

---

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes  
Schleswig Holstein

Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Freie und Hansestadt Hamburg

---

# Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

Endbericht

## 0. ZUSAMMENFASSUNG

### 0.1 Einführung und Ziel

Das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein und die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit haben UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH im September 2005 beauftragt, die Entwicklungsperspektiven der Flughäfen beider Länder zu untersuchen. Die Untersuchung soll sich dabei auf die zu erwartenden verkehrlichen Entwicklungen und Abhängigkeiten bis zum Jahre 2015 konzentrieren, im Wesentlichen bezogen auf die drei großen Flughäfen Hamburg, Kiel und Lübeck. Die erarbeiteten Entwicklungsperspektiven stellen nicht das häufig zitierte norddeutsche Luftverkehrskonzept dar, das aufgrund der politischen Zusammenhänge und der öffentlichen Belange nur von den Auftraggebern selbst erarbeitet werden kann.

### 0.2 Vorgehen

Die wesentlichen Aussagen dieser Studie basieren auf einer qualifizierten Beurteilung und Auswertung von vorhandenen Studien und Statistiken und der Diskussion und Bewertung der für die berücksichtigten Flughäfen relevanten Zusammenhänge im Luftverkehr. Die Datenrecherche wurde ergänzt durch Interviews mit den Flughafengeschäftsführern der Flughäfen Hamburg, Kiel und Lübeck, sowie mit den Vertretern der Auftraggeber. Die Studie ist folgendermaßen aufgebaut: Zunächst beschreibt eine Kurzdarstellung die verkehrliche und planerische Situation an den großen Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg. Anschließend werden als wesentliche Treiber der künftigen verkehrlichen Entwicklungen im norddeutschen Flughafensystem bis zum Jahre 2015 folgende Bereiche:

- Wettbewerbs- und Kooperationsbeziehungen zwischen den Flughäfen
- Regionalwirtschaftliche Entwicklung
- Entwicklung des Tourismus
- Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland und Europa
- Vorhandene Flughafen-Passagierprognosen

im Detail untersucht. Nach Auswertung der Einzelthemen werden schließlich Entwicklungsperspektiven für die Flughäfen Hamburg, Kiel und Lübeck erarbeitet und Handlungsempfehlungen vorgeschlagen.

### 0.3 Entwicklungsperspektiven bis 2015

**Wettbewerbs- und Kooperationsbeziehungen zwischen den Flughäfen.** Die Flughäfen Hamburg, Kiel und Lübeck haben sehr unterschiedliche Funktionen und bedienen im Wesentlichen unterschiedliche Märkte. Die künftige verkehrliche Entwicklung und auch die regionale Bedeutung des Flughafens Kiel wird wesentlich von der künftigen Entwicklung des am Flughafen Hamburg angebotenen Luftverkehrsangebots geprägt werden. Je nachdem, ob sich die Qualität der in Hamburg angebotenen Luftverkehrsverbindungen aus Sicht der regionalen Wirtschaft der K.E.R.N.-Region verbessert oder verschlechtert, steigt oder verringert sich die Bedeutung, die dem in Kiel bereitgestellten Luftverkehrsangebot als regionalem Standortfaktor zukommt. Die Entwicklung des Hamburger Luftverkehrsangebotes wiederum wird auch von der künftigen Konkurrenzbeziehung zwischen den Flughäfen

Hamburg und Lübeck und damit auch von der Umsetzung der derzeit geplanten Ausbauvorhaben in Lübeck geprägt werden. Damit sind die Entwicklungsperspektiven aller drei Flughäfen interdependent.

**Regionalwirtschaft und Bevölkerung.** In Schleswig Holstein - und in abgeschwächtem Maße auch in Hamburg - werden im verarbeitenden Sektor Arbeitsplätze abgebaut. Die Ausrichtung auf den Dienstleistungssektor und auf neue Wachstumsbranchen wird - abhängig von der erfolgreichen Umsetzung - Impulse für die Nachfrage nach Linienflugverbindungen generieren. Der Großraum Hamburg wird auf Grund der Attraktivität und seiner spezifischen Standortqualitäten (insbesondere qualifizierte Erreichbarkeit) von dieser Entwicklung stärker profitieren als Schleswig-Holstein, mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Nutzung des Flughafens Hamburg. Dies lässt erwarten, dass das ab Hamburg bereitgestellte Luftverkehrsangebot in Zukunft weiter ausgebaut wird.

