

Entscheidung bis zum Herbst?



— Analyse in den Papierkorb?

Die Kieler Flughafengesellschaft (KFG) ist zwar seit Veröffentlichung der von ihr in Auftrag gegebenen Analyse einer heftigen Kritik ausgesetzt wie nie zuvor, kann sich aber andererseits freuen, dass eigentlich (fast) alle für den Flughafen sind. Selbst vehemente Gegner eines Ausbaus aus Altenholz und anderswo betonen, dass sie selbstverständlich für einen funktionsfähigen Regionalflughafen mit Linienverbindungen für Geschäftsreisende eintreten – nur bitte bei dem jetzigen Ausbaustand der Start- und Landebahn. Die Altenholzer CDU-Landtagsabgeordnete Sylvia Eisenberg zum Beispiel wirbt für einen „bürgerfreundlichen Flughafen Kiel Holtenau“. Nur einige Umweltverbände mäkeln grundsätzlich am Flugverkehr herum und finden, dass es einer „Klimaschutzstadt“ wie Kiel eigentlich gut anstünde, den Flugverkehr zu reduzieren statt zu forcieren (siehe Seite 17). Doch solche Positionen spielen in der öffentlichen Debatte sowohl seitens der PolitikerInnen als auch seitens der Initiativen praktisch keine Rolle.

Dass der Flugverkehr in Holtenau innerhalb der nächsten zehn Jahre praktisch zum Erliegen käme, wenn die Start- und Landepiste nicht verlängert würde: diese zentrale Aussage der Potentialanalyse der Dornier SystemConsult, die schon von Beginn angezweifelt wurde, stellt sich zunehmend als unhaltbar heraus. Die Gutachter hatten behauptet, die Fluglinien würden komplett auf Jets umstellen und die Turboprop-Maschinen ausmustern, und dann könnten sie in Kiel nicht mehr starten und landen. Deshalb solle die Startbahn, so die Dornier SystemConsult, von jetzt 1300 auf 2700 Meter ausgebaut werden (siehe auch *Gegenwind* 151).

Die Kieler Ratsfraktion der Grünen meint kurz und knapp: „Die Potentialanalyse gehört in den Müll.“ Sie sei „durch-

— Die kontroverse Debatte um den Ausbau des Regionalflughafens Kiel-Holtenau hält unvermindert an. In den betroffenen Kieler Umlandgemeinden wird verstärkt Front gegen eine Startbahnverlängerung gemacht. Die „Potentialanalyse“, die die ganze Debatte ins Rollen gebracht hatte, gerät dabei immer stärker ins Kreuzfeuer der Kritik, viele halten sie nicht einmal mehr als Diskussionsgrundlage für tauglich. Auch die Fluglinie Cimber Air hat sich unmissverständlich von den Vorschlägen dieses Papiers distanziert. Stadt Kiel und Land Schleswig-Holstein halten trotzdem grundsätzlich an der Studie fest, haben ergänzende Gutachten in Auftrag gegeben und wollen eine Entscheidung bis zum Herbst dieses Jahres. In Sachen zukünftiger Startbahnlänge heißt es zwar jetzt immer öfter: Darf's ein bisschen weniger sein? – doch die Grundsatzfrage, wer das alles aus welchen Töpfen bezahlen soll, kreist weiterhin unbeantwortet in der Warteschleife. Und möglicherweise fließen nicht einmal die heiß begehrten Fördermittel aus Brüssel.

gehend fehlerhaft“, weshalb „dieser Unfug den betroffenen Menschen nicht mehr zugemutet werden“ könne, so Fraktionsvorsitzender Lutz Oschmann.

In der Anfang April veröffentlichten Antwort auf eine Kleine Anfrage der CDU-Abgeordneten Eisenberg gab die Landesregierung zu, dass auch derzeit der Flughafen Holtenau sehr wohl mit Jets bedient werden könnte: „Es wird immer Flugzeuge geben, die mit einer kurzen Start- und Landebahn auskommen. Ob die Luftverkehrsgesellschaften solche Muster zum Einsatz bringen, ist von der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit durch die Luftfahrtgesellschaften abhängig. Die jetbetriebenen Fluggeräte, die hier in Betracht kommen, setzen eine höhere Nachfrage pro Frequenz voraus als in Kiel vorhanden ist. Deswegen werden sie schon jetzt in Kiel nicht eingesetzt.“ Im Klartext: Rein betriebswirtschaftliche Überlegungen sorgen dafür, dass Kiel nur mit Turboprop-Flugzeugen angefliegen wird, nicht der Ausbaustand des Flughafens.

Aber auch die Fluglinie Cimber Air, die als Partnerin der Lufthansa die meisten Linienverbindungen von Holtenau aus betreibt, rückt klar von den Unterstellungen der Potentialanalyse ab. Anlässlich der Eröffnung der neuen Linienverbindung Kiel-München Ende März hieß es, man denke nicht an die Umstellung auf Jets, dafür sei die Nachfrage zu gering.

Eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2700 Meter hält die Cimber Air für „überproportioniert“. 1800 Meter Länge seien ausreichend. Bei einem Ausbau auf diese Länge wäre aber immer noch die westlich des Flughafens verlaufende Bundesstraße 503 betroffen, die mit erheblichem Aufwand „tiefer gelegt“ werden müsste, um der Piste Platz zu machen. Damit versetzt zwar der wesentliche Fluglinienbetreiber der Potentialanalyse den Gnadestoß. Warum aber Cimber Air mit der jetzigen Startbahn in Zukunft angeblich nicht mehr auskommt, bleibt fraglich. Auch Wirtschaftsminister Rohwer unterstützte bereits vorsichtig die 1800-Meter-Variante. Für die Kieler Grünen ist das schlicht Unsinn: „Es hat sich eindeutig herausgestellt, dass für den Geschäftsreiseverkehr die Startbahn nicht verlängert werden muss“, meint Lutz Oschmann und fordert den Stopp der Ausbau-Planungen.

