

# Gutachterliche Bruchlandung

**Der im nördlichen Kieler Stadtteil Holtenau gelegene Regionalflughafen muss unbedingt ausgebaut werden, sonst bricht innerhalb der nächsten Jahre der Flugverkehr mehr oder weniger zusammen. Dies ist die Quintessenz eines seit wenigen Wochen vorliegenden Gutachtens. Seitdem wird massiv politischer Druck aufgebaut für eine Flughafen-Erweiterung, deren Kernstück die Verlängerung der Start- und Landebahn von knapp 1300 auf 2700 Meter sein soll. Doch die „Potentialanalyse“, auf die sich die Flughafen-Lobby bezieht, enthält mindestens einen schwerwiegenden Berechnungsfehler und ist in ihren zentralen Annahmen höchst fragwürdig.**



*Hab' Flugzeuge in meinem Bauch.*  
Herbert Grönemeyer

## Nutzung der Potentiale oder Zusammenbruch?

**A**uf dem Kieler Stadtgebiet zwischen der Kieler Förde im Osten und der Nachbargemeinde Altenholz im Westen liegt der Flughafen Holtenau, betrieben von der Kieler Flughafengesellschaft (KFG),

die zu 55 Prozent dem Land Schleswig-Holstein und zu 45 Prozent der Stadt Kiel gehört. Der Flugplatz wird überwiegend von Geschäftsleuten aus Kiel und Umland im inländischen Linienflugverkehr genutzt, das von den Passagieren am stärksten frequentierte Ziel ist Frankfurt am Main. Dabei sind die Fluggastzahlen bereits im Laufe der neunziger Jahre stark angestiegen, von gut 50.000 im Jahre 1990 auf etwa 130.000 im Jahre 1999.

Doch die jetzt im Auftrag der KFG von der Dornier SystemConsult vorgelegte „Potentialanalyse für den Flughafen Kiel-Holte-



nau“ kommt zu dem Schluss, dass diese Entwicklung sich in den nächsten zehn Jahren wieder umkehren könnte, wenn kein Ausbau erfolgt. Von einem drohenden „Niedergang“ und der „Einstellung des Linienflugverkehrs“ spricht das Gutachten. Als Grund wird genannt, dass aufgrund der zu kleinen Start- und Landebahn in Kiel keine Jets landen können, die Regionalfluglinien jedoch in den nächsten Jahren von Propellermaschinen ganz auf Jets umrüsten würden.

Also schlagen die Dornier-Gutachter einen umfangreichen Ausbau des Flughafens vor, dessen Kernstück eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf mehr als das Doppelte, nämlich 2700 Meter, in Richtung Westen sein soll, wovon vor allem der Süden der Gemeinde Altenholz direkt betroffen wäre. Auf einer so ausgebauten Piste könnten auch klassische Mittelstrecken-Jets wie der A319 von Airbus oder die Boeing 737 starten und landen, dies würde dem Flughafen zusätzlich den Einstieg in den Charter-Urlaubsverkehr in Richtung Mittelmeer ermöglichen. So wird im Falle des Ausbaus für das Jahr 2011 eine jährliche Gesamtpassagierzahl von 350.000 prognostiziert.

Für die dafür notwendige Verlängerung der Startbahn (daneben werden diverse andere Neu- und Umbauten für erforderlich gehalten) muss die Bundesstraße B 503, die unmittelbar westlich des Flughafens verläuft, um einige Meter abgesenkt werden, so dass die neue Flugpiste über die Straße hinweg geführt werden kann.

## Wer soll das bezahlen?

Die notwendigen Gesamtausgaben für diese Investitionen liegen laut Potentialanalyse bei etwa 160 Millionen DM, davon etwa 60 Millionen DM für die Erweiterung der Start- und Landebahn sowie weiterer „Flugbetriebsflächen“, etwa 40 Millionen DM für den Neubau des Abfertigungsgebäudes und weitere Hochbaumaßnahmen sowie rund 60 Millionen DM für die Absenkung der B 503.

