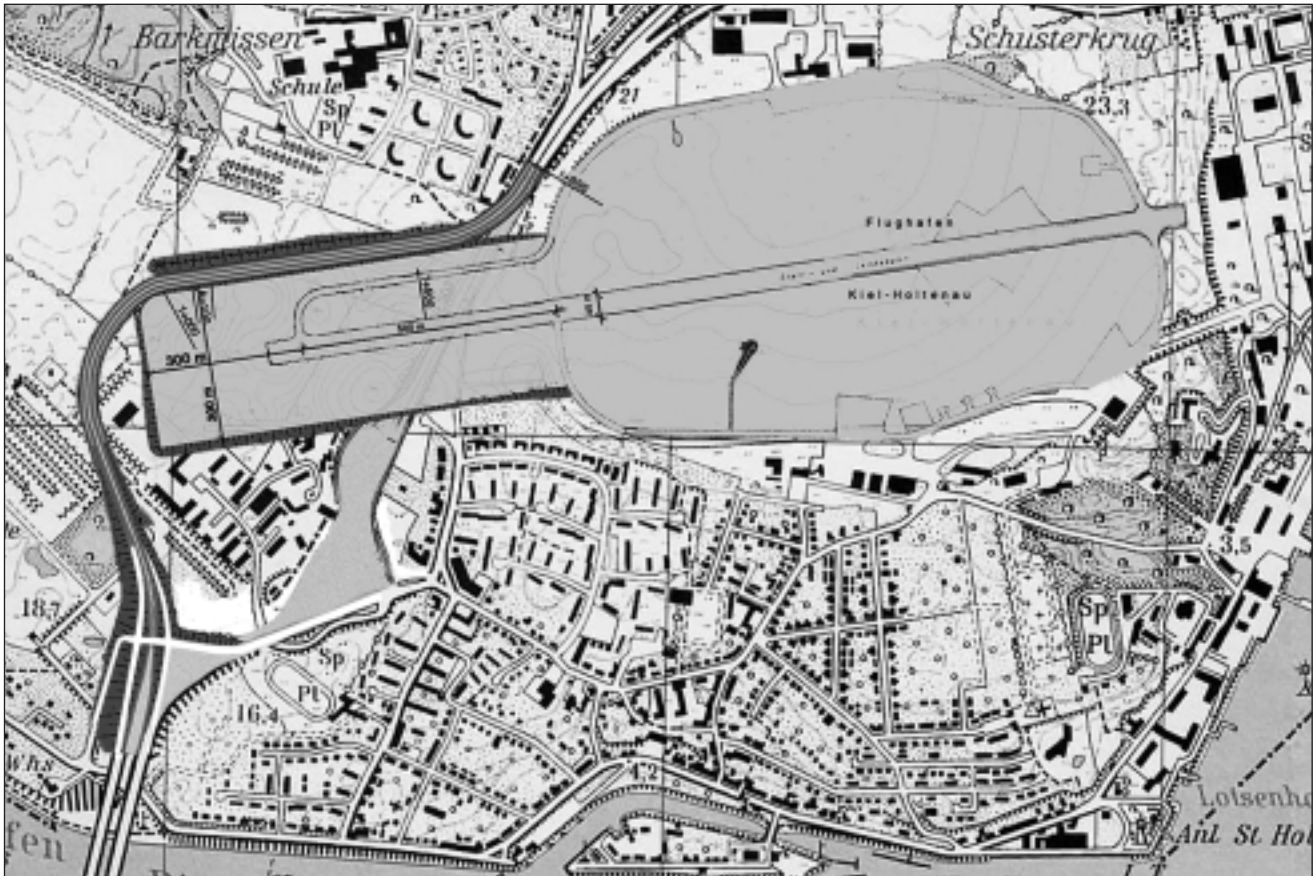




DÜSENFLUCH DÜSENFLUCH DÜSENFLUCH

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



So stellen sich die Ausbauplaner die sog. „Umfahrungslösung“ vor: Die Bundesstraße B 503 wird in einem weiten Bogen um die verlängerte Startbahn herumgeführt. Damit könnten größere Sicherheitsrisiken verbunden sein. Lesen Sie hierzu mehr auf Seite 7.

Inhalt

Wie alles begann – Rückblick auf die Entstehung der Bürgervereinigung	2	Wann setzt Cimber zur letzten Landung an?	8
Ausgewählte Erlebnisse der Bürgerinitiative Holtenau	4	Kieler Kummerkasten	9
Die Bürgerinitiative Brodersdorf / Probstei stellt sich vor	5	Lübeck setzt voll auf die Billig-Karte Ryanair	9
Der unveröffentlichte Leserbrief	6	Das Märchen vom Flughafen	10
Was wäre wenn? Schweres Flugzeugunglück in Kiel-Holtenau	7	Der BV-Rap: Stopp! Stopp! Der Ausbau ist 'n Flop!	11
		In eigener Sache	12
		Impressum	12

Liebe Mitglieder und Förderer der Bürgervereinigung, liebe interessierte Bürgerinnen und Bürger,

Zahlreiche Wahlen in den letzten Wochen und Monaten liegen nun hinter uns. Das Ergebnis der Kommunalwahl am 2. März 2003 war sicherlich bundespolitisch mitbestimmt. Ernüchternd war die niedrige Wahlbeteiligung, in der sich eine gewisse Politikverdrossenheit ausdrückt. Erstaunlich war neben dem Wachwechsel in der Kieler Ratsversammlung durch die CDU

das gute Wahlergebnis für die GRÜNEN. In Holtenau erreichte deren Spitzenkandidat Lutz Oschmann fast ein Drittel aller Stimmen. Sein klares NEIN zum Flughafenausbau wurde von den Holtenauer Wählerinnen und Wählern honoriert.

Die Entscheidung darüber, wer künftig als Oberbürgermeister Kiels Geschicke lenken soll, fiel erst am 16. März 2003 in einer Stichwahl. Angelika Volquartz (CDU) konnte sich erwartungsgemäß klar gegen Jürgen Fenske (SPD) durchsetzen, nachdem sie bereits im ersten Wahlgang nur denkbar knapp die absolute Stim-

menmehrheit verfehlt hatte. Bisher hat sich Frau Volquartz als klare Befürworterin eines Flughafenausbaus zu erkennen gegeben. Nun steht sie als erste Oberbürgermeisterin Kiels in der politischen Verantwortung für alle Bürgerinnen und Bürger. Das Machbare wird von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängen. Das haben Frau Volquartz und die CDU-Ratsfraktion erkannt. In Zeiten äußerst knapper Kassen ist kein Platz für überflüssige Prestigeprojekte. Wir bauen deshalb auf die Einsicht und Vernunft der neuen Oberbürgermeisterin.

Am 12. April 2003 wählte die außerordentliche Mitgliederversammlung des Nationalen Olympischen Komitees (NOK) den deutschen Kandidaten für die olympischen Sommerspiele 2012. Diese Entscheidung wurde mit Spannung auch in Kiel verfolgt. Die Landeshauptstadt kandidierte als „Sailing City“ für die Durchführung der olympischen Segelwettbewerbe. Leider hat es diesmal nicht ganz gereicht, nach 1936 und 1972 möglicherweise zum dritten Mal diese Wettbewerbe in Kiel durchzuführen. Die Enttäuschung ist berechtigt, aber mit Rostock-Warnemünde steht nun ein ebenso qualifizierter Bewerber bereit.

Ein möglicher Flughafenausbau wurde immer wieder auch mit Kiels Olympia-Kandidatur begründet. In den Bewerbungsunterlagen wurde unter anderem auf den zukünftigen „modernen Regionalflughafen Kiel“ abgehoben, auf dem einmal ohne weiteres bis

zu acht größere Maschinen pro Stunde starten und landen könnten. Die verkehrstechnische Zukunft Kiels liegt nicht in der Luft, sondern auf der Schiene. Hamburg und Kiel können auch ohne eine Olympiade bis 2012 ein starkes Gespann werden. Die räumliche Nähe der beiden Städte ist ein bedeutender Wettbewerbsvorteil, der jedoch erst mit einer schnellen Bahnanbindung Kiels an den Hamburger Flughafen und die Hamburger City im Stundentakt voll zum Tragen kommen kann.

„Zukunftsweisende“ Wirtschaftsförderung auf dem Gebiet der Verkehrspolitik sieht derzeit in Kiel jedoch noch so aus: Der Geschäftsführer des innerstädtischen Flughafens Kiel-Holtenau begrüßt in den „Kieler Nachrichten“ vom 24. April 2003 unter dem Beifall etlicher Wirtschaftspolitiker eine neue Flugverbindung nach Berlin-Tempelhof – Verwendung findet eine Turboprop-Maschine mit 19(!) Plätzen – unter anderem auch deswegen, weil Tempelhof „verkehrsgünstig im Zentrum der Hauptstadt gelegen“ ist. Der innerstädtische Flughafen Tempelhof wird jedoch laut „Berliner Tagesspiegel“ vom selben Tag von den Berliner Politikern im kommenden Jahr endgültig geschlossen werden – u.a. aus Sicherheits- und Umweltgründen.