Up, up and away?

Die Ausbau-KritikerInnen vermuteten sowieso von Beginn an, dass es bei den ganzen Planungen gar nicht um die Aufrechterhaltung des Geschäftsreiseverkehrs gehe, sondern um den Einstieg in das Chartergeschäft mit Urlaubsreisenden. Die Initiativen gehen davon aus, dass die erreichbaren Charterflugzahlen in der Potentialanalyse eher

noch untertrieben worden sind, um niemanden zu verschrecken (was allerdings nicht gelungen ist). Auch die Altenholzer Abgeordnete Eisenberg meint, die Startbahnverlängerung sei „das Einfallstor für Charterflüge“. In der Antwort auf ihre Anfrage stellte die Landesregierung auch klar, dass es ihr oder der Flughafengesellschaft nicht möglich sei, Charterverkehr zu verhindern, wenn erst die technischen Voraussetzungen gegeben sind: „Gleichwohl ist eine genehmigungsrechtliche Beschränkung auf Linienflugverkehre wegen der bestehenden Betriebspflicht der Flughafengesellschaft, den Einsatz von Fluggerät bis zu der festgelegten Größenordnung sicher zu gewährleisten, nicht möglich.“

Die Parteien bis auf die Grünen zeigen sich gespalten: Die Gremien in Stadt und Land insgesamt sind deutlich für einen Ausbau, die örtlichen Vertreter in Kiel-Nord bzw. den Umlandgemeinden (wie etwa Frau Eisenberg) klar dagegen. Auch die Gemeinde Heikendorf, die im Kreis Plön auf dem Ostufer der Förde in der Einflugschneise von Holtenau liegt, hat deutlich gegen den Ausbau Stellung bezogen. Und Anfang April schloss sich dem auch der Plöner Kreistag an, gegen das Votum von Landrat Gebel (CDU).

Aus der SPD melden sich angesichts der anhaltenden Proteste auch zunehmend KritikerInnen zu Wort. So meinte der Kieler Bundestagsabgeordnete Hans-Peter Bartels, eine Startbahnverlängerung sei nur hinzunehmen, wenn zweifelsfrei feststehe, dass sonst die Gesellschaften keinen Linienflugverkehr mehr betreiben würden. Dies sei nach dem jetzigen Stand der Dinge nicht der Fall.

Kein Geldregen aus Brüssel?

Laut Potentialanalyse soll der Ausbau des Flughafens insgesamt etwa 160 Millionen Mark verschlingen. Woher dieses Geld kommen soll, ist weiterhin völlig unklar. Auch die Landesregierung konnte in ihrer Antwort auf die bereits erwähnte Kleine Anfrage an dieser Stelle nur mit den Schultern zucken: „Die Überlegungen zu einem Finanzierungskonzept sind noch nicht abgeschlossen“, heißt es da, und zur Frage einer Wirtschaftlichkeitsberechnung: „Die KFG wird auf der Grundlage der Potentialanalyse und für alternative Ausbauplanungen und Finanzierungskonzepte einen externen Gutachter mit der Erstellung einer Wirtschaftlichkeitsrechnung beauftragen.“

In dem Dornier-Gutachten wird vor allem auf eine Finanzierung aus Fördermitteln abgestellt, da die KFG nicht annähernd in der Lage ist, die Investitionssumme aufzubringen, aber auch deren Eigentümer (Land Schleswig-Holstein und Stadt Kiel) nicht. Doch möglicherweise

VERKEHR

Verkehr



WIKINGER MIT TURBOPROP: PR-AKTION DER CIMBER AIR ZUR ERÖFFNUNG DER NEUEN LINIE KIEL-MÜNCHEN ENDE MÄRZ.

versiegt die wichtige Einnahmequelle EU-Regionalfördermittel, bevor sie überhaupt angezapft ist. Nach Auskunft der Grünen werden Flughafeninvestitionen in sogenannten Ziel-2-Regionen, zu denen auch Kiel gehört, nicht mehr mit finanzieller Förderung aus Brüssel bedacht. Eine Finanzierung der Landebahnverlängerung aus dem Regionalprogramm des Landes, das aus den EU-Regionalgeldern gespeist wird, erscheint damit unmöglich.

Die Grünen führen zwei Fälle in Deutschland an, in denen die EU-Kommission die Förderung des Ausbaus von Start- und Landebahnen abgelehnt hat: Kassel-Calden in Hessen und Hof in Bayern. Dies seien „Präzedenzfälle“, deshalb werde die EU-Kommission auch im Falle Kiels nicht von dieser Linie abrücken. Auch das hessische Wirtschaftsministerium stellt in einer Presseinformation von diesem Februar zu Kassel-Calden eindeutig fest: „Die EU-Kommission will keine Ziel-2-Fördermittel für größere Verkehrsinvestitionen einsetzen.“

Hintergrund sei, so die Kieler Grünen, dass die EU mit ihren Regionaltopfen möglichst viele wettbewerbsfähige Arbeitsplätze schaffen wolle: „Das Betonieren von Start- und Landebahnen gehört nicht dazu.“

Henning Hofmann