Die im Vergleich zum Bundesdurchschnitt nur unterdurchschnittliche Wachstumsdynamik Schleswig-Holsteins wird sich langfristig nur dann verbessern, wenn die Herausforderung des notwendigen wirtschaftlichen Strukturwandels erfolgreich gemeistert wird. Dies setzt eine leistungsfähige Anbindung an das Luftverkehrsnetz voraus. Die Bevölkerungsanzahl wird bis 2015 weitestgehend stagnieren, wobei auch hier der Großraum Hamburg eher gewinnen und insbesondere die ländlichen Regionen Schleswig Holsteins eher verlieren werden; der Anteil älterer Menschen wird in Schleswig Holstein und in Hamburg zunehmen. Die Bevölkerungsentwicklung in den beiden Bundesländern wird also kein großer Entwicklungstreiber für die private Luftverkehrsnachfrage sein. Das sich seit einigen Jahren ändernde Reiseverhalten – gerade auch von älteren Mitmenschen – wird die Nachfrage allerdings stabilisieren oder sogar, den vorliegenden Prognosen entsprechend, steigen lassen.

**Tourismus.** Obwohl der Tourismus in Schleswig-Holstein einen großen wirtschaftlichen Faktor darstellt, handelt es sich bei den Gästen überwiegend um Inlandstouristen. Diese reisen vornehmlich mit dem PKW an und machen Urlaub im mittleren Preissegment. Dieser Markt stellt für den Luftverkehr in Schleswig Holstein keinen Impuls dar, der eher von vermögenden Gästen aus entfernten Wohnorten profitieren würde, die ein entsprechendes exklusives touristisches Angebot erwarten und nutzen. Eine Ausnahme stellt lediglich die Ferieninsel Sylt dar, die ein hochpreisiges touristisches Angebot bietet und eine entsprechende Tourismusklientel anzieht.

Die Städte Lübeck - und durch die höhere Attraktivität in noch stärkerem Maße - Hamburg profitieren von dem durch das Low-Cost-Geschäftsmodell stimulierte Tourismussegment „Städtetourismus“. Es wird erwartet, dass sich die Dynamik dieser Entwicklung in den nächsten Jahren etwas abschwächen wird, um sich auf hohem Niveau zu stabilisieren.

**Entwicklung des Luftverkehrs.** Von dem dynamischen Wachstum des Luftverkehrs haben in den letzten Jahren in Deutschland vor allem größere Sekundärflughäfen und solche Flughäfen profitiert, die von Low-Cost-Carriern im Liniendienst oder von Charterfluggesellschaften im Urlaubsreiseverkehr angefliegen wurden. Das Passagieraufkommen im Inlandsluftverkehr von und nach den Regionalf Flughäfen hat sich sowohl insgesamt als auch für die Mehrzahl der einzelnen Regionalf Flughäfen deutlich verringert. Eine Abhängigkeit von Low-Cost-Carriern ist für Regionalf Flughäfen mit hohen Risiken verbunden sofern sich die Fluggesellschaften nicht unwiderruflich für einen längeren Zeitraum an die Flughäfen gebunden haben.

Der Regionalluftverkehr in Deutschland wird derzeit von der Deutschen Lufthansa und ihren Partnern dominiert. Damit stehen Streckenplanungen, die sich auf Einzelrouten beziehen, oftmals hinter strategischen Netzwerkplanungen zurück. Unabhängige Regionalflugunternehmen sehen sich schwieriger gewordenen Marktverhältnissen gegenüber.

Die Flugzeugflotten der Regionalflugunternehmen werden zunehmend durch Regional-Jets dominiert. Low-Cost-Carrier und Charterflugunternehmen setzen im allgemeinen Flugzeuge mit einer Mindestkapazität von etwa 150 Sitzen ein. Flughäfen mit einer kurzen Start- und Landebahn werden in diesen beiden Märkten immer weniger bestehen können.