Eine Realsatire!

Ihre Düsenfluch-Redaktion

BV INTERN

Wie alles begann – Rückblick auf die Entstehung der Bürgervereinigung

Bereits im Januar 2001 sorgten Informationen aus dem Umland und entsprechende Berichterstattungen in den „Kieler Nachrichten“ bezüglich einer möglichen Startbahnverlängerung für erhöhte Aufmerksamkeit.

Am 6. Februar 2001 erschienen zwei Leserbriefe in den „KN“, die für die im Anschluss näher beschriebene Initialzündung sorgten. Die beiden Autoren – ein Altenholzer und ein Holtenauer Bürger – haben damals noch nicht ahnen können, was sich alsbald entwickeln würde und dass sie bis zum heutigen Tag die Geschicke der BV mitgestalten sollten.

Für vier Bürgerinnen aus Altenholz und Holtenau waren die Appelle dieser Leserbriefe das Startsignal zum schnellen eigenen Handeln. Die gezielte Vorgehensweise der Befürworterseite – u.a. durch das Schaffen von Fakten in enger Zeitvorgabe, durch das Heucheln von Transparenz und angeblicher Ergebnisoffenheit, durch den Versuch, Proteste und Argumente der Gegner im Keim zu ersticken – war bereits jetzt schon zu offensichtlich geworden.

Über Telefonketten organisierten die vier Frauen eine erste Bürgerversammlung am 14. Februar 2001 in der „Villa Romana“, einem Restaurant in Altenholz-Stift. Im überfüllten Versammlungsraum entbrannte eine lebhaft Diskussions über die geradezu überfallartigen Ausbaupläne von Stadt und Land. Ein Großteil der über 50 anwesenden Bürger war nach diesem regen Gedankenaustausch spontan bereit, am Aufbau einer Bürgerbewegung aktiv mitzuwirken. Bereits wenige Tage später folgte ein erstes Arbeitstreffen, denn es gab viel zu tun.

Um das nötige Fachwissen zu erarbeiten – u.a. als Grundlage für Diskussionen, Briefe und Flugblätter – galt es, Fachleute anzusprechen und sie für eine Mitarbeit in den verschiedenen



Arbeitsgruppen zu motivieren. So entstanden in relativ kurzer Zeit Facharbeitsgruppen zu den Themen Recht, Wirtschaft, Umwelt, Technik / Schall, Gesundheit / Medizin und Öffentlichkeitsarbeit.

Bei der Frage der Organisationsform der Bürgerbewegung sprachen stichhaltige Argumente für die Gründung eines Vereins. Zwar bindet eine Mitgliederverwaltung viele Kräfte. Die Vorteile eines Vereins liegen jedoch in der höheren Verbindlichkeit und dem engeren Zusammenhalt durch die Vereinszugehörigkeit. Auch müssen ständig laufende Kosten gedeckt werden und ein finanzielles Polster für Gutachten und mögliche

Klagen geschaffen werden. Dies konnte nur durch regelmäßige Mitgliedsbeiträge sichergestellt werden. Die Namensgebung bereitete ebenfalls einiges Kopfzerbrechen. Sollte doch der Name bereits die Zielrichtung der BV verdeutlichen und von Anfang an klarstellen, dass man es nicht mit fundamentalistischen Gegner zu tun hat, sondern mit Bürgern, die den jetzigen Flugbetrieb in bestimmten Grenzen akzeptieren. So entstand nicht ein Name wie „Bürgerinitiative gegen den Flughafen Holtenau“, sondern „Bürgervereinigung gegen die Startbahnverlängerung Kiel-Holtenau“.

Am 6. März 2001 war es dann so weit. Auf der Grundlage der von der Arbeitsgruppe Recht erarbeiteten Satzung vollzog man den Gründungsakt der Bürgervereinigung, delikater Weise direkt in der „Höhle des Löwen“, im „Flughafen-Restaurant“ in Holtenau. Aus der Gruppe der 24 Gründungsmitglieder wurde der erste Vorstand der Bürgervereinigung unter dem Vorsitz von Klaus Reese gewählt.

Am 17. März 2001 erzielte die erste öffentliche Versammlung als Bürgervereinigung im Klausdorfer Gemeindezentrum eine

überwältigende Resonanz. Am 25. Mai 2002 fand die zweite Mitgliederversammlung der BV statt, auf der ein neues Team unter Vorsitz von Frank Schmidt den Staffelstab nahtlos vom „alten Vorstand“ übernahm. Das neue Team besteht ebenfalls aus Personen der ersten Stunde, während ein Teil des erfolgreichen „alten Vorstandes“ auch weiterhin aktiv in Arbeitsgruppen und Fachausschüssen mitarbeitet. Auf diese Weise ist die dringend erforderliche Kontinuität in der Sacharbeit sichergestellt.

Wie ist die BV organisiert, wie sieht die praktische Arbeit aus?

An der Spitze des Vereins steht ein 5-köpfiger Vorstand. Dieser tagt regelmäßig zwei Mal monatlich, in dringenden Fällen auch häufiger. Alle 4 Wochen findet eine gemeinsame Sitzung mit den Vertretern der örtlichen Bürgerinitiativen (BI) statt. Durch die Vertretung im Flughafenausschuss der Gemeinde Altenholz werden die Aktivitäten der BV mit der Arbeit der Gemeindevertreter regelmäßig abgestimmt.

Über die Geschäftsstelle können sich die Mitglieder über eine telefonische Hotline informieren, falls sie nicht die Internetseite, die Email-Adresse oder die persönliche Ansprache der Vorstandsmitglieder in Anspruch nehmen wollen.

Wichtig ist der fachliche Unterbau des Vereins. In den Arbeitsgruppen ist viel Fachkompetenz gebündelt. Fachleute aus unterschiedlichen Berufsgruppen arbeiten eng zusammen. Hier wirkt ein repräsentativer Querschnitt der Gesellschaft mit, keinesfalls „nur Beamte und Rentner“, wie von der Gegenseite fälschlicherweise immer wieder gerne kolportiert wird.

Unter dem Dach der Bürgervereinigung gibt es starke örtliche Bürgerinitiativen, die unter eigener Leitung viele Dinge vor Ort selbst organisieren und mit ihren Vertretern an den Vorstandssitzungen teilnehmen. Vor Ort tagt die BI Holtenau regelmäßig alle 14 Tage, die BI Brodersdorf alle drei Wochen und die BI's Heikendorf und Neuwittenbek je nach Bedarf. Auch die Interessenvertreter aus Mönkeberg und Friedrichsort engagieren sich regelmäßig in den verschiedenen Arbeitsgruppen der BV.

Alle Aktiven in der BV und in den örtlichen BI's arbeiten ausschließlich ehrenamtlich und überparteilich an der Verwirklichung der Ziele der Bürgervereinigung.

Was haben wir bisher gemacht – was wurde erreicht?

Nach der Vereinsgründung im März 2001 wurden zunächst direkte Kontakte zu ebenfalls betroffenen Kieler Stadtteilen und Umlandgemeinden aufgebaut. Der Verein spricht und handelt im Interesse aller betroffenen Bürger und Ausbaueegner, ob nun in Heikendorf, Holtenau, Altenholz oder anderswo. Die BV begleitete nach Veröffentlichung der „Potenzialanalyse“ am 20. Februar 2001 die politische und öffentliche Diskussion mit zahlreichen Aktionen. Aktive Mitglieder der BV besuchten nicht nur sämtliche Veranstaltungen zum Ausbauthema, sondern es wurden auch zahlreiche eigene Veranstaltungen und Infostände organisiert. Unzählige Briefe an Politiker aller Parteien, Gespräche mit Entscheidungsträgern und viele Veranstaltungen rund um die Förde verschafften der BV einen hohen Bekanntheitsgrad. Sachliche Argumentation und seriöse Pressearbeit gaben und geben ihr bis heute ein starkes Gewicht in der öffentlichen Diskussion.

Bei der Auswertung der „Potenzialanalyse“ stießen die Fachgruppen auf eine Fülle von Ungereimtheiten, was Stadt und Land dazu veranlasste, eine Serie an vertiefenden Gutachten in Auftrag zu geben. Auch diese wiesen eklatante Mängel auf und waren für eine sachliche Diskussion völlig ungeeignet. Obwohl die BV mit aufwändigen eigenen Stellungnahmen die Entscheidungsträger auf ihre Fehler aufmerksam machte, entschieden



sich Stadt und Land, in ein Planfeststellungsverfahren zu gehen.

Dennoch konnten durch das Engagement der BV beachtliche Erfolge erzielt werden:

Ohne den durch die BV organisierten Protest stünden wir schon längst in diesem Planfeststellungsverfahren. Der enge Zeitplan der Befürworter wurde durcheinander gebracht. Die gesamte Diskussion um Für und Wider hat in den Reihen der Politiker zu erheblicher Verunsicherung geführt und viele sehr nachdenklich gestimmt, teilweise sogar zum Umdenken veranlasst. Die von Politik und Verwaltung begangenen Fehler werden in einer rechtlichen Auseinandersetzung auf den Prüfstand kommen; der Landesrechnungshof setzt sich bereits jetzt mit den Daten kritisch auseinander. Auch haben die Argumente der BV dazu geführt, dass die politischen Ausbaubeschlüsse von Stadt und Land mit der Maßgabe erfolgten, dass eine Ausweitung auf Charterverkehr zumindest vertraglich und baulich verhindert werden soll.

