



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Werner Kalinka (CDU)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

### **Flughafen Kiel-Holtenau**

1. Ist der Landesregierung bekannt, dass auf einer Länge von 1.200 Meter auf dem Londoner City Airport moderne Regionaljets landen und starten, zum Beispiel der im Auftrag der Lufthansa fliegenden Augsburg Airways? Welche Folgerungen zieht die Landesregierung daraus mit Blick auf die Diskussion über eine mögliche Start- und Landebahnverlängerung in Kiel-Holtenau?

Der Landesregierung ist bekannt, dass aufgrund der kurzen Start- und Landebahnlänge des Londoner City-Airports der sog. Avro-Liner im Linienverkehr als Regionaljet eingesetzt wird. Augsburg Airways bedient seine Linienverbindungen nach London City-Airport nur mit Turbo-Prop-Maschinen, also nicht mit modernen Regionaljets.

Die Landesregierung lässt gutachterlich untersuchen, welche Start- und Landebahnlänge in Kiel-Holtenau erforderlich ist, um moderne und gängige Regionaljets im Linienverkehr einsetzen zu können.

2. Trifft es zu, dass auf einer Start- und Landebahnlänge von 2.100 Meter beispielsweise Maschinen vom Typ Boeing B 737-800 mit einer für Charterflug geeigneten Kapazität von 189 Sitzen starten und landen können?

Eine Start- und Landebahnlänge von 2.100 Metern steht für Holtenau nicht zur Diskussion. Es wird geprüft, ob 1.800 oder 1.600 Meter mit oder ohne 300 Meter Startabbruchstrecke für die gängigen Regionaljets erforderlich sind bzw. ausreichen. Im Falle eines Ausbaus des Flugplatzes Kiel-Holtenau werden Beschränkungen für die im touristischen Pauschalreiseverkehr üblicherweise eingesetzten größeren Flugzeugtypen wie Boeing 737-800 oder Airbus A 319 vorgesehen (siehe Antwort zu Frage 3).

3. a) Mit welchen Regelungen will die Landesregierung zukünftig die Möglichkeit der Ausweitung des Charter-Flugverkehrs verhindern?  
b) Welche Rechtsverbindlichkeit haben solche Regelungen?

Die Landesregierung prüft z. Zt. entsprechend dem Beschluss der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel vom 15.11.2001 die rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten, um im Falle eines Ausbaus des Flugplatzes Kiel-Holtenau touristischen Pauschalreiseverkehr zu verhindern.

Neben einer Auslegung der Flugplatzinfrastruktur nur für den regionalen Linienverkehr verfolgt die Landesregierung das Ziel, den Einsatz von üblicherweise im touristischen Pauschalreiseverkehr eingesetzten größeren Flugzeugtypen durch Regelungen im Planfeststellungsbeschluss bzw. in der Betriebsgenehmigung rechtsverbindlich auszuschließen.

- c) Ist ohne Charterflugverkehr nach Auffassung der Landesregierung die Finanzierung zur Ausweitung der Start- und Landebahn in der Größenordnung der im Raum stehenden Dimension von mehr als 100 Millionen Mark wirtschaftlich vertretbar?

Unter ausschließlicher Berücksichtigung des Linienflugverkehrs wird in einer längerfristigen Perspektive von einer Kostendeckung bei der Kieler Flughafengesellschaft ausgegangen. Die Schätzungen der Investitionskosten für einen Regionalflugplatz Kiel-Holtenau werden unter Berücksichtigung der erforderlichen Start- und Landebahnlängen zur Zeit aktualisiert.

4. Trifft es zu, dass angesichts der Bedienerpflicht auch Chartermaschinen Start und Landungen auf öffentlichen Flughäfen nicht verwehrt werden darf?

Die Bedienerpflicht gilt nur im Rahmen der Betriebsgenehmigung des jeweiligen Flugplatzes. Durch die in der Antwort auf Frage 2 und 3 genannten Maßnahmen kann ein Ausschluss für die üblicherweise im touristischen Pauschalreiseverkehr eingesetzten größeren Flugzeugtypen erreicht werden.

5. Wie könnte die jetzige Start- und Landebahn in Kiel-Holtenau auf rd. 1.400 Meter verlängert werden?

Mit welchen Kosten wäre schätzungsweise zu rechnen?

Sieht die Landesregierung in einer solchen Lösung eine ausreichende Länge für einen leistungsfähigen Linienverkehr mit Regionaljets, wie von Wirtschaftsminister Prof. Bernd Rohwer als Zielvorstellung definiert (siehe Bericht in schleswig-holsteinischen Zeitungen vom 17. November 2001, Ino-Meldung)?

Ist für moderne Regionaljets eine Länge von 1.260 oder 1.400 Metern ausreichend?