Der hoch defizitäre Flughafen selbst, der jährlich auf einen Betriebskostenzuschuss von circa 900.000 DM angewiesen ist, kann solche Investitionen natürlich nicht tragen. Die KFG-Investi-

onen der letzten Jahre mussten sämtlich von den Eigentümern (also Stadt und Land) zusätzlich aufgebracht werden. Das Gutachten schlägt nun vor, die Investitionsausgaben für den Flughafen selbst aus Regionalfördermitteln zu bestreiten, den Umbau der Bundesstraße soll der Bund übernehmen. Das würde jedoch bedeuten, das in den kommenden fünf Jahren ein erheblicher Teil der Regionalfördermittel von Flughafen Holtenau aufgesogen würde und damit für andere Projekte in der Region und in ganz Schleswig-Holstein nicht mehr zur Verfügung stünde. Und ob der Bund tatsächlich bereits ist, nur für den Umbau des Flughafens 60 Millionen DM in die Straßenabsenkung zu stecken, ist fraglich. Auch diese Summe würde auf andere Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein angerechnet. Welchen Anteil auch immer welche Haushaltstitel von Bund, Land, Stadt oder Regionalfördermitteln an der Finanzierung hätten: Klar ist, dass die Investitionssumme komplett aus öffentlichen Mitteln aufgebracht werden müsste.

Dabei hat der Flughafen doch angeblich so eine enorme Bedeutung für die regionale Wirtschaft. Das Dornier System-Consult-Gutachten bezieht sich ausführlich auf Umfragen unter in Kiel und Umland ansässigen Unternehmen, in denen die Bedeutung des Flughafens hervorgehoben wird. Dies korrespondiert mit einem bundesweit festzustellenden Anstieg des Geschäftsverkehrs von kleineren Flughäfen. Auch nach dem Ausbau soll, so die Gutachter, der weitaus überwiegende Flugverkehr der kommerzielle Linienverkehr sein. Natürlich ist Wirtschaft angeht davon, wenn ihr der Staat eine umfangreich verbesserte Fluginfrastruktur zur Verfügung stellt.

So drängt die Kieler Industrie- und Handelskammer massiv auf einen Ausbau. Anfang März verabschiedete die IHK-Vollversammlung eine Resolution, in der es sogar heißt, der Flughafen-Ausbau sei eine „Voraussetzung, um den tiefgreifenden Strukturwandel im Großraum Kiel zu bewältigen“, er sei notwendig, um dem Wirtschaftsstandort „dauerhaft eine neue verlässliche Existenzgrundlage“ zu geben. Das soll wohl im Umkehrschluss heißen: Ohne Flughafen-Erweiterung steht die Kieler Wirtschaft vor dem Zusammenbruch.

Das Gutachten kann solche dramatischen Aussagen, die wohl als reine Werbesprüche gelten müssen, nicht im geringsten stützen. Die Aussagen zur regionalökonomischen Bedeutung des Flughafens und seines Ausbaus sind schwammig und allgemein gehalten, außer den selbstverständlich immer vorhandenen Wünschen von Firmen nach einer besseren Verkehrsinfrastruktur findet sich wenig Konkretes. Das seien lediglich „Soft-Argumente“, kritisierte auch Kiels Wirtschaftsdezernent Rethage, der auch Aufsichtsratsmitglied der KFG ist, diesen Teil des Gutachtens.

Darüber hinaus ist die „Potentialanalyse“, die jetzt den Druck in Richtung Flughafenausbau ausgelöst hat, jedoch gerade in ihren zentralen Annahmen fragwürdig. Das Szenario der Gutachter steht und fällt mit der Behauptung, ohne Verlängerung der Startbahn sei der Einsatz von Düsenjets nicht möglich und dann bräche der Linienverkehr zusammen, da die Turboprop-Maschinen ein Auslaufmodell seien.