Führt man sich rückblickend nochmals das Ausmaß der Widerstandsbewegung vor Augen,

- die Größe unseres Vereins mit über 1.500 Mitgliedern,
- die organisierten BI's rund um die Förde,
- die über 17.300 gesammelten Unterschriften gegen eine Startbahnverlängerung,
- die Großdemonstrationen im November 2001 und März 2002 mit über 3.000 bzw. 5.000 Teilnehmern,
- den schriftlichen Protest von 300 Kieler Ärzten,
- die offizielle Forderung der Kieler Umlandgemeinden und der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön nach der Einleitung eines Raumordnungsverfahrens sowie deren Resolutionen gegen einen Ausbau und
- die zahlreichen kritischen Politiker und Ortsbeiräte,

dann muss man sich wirklich die berechtigte Frage stellen, wie groß Widerstand und Bürgerprotest gegen ein Projekt sein müssen, damit endlich politische Vernunft zum Tragen kommt. Eine Protestwelle gegen ein Bauprojekt dürfte die Stadt Kiel in ihrer Geschichte in dieser Größenordnung jedenfalls noch nicht erlebt haben.

Silke Worth-Görtz



So fing alles an: Der „harte Kern“ der Bürgervereinigung trifft sich im April 2001 zu einem ersten Gruppenfoto am Stifter Teich in Altenholz.

AUS DEN ÖRTLICHEN BÜRGERINITIATIVEN

Ausgewählte Erlebnisse der Bürgerinitiative Holtenau

Die Gründung der BI Holtenau

Der 7. April 2001 war kalt und regnerisch. Dennoch versammelten sich rund 120 Holtenauer vor dem Leuchtturm und dokumentierten gemeinsam die Gründung der Holtenauer Bürgerinitiative gegen die Startbahnverlängerung als Teil der BV. Vorausgegangen war ein Impuls durch den Ortsbeiratsvorsitzenden Heino Scharunge. Er hatte zwei Wochen vorher alle interessierten und engagierten Holtenauer ins Gemeindehaus eingeladen und zusammen mit Klaus Reese als Vorsit-

zendem der BV die Bildung der örtlichen Initiative in Holtenau vorbereitet und in die Wege geleitet. Somit kann Heino Scharunge zu Recht als Mitbegründer und wesentlicher Initiator der Holtenauer BI gelten. Gemeinsam mit einem Kreis aus 15 bis 20 Holtenauern wurden in den nächsten Wochen und Monaten Informationsmaterialien erarbeitet, Veranstaltungen und Demonstrationen vorbereitet und durchgeführt, Gespräche mit Entscheidungsträgern gesucht und immer wieder in den Sitzungen des Ortsbeirats das Ausbauthema angesprochen und diskutiert.

Die BI Holtenau und der Ortsbeirat

Im den letzten drei Monaten 2001 wurden dann Unterschiede zwischen der Position der BI Holtenau mit der konsequenten Ablehnung jeder Startbahnverlängerung über die bestehende B 503 hinaus und dem „realpolitischen“ Abweichen des Ortsbeirats mit dem Zugeständnis einer Verlängerung auf 1650 m deutlich. Die BI Holtenau konnte und wollte dieses Abweichen von der ursprünglich gemeinsamen Position nicht mittragen, weil damit ein Damm gebrochen wäre, der eine stückweise Verlängerung nach dem bewährten Prinzip der „Salamitaktik“ ermöglicht hätte. Zudem fühlten sich die Mitglieder der BI vom Ortsbeirat übergangen, weil in einer formal zwar rechtmäßigen aber von seinem Charakter her vertrauensstörenden Weise in der OBR Sitzung vom 13. November 2001 die angekündigte Tagesordnung um den Antrag zur Startbahnverlängerung auf 1650 m erweitert wurde. Aufgrund dieser so empfundenen Nacht- und Nebelaktion kam es zu einer prinzipiellen Meinungsverschiedenheit, so dass sich die BI Holtenau und sein Gründungsmitglied Heino Scharunge trennten. In der Folgezeit arbeiteten die Bürgerinitiative und der Ortsbeirat getrennt nach ihren Überzeugungen weiter, ohne den sachlichen Dialog abzubrechen.

Fackelzug gegen Sturheit und Ausbauabsichten

Am 11. Dezember 2001 demonstrierten eine große Zahl von Holtenauern mit einem eindrucksvollen Fackelzug zur Schleuseninsel gegen das unverständliche Verhalten des Ortsbeirats, das besonders durch das starre Festhalten seines Vorsitzenden an einem zu kleinen Tagungsraum weiter angeheizt wurde. Um eine



Gruppenbild mit Leuchtturm: Die BI Holtenau.

Stunde zeitversetzt informierte dann die BI Holtenau im dicht besetzten großen Gemeindesaal die empörten Holtenauer über die notwendigen Start- und Landebahnlängen für unterschiedliche Flugzeugtypen. Diese wichtigen Informationen zur Versachlichung der Diskussion, die die BI Holtenau auch dem Ortsbeirat vermitteln wollte, erreichten an diesem Abend die Ortsvertreter nicht.

Zwei elementare Bestandteile der BI-Arbeit werden deutlich: Demonstrieren gegen jede Bestrebung einer Startbahnverlängerung über

die B 503 hinaus und möglichst objektives Informieren und Aufklären über Fakten und Zusammenhänge.

Blickt man heute zurück auf die letzten zwei Jahr BI Aktivitäten, dann wurde die Arbeit vor Ort in Holtenau immer wieder dominiert von einerseits gemeinsamen Positionen und andererseits grundsätzlichen Meinungsunterschieden mit dem Ortsbeirat.

Kommunalwahl am 2. März 2003

Einen letzten vorläufigen Höhepunkt dieser Problematik bildeten die Wochen vor der Kommunalwahl. In dieser Zeit verstärkte die BI nochmals ihre Aufklärungsarbeit mit Wahlinfos zum Thema Startbahnverlängerung unter Einsatz ihrer bewährten Holtenauer Mitglieder und der erfolgreichen Mittel wie:

- den rund 60 Vorgartenplakaten und jeweils aktuellen Aufklebern
- Infoständen auf dem Eckener Platz und vor „Sky“
- Diskussionen mit Entscheidungsträgern
- der flächendeckenden Verteilung von Infoblättern in ganz Holtenau
- gezielt eingesetzte Plakate und Materialien am Wahltag.

Am Wahltag nutzten viele Holtenauer (59,9% Wahlbeteiligung) den Wahlzettel, um ihrer Meinung deutlich zum Ausdruck zu bringen. So konnte Lutz Oschmann als Kandidat der Grünen, der sich als einziger Bewerber öffentlich und eindeutig gegen jede Startbahnverlängerung ausgesprochen hat, in den drei Holtenauer Wahlbezirken 29,9 % der Stimmen erringen und damit sein Wahlergebnis von 1998 auf das Fünffache steigern. Dieses Ergebnis widerlegt auch eindrucksvoll die von den Befürwortern immer wieder angeführte Behauptung, dass die Ausbaugegner nur eine kleine rebellierende Minderheit seien.

Informationsveranstaltung zum Planfeststellungsverfahren im Ortsbeirat gekippt

Eine gemeinsam mit dem OBR Vorsitzenden geplante Infoveranstaltung im Vorfeld der Wahl endete am 28. Januar 2003 mit einem Eklat. Auf Antrag der CDU wird der Tagesordnungspunkt „Information zu einem Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit den Plänen der Flughafenerweiterung durch Rechtsanwalt Nebelsiek“ unmittelbar nach Beginn der Sitzung von der

Tagesordnung gestrichen. Dr. Herholz (CDU) kritisierte, dass die Informationen zum Planfeststellungsverfahren lediglich vom Rechtsbeistand der Bürgervereinigung gegeben werden sollte und kein Vertreter der Stadtverwaltung geladen wurde. Er äußerte weiter die Befürchtung, dass der Ortsbeirat für die Ziele der Startbahnverlängerungsgegner instrumentalisiert werden könnte.