Die Landesregierung prüft derzeit, welche Start- und Landebahnlänge für den Betrieb mit modernen Regionaljets erforderlich ist. Nach bisherigen Erkenntnissen zeichnet sich ab, dass nach den geltenden Bestimmungen für den Ausbau eines Flughafens 1.400 Meter unter Berücksichtigung der europäischen Sicherheitsvorschriften (JAR-OPS 1) für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb mit Regionaljets nicht ausreichend wären. Im Hinblick darauf wird eine gesonderte Kostenschätzung für eine 1.400 Meter lange Start- und Landebahn nicht vorgenommen.

6. Trifft es zu, dass die Landesregierung den Kreis Rendsburg-Eckernförde um Prüfung einer möglichen Beteiligung an der Flughafengesellschaft Kiel-Holtenau gebeten hat?

Wie ist das Ergebnis?

Hat die Landesregierung sich auch an andere Kommunen - außer Kiel - gewandt?

Wenn ja, wann, mit welchem Inhalt und mit welcher Reaktion der Kommunen?

Die Landesregierung hat den Kreis Rendsburg-Eckernförde, den Kreis Schleswig-Flensburg und die Stadt Neumünster im Oktober 2001 angeschrieben und um Erklärung gebeten, ob eine Bereitschaft zur Übernahme der Trägerschaft für einen Flugplatz an den jeweiligen Alternativstandorten besteht. Im Ergebnis wurde dies jeweils ablehnend beantwortet.

Allerdings hat die Gemeinde Altenholz Interesse bekundet, sich an der Kieler Flughafengesellschaft zu beteiligen. Nach Abstimmung mit den Gesellschaftern sollen hierzu Gespräche aufgenommen werden, um zu klären, inwieweit die Gemeinde als evtl. Gesellschafterin zur Mitfinanzierung der Investitionen für einen Ausbau und der Kosten für den laufenden Betrieb bereit ist.

7. Sieht die Landesregierung durch die starke Wohnbebauung in den Anflug- und Abflugzonen des Flughafens Kiel-Holtenau ein zusätzliches Risiko bzw. ein für die Entscheidungsfindung über die Start- und Landebahnverlängerung relevanten

Faktor?

Wenn Ja: In welcher Weise?

Wenn Nein: Warum nicht?

Ein zusätzliches Risiko bei einem Ausbau des Flugplatzes Kiel-Holtenau und dem dann möglichen Einsatz von Regionaljets wird nicht gesehen, da sich die An- und Abflugzonen, die keine starke Wohnbebauung aufweisen, nicht verändern werden. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen wird auch bei einem Anstieg des Linienverkehrs deutlich unter dem Niveau des Jahres 1990 liegen. Hinzu kommt, dass militärischer Flugverkehr nur noch in geringem Umfang stattfindet, bzw. längerfristig entfällt. Durch die bei einem Ausbau notwendig werdenden längeren Sicherheitsstreifen würde ein Sicherheitsgewinn entstehen.

8. Teilt die Landesregierung die gesundheitliche Sorgen/Bedenken bei einer Ausweitung des Flugverkehrs - ganz oder teilweise -, die rd. 250 Ärztinnen und Ärzte aus dem Kieler Raum artikuliert haben?

Wenn Nein: Warum nicht?

Wenn Ja: Wie reagiert sie auf diese Besorgnisse?

Die Landesregierung nimmt die gesundheitlichen Sorgen und Bedenken aus der Bevölkerung und von Ärztinnen und Ärzten aus dem Kieler Raum hinsichtlich eines Ausbaus des Flughafens Kiel-Holtenau sehr ernst. Im Falle eines Ausbaus des Flugplatzes Kiel-Holtenau wird im Rahmen des notwendigen Planfeststellungsverfahrens auch ein lärmmedizinisches Gutachten erstellt werden, um gesundheitliche Auswirkungen und Risiken für die Bevölkerung zu untersuchen und ggf. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen vornehmen zu können. Dabei wird auch die räumliche Nähe von Wohnbebauung und anderer sensibler Bereiche besondere Berücksichtigung finden. Die gesundheitlichen Belange der unmittelbar betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner werden im Zuge der erforderlichen Rechtsgüterabwägung einen sehr hohen Stellenwert einnehmen.

9. a) Wie steht die Landesregierung zu einem Raumordnungsverfahren für den Fall einer geplanten Start- und Landebahnverlängerung?  
b) Wie begründet die Landesregierung ihre Einstellung?

Grundsätzlich ist für den Fall einer Start- und Landebahnverlängerung unter anderem zu prüfen, ob eine solche Maßnahme den Zielen, Grundsätzen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

Diese Prüfung kann nach Maßgabe des Raumordnungsgesetzes, der Raumordnungsverordnung und des Landesplanungsgesetzes entweder durch ein formelles Raumordnungsverfahren oder durch Abgabe einer raumordnerischen Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren erfolgen.

