



## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sylvia Eisenberg (CDU)

und

## Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr -

### Ausbau und Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Kiel-Holtenau zu einem Regionalflughafen

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Am 12.2.2001 wurde die "Potenzialanalyse für den Flughafen Kiel-Holtenau auf dem Hintergrund des Konversionsprogrammes in der K.E.R.N.-Region" vorgestellt.

Auftraggeber des Gutachtens war die Kieler Flughafengesellschaft, Gutachter die Firma Dornier System Consult GmbH.

Die Gutachter gehen von der Annahme aus

- a. dass eine Erweiterung des jetzigen Verkehrslandeplatzes zu einem Regionalflughafen mit einer Verlängerung der Startbahn auf ca. 2700 m für den Erhalt und die Erweiterung der Wirtschaftsentwicklung unbedingt notwendig sei und
- b. dass die Lärmbelastung durch den dann entstehenden Flugverkehr für die umliegenden Gemeinden sich im Rahmen des Zumutbaren halte.

Unter Berücksichtigung der Ankündigung des Wirtschaftsministers, dass eine Entscheidung der Landesregierung über die Erweiterung des Verkehrslandeplatzes bereits im Herbst fallen solle, frage ich die Landesregierung:

1. Aufgrund welcher Genehmigungen und seit wann konnte der militärische Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau erweitert werden zu einem zivilen Verkehrslandeplatz mit Linienflügen?

Der Militärflughafen Kiel-Holtenau wurde nach einem luftrechtlichen Verfahren nach § 8 Abs. 5 i. V. m. § 6 Abs. 4 Satz 2 Luftverkehrsgesetz in zivile Trägerschaft überführt. Die Genehmigung vom 29.03.1995 in der Fassung vom 29.11.1995, u.a. für Flugzeuge bis zu LCN 60 (Load Classification Number 60) lässt die Durchführung von Linienflügen zu.

2. Welches Genehmigungsverfahren ist notwendig, um den Verkehrslandeplatz zu einem Regionalflughafen mit Charterflugverkehr in Verbindung mit einer verlängerten Start- und Landebahn auszubauen?

Bei einer wesentlichen Änderung der Flugplatzanlage wie bei der von den Gutachtern vorgeschlagenen Verlängerung der Start- und Landebahn ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens notwendig.

3. Welche Eigentumsverhältnisse herrschen
- auf dem derzeitigen Verkehrslandeplatz und
  - auf dem Gebiet des zukünftigen Regionalflughafens?

zu a.): Das Gelände des Verkehrslandeplatzes gehört zum weit überwiegenden Teil der Bundesrepublik Deutschland, ein Teil ist bereits im Eigentum der Kieler Flughafengesellschaft (KFG).

zu b.): Das Gelände gehört verschiedenen Eigentümern.

4. Welche Verfahrensschritte sind notwendig, um die bestehenden Eigentumsverhältnisse zu verändern und damit einen Ausbau des Verkehrslandeplatzes zu einem Regionalflughafen mit einer verlängerten Startbahn in Richtung Westen zu ermöglichen?

Das Gelände müsste von der KFG gekauft werden. Ggf. ist nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ein Enteignungsverfahren durchzuführen.

5. Wie sieht die Zeitschiene aus, auf der der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kiel-Holtenau zu einem Regionalflughafen mit verlängerter Start- und Landebahn in Richtung Westen verwirklicht werden kann?

Es wird gebeten, die Antwort entsprechend

- des Zeitraumes für das Planfeststellungsverfahren,
- des Zeitraumes bis zum endgültigen Abschluss eines Enteignungsverfahrens der privaten und öffentlichen Liegenschaften,
- des Zeitraumes bis zum Abschluss der Erstellung der notwendigen Infrastruktur zu differenzieren.

zu a.): Falls sich die Gesellschafter der KFG für einen Ausbau entscheiden, ist für das Planfeststellungsverfahren nach den Erfahrungen aus anderen vergleichbaren Vorhaben mit einer Dauer von 2 bis 3 Jahren zu rechnen. zu

b.): Die Dauer von Enteignungsverfahren nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses, bei denen es in der Regel lediglich um die Höhe der Entschädigung geht, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzuschätzen.

zu c.): Für die bauliche Erstellung ist je nach Umfang der erforderlichen Maßnahmen ein Zeitraum von bis zu 3 Jahren zu veranschlagen.