Aus Sicht der BI Holtenau liegen die eigentlichen Gründe für diesen Eklat in der mangelnden Kooperation der einzelnen Ortsbeiratsmitglieder. Besonders die Versäumnisse des Vorsitzenden, seine „Kollegen“ rechtzeitig über geplante Vorhaben zu informieren, hat nicht nur in diesem Fall und in diesem Gremium zu Misstrauen und Polarisation geführt, was sicherlich aktuell durch die bevorstehende Kommunalwahl verschärft wurde

Veranstaltung mit Nebelsiek doch noch gerettet

Alles schien gelaufen und alle Vorbereitungen schienen umsonst gewesen zu sein, als die empörten Holtenauer mit vernehmbarem Protest den großen Saal des Gemeindezentrums verließen. Doch dank der schnellen Reaktion einiger Aktiven aus der BI und der schnellen und unbürokratischen Hilfe der Kirchengemeinde konnte der kleine Saal im Untergeschoss für die Info-



Erst eingeladen, dann unerwünscht: Turbulente Sitzung des Ortsbeirates Holtenau am 28. Januar 2003.

veranstaltung eingerichtet werden. Dicht gedrängt bis hinaus auf den Flur verfolgten weit über 100 Holtenauer gespannt und interessiert die Ausführungen von Rechtsanwalt Nebelsiek, während der Ortsbeirat im großen Saal fast alleine seine reduzierte Tagesordnung abarbeitete. Und wieder hatten die Ortsvertreter eine wichtige Information verpasst. Deutlicher als in diesem grotesken Gegensatz konnte sich der Verlust an Bürgernähe bei unseren Holtenauer Kommunalpolitikern nicht ausdrücken. Wenigstens einige fanden gegen Ende der Veranstaltung noch den Weg in den kleinen Saal.

Der neue Holtenauer Ortsbeirat mit bewährten und neuen Mitgliedern

Der neue Ortsbeirat konstituierte sich am 29 April. Die drei CDU Sitze verteilen sich auf Dr. Niels Herholz als dem Vorsitzenden, Gisela Thomsen (neues Mitglied) und Joachim Hüttenrauch. Die Sitze der Grünen werden mit Björn Sander und Werner Eggemann (bürgerliches Mitglied) durch zwei Neulinge besetzt, während die SPD mit Dr. Hans-Jürgen Stephan einen erprobtes und mit Silke Worth Görtz ein neues Mitglied berufen hat.

Das Ziel ist noch nicht erreicht

Die BI Holtenau wird auch in Zukunft an Ihrem Ziel konsequent festhalten, den ökologisch und ökonomisch unsinnigen Ausbau der Start- und Landebahn zu verhindern. Die regelmäßigen Sitzungen der aktiven Mitglieder verlaufen in einer ausgesprochen harmonischen und heiteren Atmosphäre und sind gleichzeitig von einer effektiven und praxisorientierten Arbeit geprägt. Nicht Resignation und Missmut sondern Optimismus und Freude sind Schlüssel der erfolgreichen Arbeit.

Mitstreiter erwünscht

Weitere Informationen zu Sachthemen und Sitzungen kann jeder Holtenauer über Werner Eggemann (Tel. 36 12 25) oder Hans Walte (Tel. 36 27 69) erhalten. Wer sich sichtbar an dem Protest auf seinem Grund und Boden mit einem Plakat beteiligen möchte, kann sich an Carola Floors (Tel. 36 48 84) wenden.

Werner Eggemann

Die Bürgerinitiative Brodersdorf / Probstei stellt sich vor

Warum überhaupt eine Bürgerinitiative in Brodersdorf?

Brodersdorf ist doch scheinbar weit weg vom Flughafen Kiel-Holtenau. Nein: Brodersdorf ist ein kleines Dorf mit 450 Einwohnern am Eingang zur Probstei, das genau in der Einflugschneise des Flughafens liegt!

Wie andere auch sind wir eine stark vom Fluglärm betroffene Gemeinde innerhalb der sogenannten K.E.R.N.-Region.

Mit den Plänen zur Startbahnverlängerung wurde auch uns Brodersdorfern sehr schnell die Gefahr einer erhöhten Fluglärmbelastung bewusst (von Gefährdung, Umweltbelastung und Steuerverschwendung ganz zu schweigen), die von einer Verlängerung der Startbahn in Kiel-Holtenau ausgeht.

Unsere Aktivitäten begannen im März 2001 nach einer Informationsveranstaltung im Lokal „Lutterbeker“ mit einem öffentlichen Aufruf in Brodersdorf. Am 26. April 2001 fand eine Einwohnerversammlung statt, auf der Joachim Dammann und Dr. E. Eschenbach Vorträge hielten und Fragen unserer Bürger sehr sachkundig beantworteten. Auf Antrag der Einwohner wurde der geplante Flughafenausbau auf die Tagesordnung der nächsten Gemeinderatssitzung gesetzt und dort beraten.

Es bildete sich dann die BI Brodersdorf. Informationen wurden gesammelt, Flugblätter verteilt, in Gesprächen die Stimmung im



Dorf ausgelotet und Unterschriften gegen den Ausbau gesammelt: An einer Umfrage beteiligten sich 75% aller wahlberechtigten Bürger Brodersdorfs, von denen 93% gegen den Ausbau

stimmten - also 70% aller Wahlberechtigten. Die Unterschriftenlisten wurden auf der Gemeinderatssitzung am 27. Juni 2001 unserem Bürgermeister Jürgen Lamp überreicht. Nach einer längeren Diskussion hat sich die Gemeindevertretung einstimmig gegen den Ausbau des Flughafens ausgesprochen und die Landesregierung aufgefordert, die weitere Planung zunächst über ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, um die Beteiligungsrechte der Gemeinde zu erhalten. Darüber hinaus hat die Gemeinde am 7. August 2001 als symbolischen Akt der Solidarität einen Quadratmeter Land im geplanten Ausbaugebiet des Flughafens von der Gemeinde Altenholz gekauft.

Die BI ist schnell über die Gemeindegrenzen hinaus gewachsen und zählt auch viele Aktive aus anderen Gemeinden der



Auch bei der Demonstration der Bürgervereinigung in der Kieler Innenstadt im November 2001 war die BI Brodersdorf aktiv beteiligt.

Probstei. Wir sind inzwischen etwa 44 aktive Mitglieder aus Barsbek, Dobersdorf, Laboe, Lutterbek, Stein, Wentorf, Wisch und natürlich aus Brodersdorf. Rund 20 der Mitglieder gehören zum „harten Kern“ der BI, der sich über ein Jahr lang wöchentlich traf. Wir werden von der Gemeinde Brodersdorf dadurch unterstützt, dass uns ein Raum im Dorfgemeinschaftshaus für Treffen und Veranstaltungen zur Verfügung gestellt wird. Seit März 2002 (nach der Landtagssitzung zur Ausbaufinanzierung) treffen wir uns einmal monatlich. Bei besonderen Ereignissen ist ein schnelles Zusammenkommen immer möglich.

Vor der entscheidenden Landtagssitzung veranstalteten wir noch einmal einen Informations- und Diskussionsabend im „Lutterbeker“. Podiumsgäste waren dabei Frank Schmidt (BV gegen die Startbahnverlängerung), Karl-Martin Hentschel (Landtagsfraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN) und Henning Höppner (SPD-Landtagsfraktion). Moderiert hat diese Veranstaltung unser Mitstreiter Frank Bartelt. Auf unseren regelmäßigen Treffen werden wir durch Hannelore Nagel, die auch an den erweiterten Vorstandssitzungen der BV in Altenholz teilnimmt, immer umfassend über die aktuellen Entwicklungen informiert. Aus unserer Arbeit sind schon vielfältige Aktionen entstanden, um die Mitbürger in der Probstei immer wieder für unser Anliegen zu interessieren und zur Unterstützung zu mobilisieren:

- Vor dem Aufruf zur Demonstration in der Kieler Innenstadt am 15. November 2001 organisierten wir eine Infoveranstaltung mit Vertretern verschiedener Parteien und einem Vortrag von Frank Schmidt und Joachim Dammann im „Lutterbeker“.
- Es wurden und werden diverse Plakate in der Probstei aufgestellt und ständig den aktuellen Ereignissen angepasst.
- Wir haben aktiv bei verschiedenen Informationsständen der BV in der Kieler Innenstadt teilgenommen.
- Wir organisieren Flugblattaktionen mit aktuellen Infos und Entwicklungen.

- Wir schalten Berichte und Anzeigen in der regionalen und lokalen Presse.

Manchmal genießen wir auch „nur“ unsere Gemeinschaft Gleichgesinnter gemütlich bei einem Glas Bier.

Martin Gleibs

DER UNVERÖFFENTLICHTER LESERBRIEF

Viele Bürgerinnen und Bürger haben ihrem Ärger und ihrer Wut seit dem Februar 2001 dadurch Luft machen wollen, dass sie Leserbriefe an die „Kieler Nachrichten“ schickten. Leider ist nur ein Bruchteil von diesen auch tatsächlich veröffentlicht worden. An dieser Stelle möchten wir einige dieser „Unveröffentlichten“, die es besonders verdient haben, abdrucken.

Für dumm verkauft?

Die Ausbaubefürworter geraten immer mehr unter Druck: Moderne Turbopropmaschinen werden auch zukünftig ohne eine Startbahnverlängerung von Kiel nach Frankfurt fliegen können. Bei den Standortentscheidungen bedeutender Firmen gegen Kiel hat die Startbahnlänge des Flughafens bislang überhaupt keine Rolle gespielt. Sämtliche Wachstumsprognosen für den Flughafen Holtenau haben sich inzwischen als Luftschlösser erwiesen. Die damit nach einem Flughafenausbau für Stadt und Land immer deutlicher absehbaren Millionenverluste werden zusammen mit den viel zu knapp bemessenen Investitionskosten an anderer Stelle zur Wirtschafts- und Arbeitsplatzerweiterung bitter fehlen.