In einer Stellungnahme von Anfang März kanzeln jedoch Karl-Martin Hentschel von der Landtagsfraktion der Grünen und Lutz Oschmann, Kieler Ratsherr der Grünen, diese Behauptungen als „*eindeutig falsch*“ ab. Sie führen mehrere Gründe dafür ins Feld:

- Die gerade erfolgte Neueröffnung einer Fluglinie Kiel-München zeige, dass der Linienflugverkehr auch mit Turboprop-Flugzeugen gewährleistet sei, obwohl die Airline eigentlich Jets einsetzen wollte.
- Es gebe sowohl Turboprops wie Jets für den Regionalverkehr, die mit der jetzigen Piste auskommen. Einige solcher Maschinen würden nach Angaben der Hersteller derzeit sogar völlig neu entwickelt.
- Als Beispiel führen die Grünen den London City Airport ins Feld, dessen Start- und Landebahn sogar noch kürzer als die Kieler ist, der aber trotzdem ein zehnmal höheres Passagieraufkommen habe und dessen Ausbau aufgrund der Stadtlage nicht geplant sei.

Des weiteren monieren Hentschel und Oschmann einen gravierenden Schnitzer in den ökonomischen Berechnungen der Potentialanalyse – oder massiv geschönte Daten, je nachdem, wie man es bewertet: Die erwarteten Erlöse aus Bodendiensten waren im Gutachten für 2001 mit 3,3 Millionen DM angegeben und auf dieser Grundlage bis 2011 fortgeschrieben worden. Im Wirtschaftsplan der KFG für 2001 sind unter dieser Position nur 700.000 DM an Einnahmen eingeplant worden. Dieser Fehler, der zu einer deutlichen Verzerrung in der Erlös- und Gewinnprognose für den Flughafen führte, ist inzwischen von der KFG eingeräumt worden, das Gutachten ist korrigiert worden. Es verzeichnet an dieser Stelle aber immer noch rund eine Million Erlöse für 2001.

Die Grünen sind zwar im politischen Raum die einzigen, die klar gegen die Ausbaupläne Stellung nehmen, zumindest auf Grundlage der bisherigen Daten. Keineswegs jedoch wollen sie als flughafen- oder wirtschaftsfeindlich gelten. Sie bekennen sich ausdrücklich zu dem Regio-



nalflyhafen. Sie präferieren sogar einen völligen Neubau des Flughafens außerhalb Kiels, was aber zur Zeit „*politisch nicht durchsetzbar*“ sei. In die gleiche Kerbe hieben die Kieler SPD-Landtagsabgeordneten Klaus-Dieter Müller, Rolf Fischer und Jürgen Weber, die eine Studie über einen möglichen Neubau eines Regionalflughafens, zum Beispiel bei Neumünster, forderten. Insgesamt stehe die SPD jedoch einem Ausbau des Holtenauer Flughafens grundsätzlich positiv gegenüber, betonte ihr Landtagsfraktionschef Lothar Hay in seiner Erwidern auf die grüne Kritik. Hay verlangte sogar von der Stadt Kiel eine Entscheidung über die Flughafenerweiterung bis zum Herbst dieses Jahres. Landeswirtschaftsminister Rohwer (ebenfalls SPD) äußerte sich etwas zurückhaltender.