Die europäischen und dabei auch die deutschen Luftverkehrsmärkte befinden sich in einer tief greifenden strukturellen Umbruchphase. In dem geänderten Marktumfeld ist es für viele Regionalflughäfen schwieriger geworden, sich zu behaupten; die Konkurrenz um Luftverkehrsverbindungen hat zugenommen.

Für die künftigen Entwicklungsperspektiven der norddeutschen Flughäfen ergeben sich daraus folgende Schlussfolgerungen:

- Der Flughafen Hamburg wird weiter am allgemeinen Wachstum der Sekundärflughäfen und insbesondere auch des Low-Cost-Luftverkehrs partizipieren. Er kann damit seine Versorgungsfunktion für Norddeutschland künftig noch besser erfüllen als bisher.
- Für den Flughafen Kiel haben sich die Entwicklungsperspektiven durch die beschriebenen Marktentwicklungen verschlechtert.
- Für den Flughafen Lübeck ergeben sich im Low-Cost-Carrier-Segment starke Wachstumsperspektiven, die allerdings durch die hohe Abhängigkeit von einer dort dominierenden Fluggesellschaft auch mit hohen Risiken verbunden sind.

**Flughafenprognosen.** Die vorliegenden Passagierprognosen bzw. Zielvorstellungen lassen auf allen drei betrachteten norddeutschen Flughäfen ein beträchtliches Entwicklungspotenzial vermuten, dass aber für Lübeck wesentlich an die Realisierung der Ausbauplanungen geknüpft ist. Der Flughafen Lübeck wird sich – sofern die Ausbauplanungen realisiert werden – in Zukunft zunehmend als Wettbewerber Hamburgs entwickeln, ohne dessen Gateway-Funktion für Norddeutschland ernsthaft gefährden zu können. Das Luftverkehrsangebot in Hamburg wird sich erheblich verbessern. Davon wird auch Schleswig-Holstein profitieren. Die für den Flughafen Kiel zu erwartenden Fluggastzahlen lassen trotz eines vorhandenen Luftverkehrspotenzials nicht erwarten, dass dieser Flughafen auf absehbare Zeit eigenwirtschaftlich zu betreiben sein wird. Zudem besteht eine erhebliche Unsicherheit darüber, ob das im Jahre 2004 für die K.E.R.N.-Region prognostizierte Luftverkehrspotenzial angesichts der derzeitigen Marktentwicklungen im Luftverkehr ab Kiel in den nächsten Jahren tatsächlich bedient wird.

Zusammenfassend können die Auswirkungen der analysierten Entwicklungstreiber wie folgt dargestellt werden:

- Die Gateway-Funktion des Hamburger Flughafens für Norddeutschland wird insgesamt eher gestärkt. Der Flughafen wird im zunehmenden Wettbewerb mit Lübeck bestehen können. Allerdings kann erwartet werden, dass der innerdeutsche Luftverkehr ab Hamburg insbesondere nach Frankfurt/M. als Folge der Einrichtung neuer Direktflugverbindungen mit dem Ausland etwas zurückgehen wird.

- Der Flughafen Lübeck wird sich insbesondere dann, wenn das im Aufbau befindliche Planfeststellungsverfahren zeitgerecht bis Ende 2008 abgeschlossen sein wird, die Ausbauplanungen realisiert werden und Ryanair seine zweite Deutschland-Basis in Lübeck einrichtet, weiterhin positiv entwickeln. Die Dimension des dort derzeit verfügbaren Start-/Landebahnsystems erlaubt schon jetzt den Einsatz auch größerer Jets. Der mit den Ausbaumaßnahmen zunehmende Wettbewerbsdruck, der von Lübeck aus auf Hamburg ausstrahlen wird, lässt erwarten, dass sich die Gesamtqualität der Luftverkehrsanknüpfung für ganz Schleswig-Holstein und Hamburg verbessern wird. Für die Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften wird der Wettbewerb anspruchsvoller.
- Die Entwicklungsperspektiven für den Flughafen Kiel stellen sich vergleichsweise zu den beiden anderen Flughäfen deutlich schlechter dar. Sie werden durch die derzeitige Dimensionierung der in Kiel vorhandenen Start-/Landebahn noch verschärft. Grundsätzlich ist für diesen Flughafen ein Verkehrspotenzial vorhanden. Allerdings erschweren es die strukturellen Entwicklungen im Luftverkehr allgemein solchen Regionalflughäfen, die weder Charter noch Low-Cost-Luftverkehr abwickeln, im weiter zunehmenden Wettbewerb um attraktive Flugverbindungen zu bestehen. Auf absehbare Zeit wird sich der Flughafen selbst bei Realisierung des prognostizierten Luftverkehrsaufkommens und der an dem Bedarf von Regional-Jets orientierten Ausbauplanungen aller Voraussicht nach nicht eigenwirtschaftlich tragen können. Der geplante Verzicht auf eine „große Ausbaulösung“, die auch die Abfertigung von großen Jets der B 737 bzw. A 319/320-Kategorie erlauben würde, schränkt zudem die Entwicklungspotenziale weiter ein.