Da muss es mehr als ungelegen kommen, wenn die Reederei Festival Cruises jetzt mit einer mittelfristigen Abwanderung ihrer Kreuzfahrtschiffe nach Lübeck, Rostock oder Kopenhagen droht, wenn Holtenau nicht für große Jets wie die B 737 ausgebaut wird.

Alle politischen Parteien und insbesondere auch Wirtschaftsminister Rohwer haben im Rahmen der Ausbaudiskussion immer wieder versichert, dass sie gerade diese großen Jets z.B. durch eine besonders schmale Start-/Landebahn oder eine Beschränkung des maximal zulässigen Start-/Landegewichtes auch zukünftig von Holtenau fernhalten wollen. Ein B 737-fähiger Flughafenausbau stand und steht also gar nicht zur Diskussion – oder hat man uns alle für dumm verkauft und den Reedern hinter der vorgehaltenen Hand bereits ganz andere Zusagen gemacht?

Joerg J. Christ

(Dieser Leserbrief wurde am 7. Februar 2003 per E-Mail an die „Kieler Nachrichten“ gesendet, blieb aber bisher unveröffentlicht.)



Erinnerungsmarsch der Bürgervereinigung zum Flughafen-Holtenau am 1. Mai in Altenholz.

IM BRENNPUNKT

Was wäre wenn?

Schweres Flugzeugunglück in Kiel-Holtenau

„Am Nachmittag des 29. Mai 2008 befindet sich eine Passagiermaschine im Anflug auf **Kiel-Holtenau**, bei der ca. 60 km vor dem **Flughafen Kiel** am linken Triebwerk ein Brand aufgetreten ist. Dieser Brand konnte mit der bordeigenen Feuerlöschanlage zunächst gelöscht werden. Um 16:00 Uhr setzt die Maschine auf der Landebahn **aus Richtung Westen kommend** auf. Dabei ereignet sich eine Explosion im Bereich der linken Tragfläche. Die Maschine gerät außer Kontrolle und kommt nach **links** von der Landebahn ab. Sie **rutscht in Richtung der sog. „Bananhäuser“ des Ortsteils Altenholz-Stift**, durchbricht den Flughafenbegrenzungszaun **300 m querab von der Startbahn und stürzt auf die 6 m darunter liegende vierspurige Trasse der Bundesstraße 503**, auf der sie schließlich brennend zum Stehen kommt.“

„Welch ein Horrorszenario haben sich die Leute von der Bürgervereinigung da denn jetzt nur wieder ausgedacht?“, werden viele unserer Gegner bzw. die Befürworter des Ausbaus des Holtenauer Flughafens jetzt denken. Solch ein Flugzeugabsturz ist doch völlig spekulativ und in Bezug auf Kiel-Holtenau auch völlig unwahrscheinlich und unrealistisch.

Am Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel sehen die Verantwortlichen das jedoch ganz anders. Die Passagen der obigen Nachricht stammen nämlich aus dem Szenarium der Katastrophenschutzübung „Flugunfall 2002“ am Hamburger Flugplatz. Wir haben dieses lediglich auf die Situation in Kiel-Holtenau nach einer Startbahnverlängerung übertragen (siehe die besonders hervorgehobenen Textpassagen). In Hamburg werden übrigens alle vier Jahre solche Flugzeugabstürze simuliert, um das Zusammenspiel der beteiligten Rettungskräfte zu üben. Bei jeder dieser Übungen werden Schwachstellen aufgedeckt und man versucht für das nächste Mal oder für den Ernstfall daraus zu lernen.

In Kiel hat es eine solche Katastrophenschutzübung noch niemals gegeben. Trotz unmittelbarer Nähe von Wohngebäuden und der viel befahrenen Bundesstraße 503 hielt man das bisher nicht für erforderlich.

Wir haben das Beispiel aus Hamburg in das Jahr 2008 gelegt und dabei einen möglichen Ausbau des Flughafens auf 1.800+300 m Startbahnlänge in unser Szenarium mit einbezogen. Dann liefe nach den Planungen der Stadt Kiel die Bundesstraße 503 um die Startbahn herum. Die Startbahn selbst läge auf 31 m über NN (Normal Null), während das umliegende Gelände wesentlich tiefer liegen würde. Die Bundesstraße 503 wäre nach den Planungen gegenüber der angrenzenden, in 90 m Entfernung liegenden allgemeinen Wohnbebauung, mit einer 6 m hohen Lärmschutzwand abgeschottet.

Im Hamburger Szenarium setzt die Maschine auf der dortigen Landebahn Nr. 5 auf, kommt rechts von dieser Landebahn ab und rutscht bis auf das Vorfeld Nr. 2. Sie legt dabei sogar einen wesentlich längeren Weg zurück, als in dem von uns auf Kiel übertragenen Szenario. Nach den Hamburger Vorstellungen ist die Maschine „entsprechend der kurzen Flugstrecke mit ca. 6 t



Schreckliche Wirklichkeit eines Flugzeugabsturzes – hoffentlich niemals in Kiel-Holtenau!

Kerosin betankt“ (Originalzitat). Übertragen auf die Verhältnisse in Kiel bedeutet das, dass dieses Flugzeug wie eine Bombe in den 7 m unterhalb des Flugfeldes gelegenen Graben der Bundesstraße 503 hineinrasen würde. In den Hamburger Planungen würde nun die Flughafenfeuerwehr von allen Seiten mit mehreren Löschzügen kommen und die Brandbekämpfung aufnehmen. Es würden von den Helfern Rettungsleitern an alle vier Ausgänge des Flugzeuges angebracht werden. Die Passagiere könnten über vier Notrutschen evakuiert werden.

Wie würde das aber bei einem Unfall in Kiel-Holtenau aussehen? Die Maschine würde wahrscheinlich schon beim Abrutschen in den 7 m tiefen Graben und dem Aufprall dort Feuer fangen und möglicherweise sogar wegen der 6 t Kerosin an Bord explodieren. Selbst wenn es nicht zu einer Explosion käme, hätte die Feuerwehr, oben am Abhang stehend, keine realistische Chance, nahe an das Flugzeug heranzukommen, um den Brand wirksam zu löschen. Zu beiden Seiten der Unfallstelle würde sich der Autoverkehr sofort kilometerweit aufstauen. Bis zu einer Entfernung von bis zu 60-70 m rechts und links von der brennenden Unfallstelle würden die im Stau stehenden Autos für etliche Insassen zur Todesfalle werden. Wie könnten in Kiel-Holtenau die Rettungskräfte in einem solchen Fall überhaupt an die Unfallstelle herangeführt werden? Schon der kleinste Verkehrsunfall auf der Holtenauer Hochbrücke erzeugt bereits heute kilometerlange Staus und macht ein Durchkommen für Abschleppfahrzeuge, Polizei und Rettungskräfte kaum noch möglich.

„Das ist alles übertrieben starker Tobak“, werden manche sagen, „Schwarzmalerei“ und „so etwas passiert doch nie“. Aber wenn so etwas nie passiert, warum übt man derartiges an allen deutschen Flughäfen und nicht nur in Hamburg? Immerhin waren an der dortigen Übung über 450 Personen der verschiedensten Behörden und Ämter, der Lufthansa, des Flughafens bis hin zum Bundesgrenzschutz beteiligt. Doch in Kiel verschließt man vor den mit dem Flugverkehr untrennbar verbundenen Gefahren einfach die Augen und will das heute schon vorhandene Risikopotenzial durch Jets auf internationalen Flugrouten noch weiter vergrößern. Ein derartiger Flughafenausbau inmitten der Stadt ist jedoch ohne eine fundierte Risikoanalyse einfach unverantwortlich!

Klaus Reese

Wann setzt Cimber zur letzten Landung an?

Im August 2002 beschloss die Ratsversammlung unter der Annahme enormer Erlössteigerungen aus dem Flugverkehr, das Planfeststellungsverfahren zur Startbahnverlängerung einzuleiten. Diesen Beschluss bekräftigten die CDU und SPD im April 2003 erneut. Eine wichtige Grundlage der anwachsenden Erlöse sind dabei die Planzahlen zum Fluggastaufkommen.

Doch die Ereignisse der letzten Zeit überschlagen sich. Zuerst stellt Cimber seine Flüge nach Berlin trotz erheblicher Zuwächse* von 46% in den ersten 3 Monaten 2003 ein und streicht die Mittagsmaschine nach Köln/Bonn. Nur wenige Wochen später kommt das Aus für die Linie nach München, obwohl auch hier Zuwächse* von immerhin 5 % gegenüber 2002 festzustellen sind. Begleitet wird diese Negativentwicklung von den führenden Ausbaubefürwortern mit der völlig unsinnigen Forderung nach einer längeren Start- und Landebahn (SLB). „Die Auslastung würde sich jetzt schon besser darstellen, wenn Start- und Landebahn ausgebaut wären.“ so Norbert Gansel in der KN vom 20. März 2003. In der gleichen Meldung empfiehlt der Geschäftsführer der Kieler Flughafengesellschaft (KFG) Matthias Köhn der Cimber Air mit einer kleineren Maschine als der ATR 72 zu verkehren. Der eine Ausbaubefürworter fordert eine längere Startbahn – der andere kleinere Flugzeuge. Und beide glauben sie, dass nur aufgrund einer schönen langen Startbahn die Geschäftsreisenden sich um einen Flug von Kiel aus nur so reißen würden.

