderen Flughäfen seit Jahren mit Nachdruck darauf, diese Einschränkungen ganz oder zumindest teilweise aufzuheben. Zunächst sollen Starts und Landungen bereits von 5 Uhr morgens bis 23 Uhr nachts erlaubt werden. Es ist mit einer großen Anzahl von Einsprüchen und Klagen zu rechnen.

Wie aktuell das Thema Fluglärm ist, zeigen die mehr als 200.000 Beschwerden über einzelne Flugbewegungen, die zwischen Januar und Oktober 2001 beim hessischen Lärmschutzbeauftragten eingegangen sind.

Mediziner sind sich einig: Lärm macht krank und beeinträchtigt die Entwicklung von Kindern. Das trifft auch für Fluglärm zu. Auf einem Treffen von Lärmfachleuten mit einer Medizinergruppe „Ärzte für vor-beugende Umweltmedizin“ in Neufarn bei München Mitte 2001 wurde als Ergebnis ein Arbeitspapier formuliert. Die wichtigste Aussage lautete: „Bei Fluglärmbelastungen von

60 Dezibel tagsüber und 50 Dezibel nachts sind aus präventivmedizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten.“ Damit bestätigten die Fachmediziner und Forscher die Erkenntnisse des Bundesumweltamtes, die bis dahin umstritten waren. Dieses hatte die bisher gültigen Werte von Dauerschallpegeln von 75 Dezibel tagsüber und 65 Dezibel nachts auf 60 bzw. 50 Dezibel reduziert. Diese neuen Werte möchte Umweltminister Trittin gesetzlich einführen.

Fortsetzung folgt im nächsten „Düsenfluch“

Aus der Zeitschrift „WirtschaftsSpiegel“, Heft 4/2002 –

Plus: Umwelt „Ökologie und Ökonomie im Unterricht“

– von Hans Harress, Coburg

IN EIGENER SACHE

Die Redaktion freut sich über Leserbriefe und Text- und Bildbeiträge, wie auch über weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Kontakt:

Geschäftsstelle der „Bürgervereinigung gegen die Startbahnverlängerung Kiel-Holtenau e.V.“

Anschrift:

Immelnmannstraße 31, 24159 Kiel

Telefon: 04 31 / 88 80 655

Fax: 04 31 / 36 88 8

Email: kiel@fluglaerm.de

Internet: www.startbahn-kiel.de



Noch eine Bitte: Wenn Sie diese „Düsenfluch“-Ausgabe ausgelesen haben und nicht weiter aufheben möchten, dann geben Sie diese doch einfach an Freunde, Nachbarn, Bekannte oder Arbeitskollegen weiter. Sie helfen damit, den Kreis der Informierten zu erhöhen und auch Kosten sparen. Vielen Dank!

ANTRAG AUF MITGLIEDSCHAFT

Aus Platzgründen haben wir dieser Ausgabe keinen Mitgliedsantrag beigefügt. Sie finden diesen als Download auf unserer Internet-Homepage:

www.startbahn-kiel.de

IMPRESSUM

„Düsenfluch“ erscheint 2004 im 3. Jahrgang.

Herausgeber: Bürgervereinigung gegen die Startbahnverlängerung Kiel-Holtenau e.V.

Geschäftsstelle: Immelnmannstraße 31
24159 Kiel

Telefon: 04 31 / 88 80 655

Fax: 04 31 / 36 88 8

Internet: www.startbahn-kiel.de

E-Mail: kiel@fluglaerm.de

Redaktion: Klaus Reese (verantwortlicher Redakteur)

Layout: Uwe Stahl

Druck: Hansadruck, Kiel

Für Beiträge, die mit vollem Namen unterzeichnet sind, übernimmt der Autor die Verantwortung. Nachdruck der Texte – nur mit Quellenangabe – sind ausdrücklich erwünscht.