## 0.4 Empfehlungen

**Wettbewerb Flughafen Lübeck-Flughafen Hamburg.** Von Seiten der Stadt Hamburg sollte der Ausbau des Flughafens Lübeck unter regionalwirtschaftlichen Aspekten positiv bewertet werden. Der Flughafen Hamburg hat aufgrund seiner Größenvorteile, seines Einzugsgebietes und seiner wirtschaftlichen Stärke alle Voraussetzungen, sich im Wettbewerb positiv zu entwickeln. Das Nebeneinander beider Flughäfen in teilweise sehr ähnlichen Marktsegmenten wird sich auf die Entwicklung des Luftverkehrsangebotes im Großraum Hamburg eher stimulierend denn hinderlich auswirken.

**Kapazitäten - Hamburg.** Der Flughafen Hamburg ist ein von Wohn- und Gewerbegebieten umgebener Stadtflughafen, dessen flächenmäßige Expansion enge Grenzen gesetzt sind. Für den Flughafen, wie auch für den langfristig, strategisch und regionalpolitisch denkenden Mehrheitseigner, die Stadt Hamburg, sollte der Flughafen Hamburg auch in 15-20 Jahren noch wachsen können bzw. in der Lage sein, zum Wohle der Region hochwertige Luftverkehrsverbindungen anzuziehen. Die grundsätzliche Sicherung von Alternativstandorten, wie z. B. die Option Kaltenkirchen, sollte langfristig gewahrt bleiben. Bei einem weiterhin dynamischen Wachstum im Luftverkehr werden die Fluggesellschaften mittelfristig zu bestimmten Tageszeiten am Flughafen Hamburg keine freien Kapazitäten mehr erhalten können und Alternativflughäfen wie z.B. den Flughafen Lübeck in Betracht ziehen müssen. Ein gescheitertes Planfeststellungsverfahren und ein nicht erfolgter Ausbau des Flughafens Lübeck würden langfristig (15-20 Jahre) auch für die Metropolregion Hamburg von Nachteil sein.

**Nahverkehr Kiel - Flughafen Hamburg.** Die Wiederaufnahme der zum 23. Dezember von Cimber Air einzustellenden Linienverbindung von Kiel nach Frankfurt durch eine andere Fluggesellschaft im Jahre 2006 ist derzeit noch offen. Um der angestrebten Dienstleistungsfunktion des Flughafens Hamburg für ganz Norddeutschland zu entsprechen, aber auch um den Gedanken der Metropolregion Hamburg weiter zu entwickeln, sollten der Flughafen Hamburg bzw. die zuständigen Landesbehörden in Hamburg und Schleswig-Holstein die kurzfristige Einrichtung einer verbesserten Busverbindung zwischen dem Kieler Hauptbahnhof und dem Flughafen Hamburg vorantreiben bzw. aktiv durch eine Finanzierung einen verbesserten Zubringerverkehr zum Hamburger Flughafen unterstützen. Letztendlich wird dessen Bedeutung auch für den Hamburger Flughafen mit zunehmendem Wettbewerb zu Lübeck ansteigen.