6. Wird sich das Land Schleswig-Holstein an dem Finanzierungskonzept für den Ausbau zum Regionalflughafen beteiligen?

Wenn ja, wie sieht diese Beteiligung im einzelnen aus

- hinsichtlich der geplanten 100 Mio. DM für den Ausbau und die Verlängerung der Startbahn und
- hinsichtlich der 60 Mio. für die geplante Untertunnelung der B 503?

Die Überlegungen zu einem Finanzierungskonzept sind noch nicht abgeschlossen.

7. Gibt es eine Wirtschaftlichkeitsberechnung der Landesregierung für den geplanten Ausbau?

Wenn ja, wie sieht diese im einzelnen aus?

Wenn nein, soll eine Wirtschaftlichkeitsberechnung erstellt werden und bis wann

soll diese vorliegen?

Die KFG wird auf der Grundlage der Potenzialanalyse und für alternative Ausbauvarianten und Finanzierungskonzepte einen externen Gutachter mit der Erstellung einer Wirtschaftlichkeitsrechnung beauftragen. Die Studie soll bis zur Sommerpause vorliegen.

8. Besitzt die Landesregierung Kenntnisse hinsichtlich des Subventionsbedarfes der KFG als Betreiberin eines zukünftigen Regionalflughafens mit
  - a. Linien- und Charterflugverkehr bzw.
  - b. ohne Charterflugverkehr?

Abschließende Erkenntnisse über einen Subventionsbedarf sind erst nach Vorliegen der Planung, eines Finanzierungskonzeptes und der Wirtschaftlichkeitsrechnung möglich.

9. Ist es richtig, dass der jetzige Verkehrslandeplatz nur zu ca. 60 % ausgelastet ist und sowohl die Stadt Kiel als auch das Land Schleswig-Holstein den jetzigen Verkehrslandeplatz mit jeweils rd. 900.000 DM jährlich bezuschussen?  
Wenn ja, welche Konsequenzen hat diese Tatsache für die Einschätzung der Landesregierung hinsichtlich des zukünftigen Subventionsbedarfes?

Die Auslastung von Teilbereichen der Infrastruktur auf dem Flugplatz ist unterschiedlich. Ein Grad der Gesamtauslastung lässt sich daraus nicht herleiten. Beide Gesellschafter leisten derzeit einen jährlichen Betriebsmittelzuschuss von jeweils 828 TDM. Der zukünftige Subventionsbedarfes hängt von der Entwicklung der Erlöse und Aufwendungen und damit von der Entwicklung des Flugverkehrs auf dem Platze ab.

10. Die Empfehlung des Gutachtens zur Verlängerung der Start- und Landebahn über die B503 hinaus beruht auf der Annahme, dass ab 2004 / 2005 zur Aufrechterhaltung der Wirtschaftlichkeit des Linienverkehrs nur noch Jets und keine Turboprop-Maschinen mehr eingesetzt werden können.  
Teilt die Landesregierung diese Annahme?  
Wenn ja, wie begründet die Landesregierung dies?  
Welche Herstellerfirmen hat die Landesregierung zum Verhältnis der zukünftigen Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit zwischen den Turboprop-Maschinen und Jets befragt und mit welchem Ergebnis?  
Ist dabei die Fortentwicklung der Turboprop-Maschinen im nächsten Jahrzehnt berücksichtigt worden?

Die Gutachter gehen davon aus, dass Turbopropflugzeuge zwar weiterhin im Angebot der Hersteller bleiben (Potenzialanalyse, Seite 46), mittelfristig die Luftfahrtunternehmen aber auf den von Kiel aus bedienten Linien vor allem aus betriebswirtschaftlichen Gründen (einschl. Wirtschaftlichkeit der Umläufe, Flottenausstattung, Auslastung) nur noch Jets einsetzen werden. Dieser Trend wird sowohl durch den bereits beobachtbaren verstärkten Einsatz von Jets als auch durch Aussagen der Luftfahrtunternehmen zu künftigen Planungen grundsätzlich bestätigt.

Herstellerfirmen wurden von der Landesregierung nicht befragt, da ein Fortbestehen von Turbopropflugzeugen und ihre bessere flugtechnische Wirtschaftlichkeit gegenüber Jets nicht in Frage steht. Entscheidend ist, wie die Luftfahrtunternehmen ihre Flotten aufbauen, um insgesamt alle Linien wirtschaftlich betreiben zu können. Zu dieser Frage werden in den nächsten Monate ergänzende Anhörungen stattfinden.

11. Ist die Landesregierung bereit, die Nutzung des geplanten Regionalflughafens auf reinen Linienverkehr zu beschränken?

Ziel der Landesregierung ist, in Kiel bzw. der KERN-Region auch künftig einen attraktiven Linienflugverkehr zu sichern. Das Potential für Charterflugverkehr in der Region wird auch vom Gutachter als eng begrenzt eingeschätzt. 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. In der flugbetrieblichen Abwicklung bestehen keine wesentlichen Unterschiede zwischen dem Linienflugverkehr und dem sog. Charterflugverkehr für Pauschalreisende.

12. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass für den innerdeutschen Linienverkehr von und nach Kiel-Holtenau unter Einschluss der Strecke nach München selbst beim Einsatz von modernem jetgetriebenen Fluggerät die Start- und Landebahn nicht länger als 1540m sein muss? Wenn nein, warum nicht?

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.

13. Wird die Landesregierung eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der SLB nach Osten hin in Richtung Unterland für den Linienverkehr mit modernem jetgetriebenen Fluggerät in Auftrag geben unter Berücksichtigung der Abwägung von Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit im Vergleich zum Ausbau der SLB nach Westen hin auf 2680 m? Wenn nein, warum nicht?

Nein, die von den Gutachtern hierzu gemachten Aussagen sind überzeugend.

14. Plant die Landesregierung, das von der Flughafengesellschaft in Auftrag gegebene Lärmgutachten zu erweitern und die Folgen der gesamten Lärmemission auf die Ortsteile Holtenau / Friedrichsort und die Gemeinde Heikendorf und Altenholz darzustellen unter Einbeziehung
- des geplanten Taxiways (Bodenlärm),
  - des militärischen Übungsbetriebes über dem Gelände des Flughafens,
  - der vorhandenen Sportfliegerei (Segelfliegerei und Fallschirmspringer),
  - des Platzrundenbetriebes nach Sichtflugregeln. Wenn nein, warum nicht?

Das vorgelegte Gutachten ist lediglich eine, wenn auch schon im einzelnen sehr präzise Lärmabschätzung, die deutlich macht, an welchen Punkten eine vertiefte Begutachtung zu erfolgen hat. In einem Planfeststellungsverfahren wären eine umfassende Begutachtung des Fluglärms einschließlich des Bodenlärms und der bereits bestehenden Lärmvorbelastung sowie Vorschläge zur Lärminderung und zum Lärmschutz durch die KFG vorzulegen.

15. Plant die Landesregierung die Folgen der Lärmemission auf das denkmalgeschützte Gut Knoop, das Schulzentrum, die Sportanlagen und das Alten- und Pflegeheim sowie die Seniorenwohnanlage in Altenholz Stift gesondert auszuweisen? Wenn nein, warum nicht?

s. Antwort auf Frage 14

16. In welcher Entfernung wird
- die geplante Start- und Landebahn,

- b. der geplante Taxiway von den unter 15. genannten Anlagen entfernt sein?  
Erachtet die Landesregierung die Entfernung dieser Anlagen zu den Flugplatzanlagen für zumutbar?

In der von den Gutachtern vorgeschlagenen Ausführung sind unterschiedliche Entfernungen zu Grunde zu legen. Ob dabei die Zumutbarkeitsgrenzen überschritten werden, wird sich aus dem Lärmgutachten ergeben.

17. Ist der Landesregierung ein Regionalflughafen in Deutschland bekannt, der eine ähnlich geringe Entfernung zur Wohnbebauung und den o.g. Anlagen aufweist?

Ja, beispielsweise Altenburg-Nöbitz, Bayreuth und Dortmund. Selbst bei Flughäfen mit einem wesentlich höheren als dem für Kiel prognostizierten Flugaufkommen sind teilweise geringere Abstände und geringere Überflughöhen vorhanden.

18. Welche Schlussfolgerungen hat die Landesregierung aus dem Flughafenkonzept der Bundesregierung (BMVBW 2000) gezogen?

Das Flughafenkonzept der Bundesregierung ist grundsätzlich zu begrüßen. Das Flughafenkonzept hebt die Bedeutung der Regionalflughäfen für die regionale Wirtschaft hervor und regt eine Stärkung der regionalen Flugplätze an. Im Zusammenhang mit Kiel ist festzuhalten, dass die Engpasssituation durch die kurze Start- und Landebahn bestätigt und ein als „besonders dringlich“ eingestuftes Ausbaubedarf anerkannt wird. Im Konzept der Bundesregierung geht es auch darum, die vom Flugverkehr ausgehenden Umweltbelastungen zu mindern. Die Landesregierung sieht sich auch diesen Zielen verpflichtet.

19. Liegt eine sich auf dieses Konzept stützende Flughafenplanung vor
- für Norddeutschland,
  - für Schleswig-Holstein mit dem geographischen Mittelpunkt Neumünster,
  - für den Norden von Schleswig-Holstein in der Region zwischen Kiel/Heide und der dänischen Grenze?

Nein. Das Flughafenkonzept des Bundes geht von der Weiterentwicklung der vorhandenen zivilen Flugplätze aus. Diese Ziele stimmen mit den 1995 gemeinsam von den norddeutschen Ländern erarbeiteten und verabschiedeten "Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik" und dem 1997 von der Landesregierung vorgelegten Konzept „Schleswig-Holstein: Verkehrsbrücke im Ostseeraum“ überein.

20. Hält die Landesregierung ein solche Planungen im Interesse eines ausgewogenen Flugverkehrsangebotes für alle Bürger und Geschäftsreisende dieser Regionen für erforderlich?

Wenn nein, warum nicht?

Nein, s. Antwort auf Frage 19

21. Beabsichtigt die Landesregierung unter den Gesichtspunkten des ausgewogenen Flugverkehrsangebotes und des weitestgehend möglichen Lärmschutzes die Nutzung der Flughäfen in Hohn und Jagel sowie den Vorschlag eines Neubaus in der Gegend von Neumünster als Standorte für den Linien- und /oder Charterflugverkehr für den Norden Schleswig-Holsteins zu überprüfen unter Berücksichtigung der 30-bzw. 45 Minuten- Isochronen.

Wenn nein, warum nicht ?

Die Standorte des Militärflughafens Hohn sowie ein südlich von Neumünster für einen Neubau eines Regionalflughafens vorgeschlagenes Gelände sollen einer gesonderten gutachtlichen Betrachtung unterzogen werden, in die im Vergleich zu Kiel die prognostizierte Nachfrage, die verkehrliche Erreichbarkeit, Kosten und Akzeptanz für den potentiellen Nutzer auch im Hinblick auf die dann dort entstehende Fluglärmbelastung und die weiteren ökologischen Auswirkungen einbezogen werden sollen.

In einer früheren Überlegung zum Standort Jagel ist festgestellt worden, dass dieser zu weit nördlich liegt und es daher dort keine überragende Nachfrage besteht. Die Überlegung ist daraufhin nicht weiter verfolgt worden.