Seit nun mehr als zwei Jahren wird der vorhandene Flugplatz Holtenau und Cimber Air als langjähriger Home Carrier schlecht geredet.

- Falschmeldungen, dass ab 2004 aufgrund der verschärften Sicherheitsbestimmungen der Linienflugverkehr eingestellt werden muss, spuken immer noch in vielen Köpfen herum. Doch Cimber fliegt seit 1998 nach der JAR-OPS 1.
- Eine angebliche Pilotenaussage, dass in 9 von 10 Fällen die SLB nicht ausreicht und den Piloten beim Anflug „der Angstschweiß auf der Stirn steht“, wird von Cimber als falsch entlarvt.
- Das klare Bekenntnis von Cimber zum Einsatz von Turboprops auch in der Zukunft widerspricht den gebetsmühlenartig wiederholten Behauptungen der Befürworter, dass Holtenau jettfähig ausgebaut werden muss.
- Der Einsatz größerer Maschinen durch Cimber aufgrund von Umlaufplanungen von Flugzeugen (Kiel-Berlin-Kopenhagen-Berlin-Kiel) wird hart kritisiert.

Passt Cimber Air vielleicht nicht in die Ausbauplanungen von Stadt und Land und versucht man über einen Wechsel der Fluggesellschaft den Ausbaudruck zu erhöhen und gleichzeitig eine angeblich vorübergehende Delle im Fluggastaufkommen Cimber in die Schuhe zu schieben? Oder träumt man immer noch vom Pauschalreiseverkehr mit RYANAIR oder anderen Billiganbietern?

Egal ob solche Vermutungen zutreffen oder ob man einfach die Realitäten betrachtet; spätestens jetzt sollte jedem Ausbaubefürworter erkennbar werden, dass der geplante millionenschwere Ausbau der Startbahn ein millionenschweres und ein dauerhaft wachsendes Finanzdesaster für die öffentlichen Hände von Stadt und Land nach sich zieht.

Planung und Wirklichkeit klaffen mittlerweile derart auseinander, dass selbst nach den Fluggastzahlen der KFG* nur von einer „Delle“ im Passagieraufkommen nicht mehr die Rede sein kann. Dabei zeigen sich die größten Einbußen bei den Linien, die gar nicht erst zustande gekommen sind oder aktuell eingestellt werden. Noch im **August 2001** schreibt die KFG in Ihrer Detailuntersuchung zur Potenzialanalyse (Zitat):

• Linie Berlin:

Cimber Air hat Ende 2000 die Mittagsverbindung gestrichen. Derzeit verhandelt die KFG mit Lufthansa/Cimber über die Wiederaufnahme der zweiten Frequenz. Es wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2002 die zusätzlichen Flüge wieder stattfinden.

• Verbindung Mannheim:

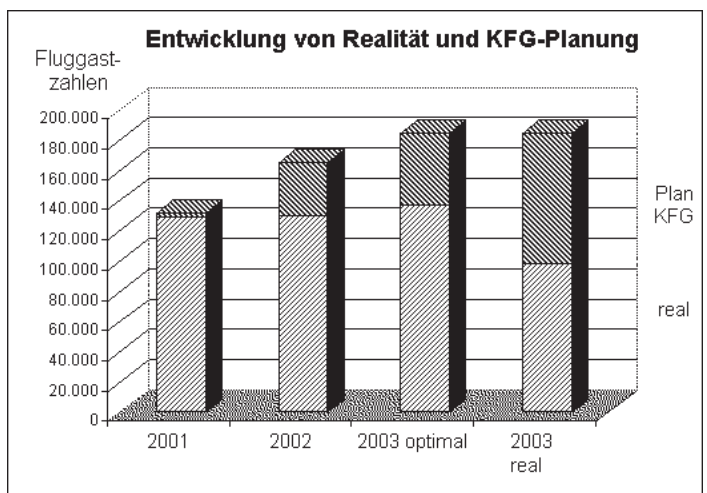
Die Verbindung Kiel – Mannheim wird derzeit exklusiv für die Heidelberger Druck AG betrieben. Es laufen derzeit Verhandlungen mit der Airline bezüglich Ausbau der Verbindung, ein positives Ergebnis wird für das Jahr 2002 erwartet.

• Linie Kopenhagen:

Im Jahr 2001 wird die Eröffnung dieser Linie nicht erfolgen, gute Aussichten bestehen jedoch für das Jahr 2002.

Selbst der Riesenjubiläum über die FLM-Verbindung mit Tempelhof, ein Flugplatz, der im nächsten Jahr geschlossen wird, erweist sich als weiterer Passagierrückgang, weil in dem Metroliner maximal 19 Reisende Platz finden. Auch die Fortschreibung der Zuwächse* in den ersten 3 Monaten dieses Jahres führt zu keiner Annäherung an die Planzahlen, da nach einem starken Rückgang in 2002 noch nicht mal die Zahlen aus 2001* erreicht werden können. Aber auch dies wird statistisch verschleiert, indem die KFG mit der im April 2001 aufgenommenen Linienverbindung nach München das Ergebnis schön rechnet. Sie vergleicht einfach bei der Berechnung der prozentualen Steigerungsrate 9 Monate aus 2001 mit 12 Monaten aus 2002. Mit diesem Trick erhält man auf der Linie nach München einen Zuwachs* von 26 %, der das Gesamtergebnis 2002 für alle Flugverbindungen mit 0,64 % knapp über die Verlustschwelle hebt. Tatsächlich hat es aber in 2002 bei den Linien nach Frankfurt, Köln/Bonn und Berlin deutliche Einbrüche gegeben.

Die Realität ist entlarvender als jedes Gutachten*



2003 optimal: Fortschreibung der Entwicklung von Januar bis März 2003 mit Cimber Air auf allen Linien.

2003 real: FLM Berlin (90% Auslastung) Wegfall München ab 11 Mai und 50% Übernahme Mittagsflug Köln/Bonn auf Tagesrandzeitflüge.

Wer es wirklich ernst meint mit einem Kieler Angebot für Geschäftsreisende der KERN-Region, muss endlich den Flugplatz Kiel Holtenau mit seiner bestehenden Startbahn stärken und sich um eine Fluggesellschaft bemühen, die seit Jahrzehnten auch in schwierigen Zeiten Regionalflugverkehr von Kiel aus

ermöglicht haben. Es sei an dieser Stelle noch mal ausdrücklich gesagt, dass die Bürgervereinigung gegen einen ökologisch und ökonomisch unsinnigen Ausbau der Startbahn, aber kein Gegner des Regionalflugverkehrs auf dem bestehenden Flugplatzareal ist. Es wird leider immer deutlicher, dass seit der Erstellung der Potenzialanalyse die völlig unrealen Luftschlösser einiger dominierender Personen aus Regionalpolitik und Wirtschaft mit ihrem Ausbauwahn den Bestand des vorhandenen Flugplatzes gefährden. Deshalb erneut unserer Appell an die Vernunft:

Kommen sie zurück auf den Boden der Realität, bewahren Sie Stadt und Land vor Finanzschäden in dreistelliger Millionenhöhe und stoppen Sie jetzt den Weg in ein Planfeststellungsverfahren, in dem für ein bereits im Ansatz gescheitertes Großprojekt



Kosten von mindestens 1,8 Mio. Euro zu erwarten sind. Nutzen sie diese Steuergelder für wichtigere Projekte und setzen sie sich für den Erhalt des bestehenden Flugplatzes mit einer bewährten Fluggesellschaft wie Cimber Air ein.

* Alle Angaben und die Grafik zu den Fluggastzahlen sind ohne die Möglichkeit einer Überprüfung aus den offiziellen Statistiken der KFG übernommen worden.

Werner Eggemann

KIELER KUMMERKASTEN

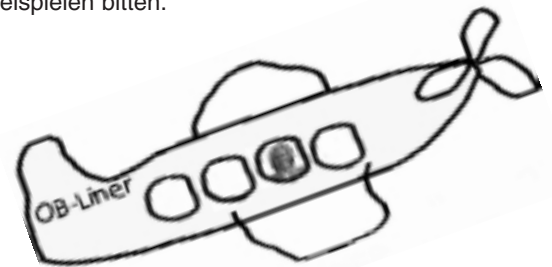


In der Rubrik „Kieler-Kummer-Kasten“ haben wir Beispiele dafür abgedruckt, an welcher Stelle Geld, das man für einen Flughafenausbau verschwenden will, in Kiel viel dringender benötigt wird. Dafür nannten Sie uns Beispiele, z.B. Schulfenster, die sich nicht mehr öffnen lassen, weil sie derart marode sind, dass sie aus dem Rahmen fallen würden; oder unbewohnbar gewordene städtische Gebäude, die vernachlässigt wurden; oder Streichungen von dringend erforderlichen Zuschüssen für soziale Projekte durch die Stadt; oder besonders für Kinder gefährliche Straßenverkehrsverhältnisse, die wegen fehlender Mittel nicht beseitigt werden.