Ähnlich wie für die Städte Mannheim und Heidelberg eingerichtet, könnte aber auch die Lufthansa regelmäßig Busse mit einem Lufthansa Erscheinungsbild vom Hauptbahnhof Kiel zum Flughafen Hamburg einsetzen, die die LH Passagiere bereits ab Kiel im Lufthansa Buchungssystem und unter LH Ticket/Flugnummer reisen lassen würden. Für die Lufthansa ergäbe sich aus dieser bereits in Kiel stattfindenden ‚Zuführung‘ in das LH Netzwerk die Möglichkeit, die Attraktivität des Lufthansa Angebotes gegenüber dem der ab Hamburg operierenden Linienfluggesellschaften (z. B. BA, KLM/AF) zu erhöhen.

**Ertüchtigung ehemaliger Militärflughäfen in Schleswig Holstein.** Die Militärflughäfen Hohn und Jagel werden aufgrund ihrer ausreichend langen Start- und Landebahn immer wieder als Alternativstandorte oder Ergänzung für den Flughafen Kiel in die Diskussion eingebracht. Die Länge der Start- und Landebahn ist jedoch für den Erfolg eines Flughafens nicht allein ausschlaggebend. Die luftverkehrlichen Entwicklungsperspektiven beider Flughäfen sind von den allgemeinen Marktentwicklungen im Luftverkehr mindestens ebenso betroffen wie diejenigen des Kieler Flughafens. Zudem ist das über Hohn und Jagel abzufertigende Luftverkehrspotenzial deutlich geringer als in Kiel, weil beide Flughäfen vom Zentrum der Nachfrage (Stadt Kiel) weiter entfernt sind als der Kieler Flughafen. Für den Flughafen Schleswig-Jagel wird von privaten Initiatoren und Geldgebern der Bau eines Passagierterminals und die Aufnahme von Charter und LCC Flügen geplant. Die privatwirtschaftliche Herangehensweise wird sicherstellen, dass hier nicht über den Bedarf des Marktes ein weiterer Flughafenterminal erbaut, aber nicht ausreichend genutzt werden wird.

**Ausbau des Flughafens Kiel.** Im Zusammenhang mit dieser Fragestellung gibt es drei wesentliche Optionen, nämlich:

#### Option 1 – Fortführung der Ausbauplanung des Flughafens Kiel

Der sofortige Ausbau des Flughafens Kiel würde sämtliche Entwicklungs- und Zukunftsoptionen für den Standort Kiel wahren. Die bereits geleisteten Planungen könnten genutzt bzw. fortgeführt werden. Allerdings würde allein eine verlängerte Start- und Landebahn das Passagieraufkommen in Kiel nicht wesentlich erhöhen und die Wirtschaftlichkeit des Flughafenbetriebes nur unwesentlich verbessern. Die finanziellen Risiken wären hoch. Dieser Umstand darf aber kein absolutes Argument gegen den Ausbau sein. Hervorzuheben ist, dass ein Flughafen für die regionalwirtschaftliche Entwicklung der Region grundsätzlich eine große Bedeutung hat. Dies gilt aber nur dann, wenn er in der Lage ist, leistungsfähige Luftverkehrsverbindungen anzuziehen.

### Option 2 – Endgültige Beendigung des Ausbaufahrens

Diese Option besteht in einer endgültigen Beendigung der gesamten Ausbauplanung für den Flughafen Kiel, ohne dass der Ausbau zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal geprüft werden sollte. Damit würde man den aufgrund des veränderten Marktumfelds hohen Risiken eines Ausbaus gerecht werden. Gleichzeitig würde diese Entscheidung allerdings die für die nächsten Jahrzehnte geplanten Entwicklungschancen der sich im Strukturwandel befindlichen K.E.R.N.-Region unter sonst gleichen regionalwirtschaftlichen Bedingungen verringern. Ein Nichtausbau des Flughafens verringert langfristig die Chancen der Region im europäischen Wettbewerb der Regionen um Investoren und Investitionen zu bestehen. Die Qualität der Erreichbarkeit eines Investitionsstandortes stellt nach wie vor eine wesentliche Standortqualität dar, die auch durch eine gute Busverbindung zwischen dem Flughafen Hamburg und Kiel nicht erreicht werden kann. Der endgültige Nichtausbau würde die Chancen zur Etablierung leistungsfähiger Luftverkehrsverbindungen verringern und damit langfristig die qualifizierte Erreichbarkeit von Kiel und der K.E.R.N.-Region sowie - damit verbunden - die Standortqualität der K.E.R.N.-Region verschlechtern.

### Option 3 – Vorläufige Beendigung des Ausbaufahrens und spätere Neubewertung eines Ausbaus

Diese Option besteht darin, das Ausbauprojekt erst einmal zu stoppen und die Ausbaunotwendigkeit später neu zu bewerten. Zweckmäßigerweise sollte die Frage nach dem Ausbau des Kieler Flughafens dann wieder aufgenommen werden, wenn das Planfeststellungsverfahren am Flughafen Lübeck abgeschlossen und dessen weitere verkehrliche Entwicklung abzusehen ist. Diese wird auch das künftige Luftverkehrsangebot in Hamburg beeinflussen. Die Nachfrage nach Luftverkehrsverbindungen am Flughafen Kiel wird wiederum ganz wesentlich von dem Angebot am Flughafen Hamburg abhängen. Jede zusätzliche kostengünstige Medium-Cost-Verbindung ab Hamburg zu einer neuen europäischen Destination verringert das Marktpotenzial von Passagieren, die vorher von Kiel über Frankfurt dieses europäische Ziel angesteuert hätten.

### Empfehlungen

Einerseits ist eine leistungsfähige Direktanbindung der K.E.R.N.-Region an das Luftverkehrsnetz für die künftigen wirtschaftlichen Entwicklungschancen der Region von großer Bedeutung. Andererseits sind mit einem Ausbau des Kieler Flughafens aufgrund der derzeitigen Marktbedingungen im Regionalflugverkehr hohe Risiken verbunden. Unter Berücksichtigung beider Aspekte wird empfohlen, die Option 3 umzusetzen und das derzeit laufende Ausbaufahren vorläufig zu beenden und einen möglichen Ausbau zu einem späteren Zeitpunkt erneut zu prüfen. Dabei sollte auf jeden Fall die technische Kapazitätsbeschränkung der Start- und Landebahn in Frage gestellt werden. Wichtig ist bei der Umsetzung dieser Option, dass die Möglichkeit, den Flughafen Kiel zukünftig doch auszubauen, nicht verloren geht.

**Fortführung des Flughafenbetriebes in Kiel.** Der Flughafen sollte auf jeden Fall weiterhin bestehen bleiben, da er z. B. für die Allgemeine Luftfahrt und für die Zieldarstellungsflüge eine wichtige Funktion darstellt. Falls ein Ersatz für Cimber Air nicht gefunden wird, sollte die Reduzierung der Flughafenleistungen und –kategorie geprüft werden um die Betriebskosten in einem vertretbaren Rahmen zu halten. Die Reduzierung des Flughafenbetriebes sollte auf keinen Fall die Option einer vollständigen Wiederherstellung der gegenwärtigen Funktionalität gefährden. Eine vollständige Schließung des Flughafens wird nicht empfohlen,

da diese dann durch den Verlust der Betriebsgenehmigung nicht mehr rückgängig zu machen sein würde.

**Öffentlichkeitsarbeit – Flughafen Lübeck.** Der Ausbau eines Flughafens in Deutschland wird zukünftig in der Öffentlichkeit immer schwerer durchsetzbar sein. Dafür gibt es viele Beispiele (BBI, FRA, Kiel). Um das Planfeststellungsverfahren in Lübeck erfolgreich umsetzen zu können, wird empfohlen, dem Aspekt „Öffentlichkeit“ wesentlich mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Öffentlichkeitswirksame und pro-aktive Maßnahmen sollten dazu beitragen, dass der Flughafen und der Ausbau mit Interesse und Verständnis - insbesondere von den nicht direkt betroffenen Bevölkerungsteilen - begleitet wird. Auch wenn die direkt vom Ausbau betroffene Bevölkerung durch solche Maßnahmen kaum erreicht werden kann, trägt eine grundsätzlich positive öffentliche Meinung zur Entschärfung des gesamten Interessenskonfliktes bei.