### Viel Lärm um nichts?

Die Vorsicht des Wirtschaftsministers wie auch die deutliche Kritik der Grünen haben sicher etwas mit den „Akzeptanzproblemen“ zu tun, die eine Flughafenerweiterung mit sich brächte. Kurz nach Veröffentlichung des Gutachtens gründeten sich rund um den Flughafen unter reger Beteiligung sofort Bürgerini-

tativen gegen die Startbahnverlängerung, vor allem im unmittelbar angrenzenden Altenholz, aber auch in Heikendorf, das auf dem Ostufer der Kieler Förde dem Flughafen gegenüber liegt. Die AnwohnerInnen befürchten vor allem eine massive Belästigung durch den Fluglärm durch die neue verlängerte Startbahn, den Einsatz von Jets und drastische Ausweitung des Flugverkehrs. Ein kurzfristig von der KFG ergänzend zur Potentialanalyse in Auftrag gegebenes Gutachten kommt zwar zu dem Schluss, dass eine erhebliche Lärmbelästigung weder durch den jetzigen Flughafenbetrieb noch im Falle des Ausbaus zu verzeichnen wäre. Das jedoch wird weder von den Initiativen noch von den Grünen für bare Münze genommen. Die Grünen rechnen damit, dass rund 150.000



DEMNÄCHST AUCH ZU GAST IN HOLTENAU? – BOEING 737.

Umweltorganisationen, sondern auch von offiziellen Stellen wie dem Umweltbundesamt auf die Umweltschädlichkeit des Luftverkehrs vor allem

Menschen in Kiel und Umgebung von der Steigerung des Fluglärms betroffen wären. Die Bürgerinitiativen erhalten wahrscheinlich auch deshalb soviel Zulauf, weil viele EinwohnerInnen der hauptsächlich betroffenen Umlandgemeinden wie Altenholz gerade deshalb hierher gezogen sind, um abseits des Kieler Stadtbereichs ein ruhigeres Wohnumfeld zu finden.

unter Klimaschutzaspekten hingewiesen. Da die Starts und Landungen einen überproportional hohen Energieverbrauch verursachen, sind gerade Flüge über kürzere Distanzen, bei denen dies besonders ins Gewicht fällt, schädlich.

### Prima Klima?

Zwar gibt es in der Potentialanalyse auch ein Kapitel „Umwelt“, das gehört heutzutage einfach dazu. Hier geht es jedoch vor allem darum, die (angeblich minimale) Lärmbelastung darzustellen. Von grundsätzlichen Umweltauswirkungen des Flugverkehrs haben die Gutachter wie auch die Politiker und Wirtschaftsverbände noch nie etwas gehört, Klimaschutz ist für sie offensichtlich ein Fremdwort. Nur den Grünen bleibt es vorbehalten, auf den Status Kiels als „Klimaschutzstadt“ hinzuweisen; dies passe mit dem Flughafenausbau nicht zusammen. Die Grünen erwähnen auch die grundsätzliche Planung des Bundesverkehrsministers, die Inlandsflüge soweit wie möglich auf die Schiene zu verlagern. Warum sollte dann das Bundesverkehrsministerium eine Straßenbaumaßnahme finanzieren, die genau dem gegenteiligen Ziel, nämlich der Vermehrung von Kurzstrecken- und Inlandsflügen, dient? Regelmäßig wird nicht nur von

Doch solche Überlegungen sind nur auf Umweltagungen und Klimakonferenzen en vogue, nicht wenn es um konkrete Planungen vor Ort geht und nicht, wenn „die Wirtschaft“ – und sei es aufgrund fragwürdigen bis falschen Datenmaterials – Zeter und Mordio schreit. Über eine Erweiterung des Flughafens Holtenau wird schon seit Jahren immer mal wieder nachgedacht, entsprechende Überlegungen finden sich auch in der Regionalplanung des Landes. Ob die jetzige Debatte nur ein Strohhalm ist oder ob ernsthaft der schnelle Ausbau des Flughafens durchgesetzt werden soll, ist derzeit noch offen.

**Henning Hofmann**

Die „Potentialanalyse für den Flughafen Kiel-Holtenau“ kann man unter [www.airport-kiel.de](http://www.airport-kiel.de) herunterladen. Die Stellungnahme der Grünen gibt es unter [www.gruene-landtag-sh.de](http://www.gruene-landtag-sh.de).

*Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein.*

**Reinhard Mey**