Wir haben in dieser „Düsenfluch“-Ausgabe auf die Nennung weiterer Beispiele verzichtet, um Kiels neuer **Oberbürgermeisterin Angelika Volquartz** die Chance zu geben, sich nach ihrem Amtsantritt am 16. Juni 2003 dieser Probleme intensiv anzunehmen.

Sollten wir jedoch feststellen müssen, dass wider besseres Wissen Geld in Millionenhöhe weiterhin für das Prestigeprojekt Flughafenausbau sinnlos verschwendet werden soll, dann werden wir den „Kieler Kummerkasten“ in den nächsten „Düsenfluch“-Ausgaben wieder reaktivieren und Sie um Nennung von Beispielen bitten.

Die Redaktion



NEUES VON ANDEREN AIRPORTS

Lübeck setzt voll auf die Billig-Karte Ryanair

Wir berichteten bereits in der ersten „Düsenfluch“-Ausgabe vom Oktober 2002 über die Finanzprobleme am Lübecker Flughafen („Lübecks Flughafen im roten Bereich“). Probleme gab es mittlerweile auch bei den Passagierzahlen im Charterflugbereich. Dieses mit viel Vorschusslorbeeren versehene Segment fiel auf nahe Null zurück. In 2002 flogen nur noch 44.500 Pauschaltouristen ab Lübeck-Blankensee. Einziger Hoffnungsträger für die Betreiber von Lübeck-Blankensee ist derzeit der „Billiganbieter der Lüfte“ Ryanair. Ab April 2003 wird neben London-Stansted und Bergamo / Mailand nun auch regelmäßig Stockholm-Skavsta angefliegen. Vorgesehen sind von Montag bis Sonntag täglich zwei Starts und Landungen. Der einfache Flug wird für sage und schreibe ab 9,99 Euro angeboten. Für 2003 rechnet man dank der irischen Billig-Airline mit 540.000 Passagieren. Das wäre nahezu eine Verdoppelung gegenüber 2002.

Dieser Zuwachs bei den Passagieren löst allerdings keineswegs die finanziellen Probleme beim Betrieb des Flughafens. Denn die Zeche für den Erfolg von Ryanair zahlen neben der Umwelt vor allem die Flughäfen und die Kommunen. Landeentgelte werden überhaupt nur bei der Gewährung kräftiger Rabatte gezahlt. Ein Beispiel aus dem belgischen Charleroi in der Nähe von Brüssel: Dort zahlen Stadt und Kommune Ryanair jährlich

rund 250.000 Euro an Hotelkosten für die Crews, 768.000 Euro für Personaleinstellungen und Training sowie 160.000 Euro an Marketing-Unterstützung für neue Routen. Mit diesen Summen unterstützt die regionale Regierung das Flugunternehmen jedes Jahr - neben anderen Leistungen des Flughafens wie 50 Prozent Rabatt bei den Landegebühen und noch höheren Nachlässen bei den Abfertigungskosten. Diese großzügige Unterstützung hat jetzt sogar die EU-Kommission auf den Plan gerufen, die für diesen Fall eine förmliche Untersuchung eingeleitet hat. Es geht um die mögliche Sanktionierung von Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Beihilfen. Der angeblich so marktwirtschaftlich operierende „Senkrechtstarter“ Ryanair steht somit in Verdacht, von einem Subventionsmissbrauch direkt zu profitieren. Ob sich das die Lübecker Flughafenbetreiber auch so vorgestellt haben, darf zumindest stark bezweifelt werden. Ryanair hat in der Tat seinen hohen Preis: Nicht für die Fluggäste – aber für die Flughäfen und leider auch für die Umwelt.

(Anm. der Redaktion: Die Informationen wurden drei Artikeln der „Landeszeitung“ vom 29. Januar 2003, des Tourismus-Magazins „tm“ (Heft 1) vom Januar 2003 und der „Kieler Nachrichten“ vom 22. Februar 2003 entnommen, für diesen Bericht zusammengefasst und kommentiert.)



NEUES AUS DER DÜSE

Hein Düse schlägt wie jeden Morgen die KN auf. Neuerdings bringt ihm das immer weniger Spaß. Wo man auch hinschaut – überall Krisen, Krisen, Krisen und noch mal Krisen. „Fluglinie nach Berlin gestrichen“ liest er heute und „Weniger Umläufe nach Köln-Bonn“. Zu wenig Fluggäste, denkt Hein! Wo nur die ganzen Geschäftsreisenden geblieben sind, für die der Flughafen doch ausgebaut werden soll, wundert sich Hein. Wenn auch die schon kein Geld mehr zum Fliegen haben – au weia! Dann liest er die Worte des noch amtierenden Oberbürgermeisters: „Wenn der Flughafen schon eine längere Startbahn hätte, dann würde es ihm heute besser gehen.“

Hein wundert sich: längere Startbahn, größere Flugzeuge, höhere Kosten, weniger Geschäftsreisende und trotzdem mehr Geld im Stadtsäckel? Was ist denn das nur für eine Rechnung? Hein rechnet hin, Hein rechnet her, aber die Rechnung geht einfach nicht auf – ohne Charter und Billigairlines. Irgendwie, glaubt Hein, sagt dieser Mann doch nicht die ganze Wahrheit in Bezug auf seine Flughafenpläne. Verärgert greift er zur Feder. Den geheimen Plänen des Oberbürgermeisters will er zumindest in seiner Phantasie mal einen dicken Strich durch die Rechnung machen ...

Das Märchen vom Flughafen

Es war einmal ein großes-kleines Land im hohen Norden, das den Anschluss an die große, weite Welt suchte. Dort lebten viele liebenswerte Zwerge. Einige von ihnen waren aber sehr ehrgeizig. „Immer nur Kühe und Strandkörbe!“ - Das war einigen Mächtigen in der kleinen-großen Hauptstadt des großen-kleinen Landes bei weitem nicht fein genug.

„Was andere können, das können wir schon lange!“ sagte eines Tages der Wirtschaftsmufti des Zwergenlandes und blickte neidisch nach Süden in die große, große Stadt. Die hatte wirklich alles: einen großen Bahnhof, einen großen Hafen und vor allem einen großen Flugplatz. Das ärgerte ihn besonders. Denn jedes Mal, wenn Besuch von den Fremdmuftis aus anderen Ländern oder Städten bekam, musste die Mächtigen sich anhören: „Was habt ihr Zwerge hier im Norden nur für einen kleinen Flughafen? Der reicht ja gerade mal für Möwen und Hornissen!“

Mit dem Obermufti der kleinen-großen Stadt wurde sich der Wirtschaftsmufti des großen-kleinen Landes ganz schnell einig: Das muss geändert werden. Wir wollen bequemer in die große, weite Welt kommen. Aber da gab es noch die vielen anderen Zwerge, die gerne in der kleinen-großen Stadt lebten. Und die hatten sich man gerade erst an die neuen Linien-Möwen auf dem Flugplatz gewöhnt. Schließlich lag das kleine Flugfeld fast mitten in der kleinen-großen Stadt. Schließlich hatten die Mächtigen in der Stadt eine Idee: Wenn schlaue Füchse aus dem tiefen Süden

viel Papier beschreiben und dabei behaupten würden, dass es für alle viel, viel schöner wäre, wenn aus dem kleinen Landeplatz ein großer Flughafen würde, dann hätten die Menschen in der kleinen-großen Stadt gegen ein bisschen mehr Bequemlichkeit für ihre Mächtigen sicherlich nichts mehr einzuwenden. Gedacht – getan! Nach vielen Monaten hatten die schlaue Dornier-Füchse aus dem Süden endlich einen Papierberg mit ermüdend vielen Seiten genau so fertig geschrieben, wie es den Mächtigen in der kleinen-großen Stadt gefiel. Sie behaupteten, dass schon bald die Möwen nicht mehr auf dem Flugplatz starten und landen könnten. Der Trend gehe in der ganzen weiten Welt zu richtig großen Albatrossen, die eine viel, viel längere Anlauf- und Abbremsstrecke brauchen würden. Und wenn schon die Albatrosse dort starten und landen könnten, warum nicht auch noch riesige Adler und Geier. Für diese müsste natürlich auch noch ein schöner großer Adlerhorst errichtet werden. Dann könnten viele Zwergenfamilien aus der kleinen-großen Stadt direkt aus ihren Zwergenhäuschen auf die Adler und Geier steigen und in den tiefen Süden fliegen. Außerdem wären Adler und Geier doch sowieso viel leiser als die nervigen Möwen.

Die Zwerge in der Stadt hörten sich das alles erst einmal an, was man ihnen da sagte. Dann schauten sie sich aber die Fuchspapiere genauer an und fragten sich: „Stimmt das mit den Albatrossen, Adlern und Geiern wirklich?“ Schließlich entdeckten sie, wie viele Zwergentaler sie alle zusammen für die Start- und Landebahn und den nagelneuen Adlerhorst bezahlen sollten. Da würden viele, viele Zwergenfamilien lange für stricken müssen und sich trotzdem keine Reise mit „Adler-Airlines“ oder „Geierhansa“ in den Süden leisten können.

Sie lasen, dass ihre schöne Straße zum Zwergendorf in der Nähe des Flughafens abgerissen und in einem weiten Bogen um die verlängerte Anlaufstrecke herumgeführt werden sollte. Außerdem waren Adler und Geier wohl doch nicht so leise, wie man es ihnen versprochen hatte. In den Zwergenschulen in direkter Nähe des Flugplatzes machte man sich deshalb große Sorgen.

Da taten sich die Zwerge zusammen und gründeten den „Zwergen-Verein gegen die Startbahnverlängerung“. Das ärgerte die Muftis in Stadt und Land nun aber ganz mächtig. „Zwerge verstehen doch von solchen Dingen gar nichts!“ sagten sie in einem langen Artikel mit großem Foto in der Zeitung „Zwergen-Nachrichten“. Und stellten sich dabei auf die Zehenspitzen, um deutlich größer als die anderen Zwerge zu erscheinen.

Doch da sagten die Zwerge einfach zu den Mächtigen: „Zahlt

ihre doch alleine für den großen Flughafen. Wir brauchen den gar nicht!“ Die Mächtigen mussten einsehen, dass ihre Rechnung trotz der schlaue Dornier-Füchse nicht aufging. In ihrem Stolz verletzt dachten sie sich von nun an immer neue Gründe für einen großen Flughafen inmitten in der Stadt aus: Neue Vogelfluglinien in den wilden weiten Osten, bessere Chancen bei der Bewerbung für die Zwergen-Olympiade, direktes Umsteigen zahlungskräftiger Urlaubszwerge vom Zwergenschiff in die Zwergenfliieger und vor allem die Schaffung vieler, vieler Zwergenjobs am Flughafen.



Wirklich märchenhaft: Im dänischen „Legoland“ (Billund) wird gezeigt, wie ein „internationaler Flughafen“ umweltfreundlich und wirtschaftlich erfolgreich betrieben werden kann.

Auch das hörten sich die Zwerge erst einmal in Ruhe an. Und dann fingen sie jedoch wieder an, die Argumente der Mächtigen zu überprüfen. Dabei zeigte sich erneut, dass auch unendlich viele Gründe aus einer unsinnigen Sache keine sinnvolle machen können.

Als die Zwerge jedoch anfangen, den eigennützigen Wunsch der Muftis nach mehr Bequemlichkeit zu durchschauen, da bestimmten diese einfach in ihrem Palast: „Wer mächtig ist, der hat nun einmal Recht. Der Flugplatz wird vergrößert, basta! So ist das eben in einer Zwerg-Demokratie!“ Doch die Zwerge raufte sich zusammen, suchten sich schlaue Anwälte und zogen vor das große Zwergengericht. Der Prozess dauerte viele, viele Jahre. Während dieser Zeit mussten die Mächtigen feststellen, dass tatsächlich viel weniger Zwerge fliegen wollten, als wie sie sich das so gedacht hatten. Und die Zwergentaler wurden auch immer knapper. Also suchten sie nach Schuldigen, schimpften auf die Dornier-Füchse aus dem Süden und jagten diese schließlich aus dem Land.

Seitdem leben die Zwerge wieder glücklich und zufrieden in der kleinen-großen Stadt. In die große, weite Welt kommen sie und ihre Mächtigen heute ganz bequem mit einem neuen „Inter-Zwergenexpress“. Und jedem, der es hören will, erzählen die Zwerge noch heute gerne die Geschichte, wie sie um ein Haar ganz böse hereingelegt worden wären. Die Muftis in Stadt und Land können sich an diesen Vorfall jedoch kaum noch so richtig erinnern ...

„So könnte es sein“, denkt sich Hein, als er die Feder müde, aber zufrieden zur Seite legt. Aber vielleicht kommt doch noch eine Fee geflogen und flüstert den „Muftis in Stadt und Land“ ins Ohr: „Seid doch bitte endlich vernünftig!“ Und wenn sie nicht gestorben sind ...

Euer Hein Düse

Eine Turboprop-Maschine im Landeanflug über der B 503



MUSIKALISCHES

Der BV-Rap: „Stopp! Stopp! Der Ausbau ist'n Flop!“



Erstaufführung des BV-Raps im Sommer 2001 auf Gut Knoop

Anlässlich des Sommerfestes der Bürgervereinigung im Juli 2001 wurde er erstmals vorgestellt. Bei den großen Demonstrationen gegen den Flughafenaustritt im November 2001 und im März 2002 wurde das Lied von vielen Bürgerinnen und Bürgern in der Kieler Innenstadt skandiert: Der „BV-Rap“. Der Text stammt aus der Feder der BV-Mitbegründerin Christiane Haß. Die Melodie dachte sich Christian Schuh aus, der als Musiklehrer am Altenholzer Gymnasium tätig ist. Auf vielfachen Wunsch veröffentlichen wir an dieser Stelle den kompletten Original-Text des Songs. Er hat in seiner Aussage nichts an Aktualität verloren! Wer sich den Song gerne anhören möchte, klickt ganz einfach die Internet-Homepage der BV unter www.startbahn-kiel.de an. Unter der Rubrik „Gallery“ / Sommerfest befindet sich ein Live-Mitschnitt des Raps in Form eines Videos.

**Das hat die Stadt sich ganz einfach gedacht,
hat die Rechnung ohne all' die Menschen hier gemacht.**

**Wir sagen: Stopp! Stopp! Der Ausbau ist'n Flop!
Hat denn irgend jemand überhaupt bedacht,
was man da mit uns Menschen macht?**

**Ist die Bahn erst verlängert, hat kein Widerstand Zweck,
denn den Dreck und Lärm und den Lärm und den Dreck,
den kriegen wir dann nicht mehr weg.**

**Wir sagen: Stopp! Stopp! Der Ausbau ist'n Flop!
Hat denn irgend jemand überhaupt bedacht,
was man da mit uns Menschen macht?**

**Die Steuergelder fließen ins Millionenloch.
Man fragt sich allenthalben, wer bezahlt das noch?**

**Wir sagen: Stopp! Stopp! Der Ausbau ist'n Flop!
Hat denn irgend jemand bedacht,
was man da mit uns Menschen macht?**

**Wir wollen keinen Flugplatz im Wohngebiet!
Wo bleibt die Politik, die das auch so sieht?**

**Wir sagen: Stopp! Stopp! Stopp! Der Ausbau ist'n Flop!
Wir sagen: Stopp! Stopp! Stopp! Der Ausbau ist'n Flop!
Wir sagen: Stopp! Stopp! Stopp! Der Ausbau ist'n Flop!
Wir sagen: Stopp! Stopp! Stopp! ...**

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: Immelmannstraße 31, 24159 Kiel

Telefon: 04 31 / 88 80 655

Fax: 04 31 / 36 88 8

Email: kiel@fluglaerm.de

Internet: www.startbahn-kiel.de

Antrag auf Mitgliedschaft

Aus Platzgründen haben wir dieser Ausgabe keinen Mitgliedsantrag beigefügt. Sie finden diesen als Download auf unserer Internet-Homepage oder wenden Sie sich an die Geschäftsstelle.

BV-Aufkleber



Viele Bürgerinnen und Bürger führen an ihren Fahrzeugen erfreulicherweise unseren farbigen Aufkleber „Nein zum Ausbau!“ Leider war die Qualität dieser Aufkleber bislang nicht optimal. Sonne und Regen führten vielfach dazu, dass diese nach einigen Monaten recht unansehnlich wirkten. Das ist natürlich nicht in

unserem Sinne, denn Widerstand sollte nach wie vor klar und deutlich auch sichtbar bleiben.

Wir haben daher neue, qualitativ verbesserte Aufkleber herstellen lassen, die Sie entweder bei unserer Geschäftsstelle oder an unseren Info-Ständen kostenlos erhalten können.

Noch ein Tipp: Wer den Aufkleber nicht direkt auf den Lack seines Autos kleben möchte, der kann diesen auch von innen an der Heckscheibe mit durchsichtigem Klebeband befestigen. Dadurch wird die Haltbarkeit und Leserlichkeit deutlich verlängert.

Machen Sie mit!



„Neujahrsmarsch“ der Bürgervereinigung am 2.02.2003 um das geplante Ausbaugelände in Altenholz

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!



IMPRESSUM

„Düsenfluch“ erscheint 2003 im 2. Jahrgang. Erscheinungsweise: eine Ausgabe pro Quartal

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

Geschäftsstelle: Immelmannstraße 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: Susanne Beyer, Claus Döpfer, 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.