Die Landesregierung wird in ihre Entscheidung über einen Ausbau des Flugplatzes Kiel-Holtenau auch die Frage einbeziehen, in welcher Art und Weise sowie in welchem Verfahren die raumordnerisch abzurufenden Belange einfließen werden.

Unabhängig davon, in welchem Verfahren diese Prüfung erfolgen wird, ist sichergestellt, dass die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung ihrem Gewicht entsprechend in den zu treffenden Verfahrensentscheidungen berücksichtigt werden.

10. Ist die Landesregierung bereit, den Flughafen Lübeck-Blankensee in gleicher Weise bzw. finanzieller Größenordnung zu unterstützen, wie dies schon derzeit in Kiel-Holtenau geschieht bzw. nach den Überlegungen der Regierung ausgeweitet werden soll?

Auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Werner Kalinka (CDU) vom 15.01.2002 zum Thema "Unterstützung des Flughafens Lübeck-Blankensee" wird verwiesen.

11. Welche Folgerungen zieht die Landesregierung aus den Bedenken des erst am 27. Oktober 2001 durch eine KN-Veröffentlichung bekannt gewordenen Papiers des Kieler Umweltamtes, in dem es beispielsweise heißt, dass die Flughafenerweiterung nach den Bewertungsmaßstäben, die sich auf die Umweltvorsorge beziehen, "nicht umweltverträglich" sei, da die Werte in Wohngebieten "mit Sicherheit überschritten würden"?

Hat sich der Umweltminister des Landes mit der Gesamtproblematik Umweltbelastung Flughafen Kiel-Holtenau im Falle einer Start- und Landebahnverlängerung befasst?

Wenn Ja: Mit welchem Ergebnis?

Der Umweltminister des Landes Schleswig-Holstein hat sich mit der Gesamtproblematik Umweltbelastung Flughafen Holtenau im Falle einer Start- und Landebahnverlängerung frühzeitig befasst. Aufgrund der zunächst vorgelegten Untersuchungsergebnisse (Potenzialanalyse, erstes schalltechnisches Gutachten) hat der Umweltminister nach einer ersten Prüfung im März 2001 die Problematik bzw. den weiteren Untersuchungsbedarf z.B. zur notwendigen Startbahnlänge, zur Entwicklung des Flugverkehrs, zur Gesamtlärmbewertung und zum Nachtbetrieb aus seiner Sicht dargestellt und fortschrittliche Bewertungsmaßstäbe insbesondere zur Lärmbeurteilung aufgezeigt. In den im Sommer 2001 vorgelegten ergänzenden Gutachten wurden die zusätzlichen Fragestellungen durch die Gutachter untersucht.

Die Landeshauptstadt Kiel hat darauf hingewiesen, dass es sich bei dem in der Presse angesprochenen Papier um eine interne Stellungnahme eines Amtes und nicht um eine abgestimmte Verwaltungsmeinung der Landeshauptstadt Kiel handelt.

Im Falle der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens werden alle relevanten Fragen umfassend untersucht, ggf. weiter vertieft und erörtert (siehe auch Antwort zu Frage 8).

12. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, ihr Ziel der Schaffung/Verbesserung von attraktiven Zug-Nahverbindungen auch auf der Strecke Kiel nach Fuhlsbüttel zu verwirklichen?  
Was hat sie bisher mit welchen Ergebnissen dafür getan?  
Wie schnell ist von Kiel aus Fuhlsbüttel mit Bahn/Anschlussverbindung derzeit erreichbar?

Auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Werner Kalinka (CDU) vom 15.01.2002 zum Thema "Verbesserung der Verbindung auf der Strecke Kiel-Fuhlsbüttel" wird verwiesen.

13. Gibt es derzeit ein Nachtflugverbot für Kiel-Holtenau?  
Wenn Ja: Zu welchen Zeiten?  
Kann die Landesregierung garantieren, dass künftig ein Nachtflugverbot für Kiel-Holtenau zum Schutz der in den Flugschneisen wohnenden Menschen bestehen wird?  
Wie steht sie zu dieser Forderung?

Für den Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau besteht kein Nachtflugverbot. Nachtflugeinschränkungen können angeordnet werden, wenn sich durch die Zahl oder Art nächtlicher Flugbewegungen die Lärmbelastung für die Betroffenen auf ein nicht zumutbares Ausmaß erhöht. Diese Voraussetzungen sind für Kiel-Holtenau derzeit nicht gegeben.  
Die Frage von Nachtflugbeschränkungen wäre für den Fall eines Ausbaus des Flughafens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen.