



Bericht

der Landesregierung

Keine Geldverschwendung für den Ausbau des Flughafens Holtenau

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/21 (neu)

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

0. Vorbemerkung

Auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Drs. Nr. 16/21 (neu), hat der Schleswig-Holsteinische Landtag die Landesregierung mit Beschluss vom 27. April 2005 aufgefordert, ihm in der 5. Landtagssitzung einen schriftlichen Bericht über eine Flugverkehrsentwicklungskonzeption für Schleswig-Holstein und Hamburg vorzulegen und dabei unter anderem auf die nachstehenden Fragen einzugehen:

1. Entwicklung der jährlichen Fluggastzahlen und Fluglinien,
2. Aktualisierte Prognosen für die Flughäfen im Einzugsbereich von Schleswig-Holstein und Hamburg,
3. Entwicklung der jährlichen direkten und indirekten staatlichen und kommunalen Subventionen,
4. Einschätzung von Dritten (u. a. der EU-Kommission und der Lufthansa AG) zu der Rechtmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Förderung von Regionalflughäfen,
5. Einschätzung der Landesregierung, welche Flughäfen für welche Aufgaben aus- oder rückgebaut werden sollten und ob ein Bedarf für neue Flughäfen (z.B. Kaltenkirchen) gesehen wird.

Die Regierungsparteien haben in ihrem Koalitionsvertrag vom 16. April 2005 zum Thema Luftverkehr und Flughäfen beschlossen, dass der Flughafen Lübeck und der Regionalflughafen Kiel für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein von großer Wichtigkeit sind. In Abstimmung mit Hamburg wird ein Flughafenentwicklungs- und Luftverkehrskonzept für Schleswig-Holstein und Hamburg in Auftrag gegeben. Dieses wird u. a. berücksichtigen:

- den zügigen Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee
- das Ergebnis der Prüfung des Ausbaus des Regionalflughafens Kiel-Holtenau

Dieses Konzept ist in Vorbereitung. Ergebnisse werden im Herbst 2005 vorliegen. Der Verkehrsminister wird nach Vorlage der Erkenntnisse darüber berichten.

Die in der Drucksache 16/21 (neu) formulierten Fragen und Themen werden allesamt einfließen in das zu erstellende Luftverkehrskonzept und eingehend erörtert werden.

1. Entwicklung der jährlichen Fluggastzahlen und Fluglinien

Die Entwicklung der jährlichen Fluggastzahlen und Fluglinien stellt sich an den Flugplätzen Kiel und Lübeck sehr unterschiedlich dar. In Kiel haben die Passagierzahlen aufgrund der negativen Entwicklung der Fluglinien (Einstellung der Linie Kiel – Köln und der Linie Kiel – München) insgesamt abgenommen. Für die Linie Kiel – Frankfurt ist festzustellen, dass auf dieser Strecke im Juni 2005 mit

4328 Passagieren der höchste Stand seit 2003 erreicht worden ist. (Entwicklung 2004 / 2005 s. anliegende Tabelle)

Eindeutig zeigt sich eine positive Entwicklung der Passagierzahlen am Flughafen Lübeck-Blankensee. Wurden im Jahr 2001 noch 231.000 Passagiere abgefertigt, so hat sich die Zahl der Fluggäste im Jahr 2004 auf ca. 600.000 erhöht. Eine weitere Steigerung der Fluggastzahlen wird für 2005 erwartet (Entwicklung 2003 / 2004 s. anl. Tabelle). In gleichem Ausmaß hat sich die Zahl der von Lübeck anfliegbaren Destinationen erhöht. Die Fluggesellschaft Ryanair begann den Linienflugbetrieb mit einer Verbindung zwischen Lübeck und Stansted (GB) und hat ihr Angebot in Verlaufe der letzten beiden Jahre um mehrere Ziele in Schottland, Schweden, Italien und Irland erweitert. In der Planung sind weitere Ziele z. B. in Spanien und Finnland. Von besonderer Bedeutung ist hierbei, dass Ryanair beabsichtigt, am Flughafen Lübeck eine Homebase einzurichten. Eine solche Entscheidung schafft Arbeitsplätze vor Ort und fördert die Ansiedlung luftverkehrsaffiner Gewerbe in der Region.

2. Aktualisierte Prognosen für die Flughäfen im Einzugsbereich von Schleswig-Holstein und Hamburg

Aktuelle Prognosen aus diesem Jahr für die Flughäfen im Einzugsbereich von Schleswig-Holstein liegen nicht vor. Die letzte Prognose für den Regionalflughafen Kiel-Holtenau wurde im Jahr 2004 erstellt und dem Landtag zugeleitet und im Internet veröffentlicht. Entwicklungspotenziale werden im Rahmen der Erstellung des Luftverkehrskonzeptes betrachtet werden. Die letzte Prognose zur Entwicklung des Flughafens Lübeck-Blankensee stammt aus dem Jahr 2000.

3. Entwicklung der jährlichen direkten und indirekten staatlichen und kommunalen Subventionen

Höhere Sicherheitsstandards und die Flottenpolitik der Airlines machen zur Zukunftssicherung der Flugplätze auch zukünftig erhebliche Investitionen erforderlich. Zur Sicherung der hohen Sicherheitsstandards gewährt das Land für Flugplätze in Schleswig-Holstein Investitionszuschüsse aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe (GA) "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur". Die geförderten Flugplätze, zu denen Verkehrslandeplätze und sog. Regionalflughäfen zählen, stehen mehrheitlich im öffentlichen Eigentum und erfüllen im Rahmen ihrer allgemeinen Verkehrs- und Betriebspflicht aufgrund der Vorgaben des Luftverkehrsrechts Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Maßnahmen werden nur gefördert, soweit sie im Einklang mit den regionalpolitischen Förderzielen der GA stehen und für den Erhalt und für die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft sowie zur Beseitigung von Standortnachteilen erforderlich sind. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur der Flugplätze ist erforderlich, den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein nachhaltig zu sichern und zu stärken. Flugplätze sind wichtige Bestandteile der regionalen Wirtschaftsstruktur, da sie eine schnelle Erreichbarkeit der wichtigen überregionalen Wirtschaftsstandorte ermöglichen. Die dem allgemeinen Verkehr gewidmeten Flugplätze

stehen als öffentliche Verkehrsinfrastruktur allen Teilnehmern am Luftverkehr diskriminierungsfrei zur Verfügung.

Eine bestimmte Entwicklungstendenz bei der Förderung aus der GA zeichnet sich nicht ab. Über Fördermaßnahmen wird entsprechend dem Bedarf und der sicherheitsrelevanten Merkmale entschieden.

Der Regionalflughafen Kiel-Holtenau wird daneben durch seine Gesellschafter im Rahmen von Betriebsmittelzuschüssen unterstützt. Die Landesregierung hat für 2006 aufgrund ihrer Gesellschafterstellung 800 T€ veranschlagt. In den nachfolgenden Jahren wird der Betriebsmittelzuschuss des Landes auf 500 T€ zurückgeführt werden. Eine entsprechende Förderung erfolgt durch die Landeshauptstadt Kiel.

Der Flughafen Lübeck-Blankensee wird allein durch die Hansestadt Lübeck getragen.

4. Einschätzung von Dritten (u.a. der EU Kommission und der Lufthansa AG) zu der Rechtmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Förderung von Regionalflughäfen

Die Europäische Kommission hat sich in einer Erklärung vom 19. Januar 2005 zu „Ausbau der kommunalen Wirtschaftsstruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplanes der Gemeinschaftsaufgabe - Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur -, (i) Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen“ zur Zulässigkeit der Förderung geäußert. Weiterhin stellt die Europäische Kommission in den Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen fest, dass sie die Entwicklung des Luftverkehrs und insbesondere die Entwicklung des Billigflugsektors begrüße, da dies zur allgemeinen Senkung der Flugpreise in Europa und zu einem gleichberechtigten Zugang aller Bürger zur Verkehrsart Luftverkehr führe. Es wird festgestellt, dass sich ein Teil der Aufwendungen von Flughäfen eindeutig aus Aufgaben zur Gewährleistung der Sicherheit ergibt. Ferner können für Kosten, die wirtschaftlich unrentabel, aber für den Betrieb erforderlich sind, Ausgleichszahlungen geleistet werden. Auch die Instandhaltung von Infrastruktur kann zu großen Teilen mit öffentlichen Mitteln finanziert werden. Anlass für die Leitlinien war die so genannte Charleroi-Entscheidung aus dem Jahre 2004.

Die Leitlinien gelten uneingeschränkt für Flughäfen der Kategorien C und D (bis zu 5 Mio. Passagierbewegungen jährlich). Die Kommission hat dazu ausgeführt: „Für viele der kleinen Flughäfen, die eine bedeutende Rolle für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Gemeinschaft spielen, sind umfangreiche und regelmäßige Beihilfen des Staates oder der Gebietskörperschaften oder in bestimmten Fällen finanzielle Unterstützung durch größere Flughäfen erforderlich“.

Anderer Ansicht ist allerdings die Lufthansa AG, die als Unternehmen die Auffassung der EU in ihren Publikationen (z. B. Lufthansa Politikbrief) in Frage stellt.

5. Einschätzung der Landesregierung, welche Flughäfen für welche Aufgaben aus- oder rückgebaut werden sollten und ob ein Bedarf für neue Flughäfen (z.B. Kaltenkirchen) gesehen wird.

Die Landesregierung wird im Rahmen des Flughafenentwicklungs- und Luftverkehrs-konzept für Schleswig-Holstein und Hamburg, das zurzeit vorbereitet wird, darlegen, welche Ausbaumaßnahmen zu verfolgen sind und ob ein Bedarf für die Neuanlage von Flugplätzen besteht.

Soweit die Planung des Ausbauvorhabens des Regionalflughafens Kiel-Holtenau betroffen ist, ist die Projektmanagerin im Juni 2005 mit einer weiterführenden Untersuchung beauftragt worden. Es handelt sich hierbei um eine erweiterte Untersuchung der Planungsphase 1. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sollen insbesondere für mehr Kostensicherheit hinsichtlich der durch die Gesellschafter der Kieler Flughafengesellschaft festgelegten Obergrenzen sorgen. Es soll eine Kostensicherheit erreicht werden, die mit einem Risiko von +/- 12% behaftet ist. Ergebnisse sollen noch in diesem Jahr vorliegen.

1. Flughafen Kiel-Holtenau

Passagieraufkommen im Linienverkehr 2005

	Frankfurt 2005			Frankfurt 2004			%	Köln/Bonn 2005			Köln/Bonn 2004			%
	Abflug	Ankunft	Summe	Abflug	Ankunft	Summe		Abflug	Ankunft	Summe	Abflug	Ankunft	Summe	
Januar	1584	1486	3070	1482	1368	2850		370	365	735	521	506	1027	
Total	1584	1486	3070	1482	1368	2850	7,72	370	365	735	521	506	1027	-28,43
Februar	1573	1598	3171	1657	1628	3285		393	363	756	614	592	1206	
Total	3157	3084	6241	3139	2996	6135	1,73	763	728	1491	1135	1098	2233	-33,23
März	1550	1538	3088	1929	1784	3713		168	175	343	733	717	1450	
Total	4707	4622	9329	5068	4780	9848	-5,27	931	903	1834	1868	1815	3683	-50,20
April	1777	1845	3622	1544	1604	3148					584	595	1179	
Total	6484	6467	12951	6612	6384	12996	-0,35				2452	2410	4862	
Mai	1548	1611	3159	1691	1610	3301					536	515	1051	
Total	8032	8078	16110	8303	7994	16297	-1,15				2988	2925	5913	
Juni	2082	2246	4328	2134	2010	4144					594	590	1184	
Total	10114	10324	20438	10437	10004	20441	-0,01				3582	3515	7097	
Juli				1716	1745	3461					426	454	880	
Total				12153	11749	23902					4008	3969	7977	
August				1624	1532	3156					429	405	834	
Total				13777	13281	27058					4437	4374	8811	
September				1745	1752	3497					546	534	1080	
Total				15522	15033	30555					4983	4908	9891	
Oktober				1719	1720	3439					412	426	838	
Total				17241	16753	33994					5395	5334	10729	
November				1818	1771	3589					530	474	1004	
Total				19059	18524	37583					5925	5808	11733	
Dezember				1475	1407	2882					340	327	667	
Gesamt				20534	19931	40465					6265	6135	12400	

Linienverbindung nach Köln wurde zum 19.03.05 eingestellt

Gesamt

	Passagiere 2005			Passagiere 2004			%
	Abflug	Ankunft	Summe	Abflug	Ankunft	Summe	
Januar	1954	1851	3805	2003	1874	3877	
Total	1954	1851	3805	2003	1874	3877	-1,86
Februar	1966	1961	3927	2271	2220	4491	
Total	3920	3812	7732	4274	4094	8368	-7,60
März	1718	1713	3431	2662	2501	5163	
Total	5638	5525	11163	6936	6595	13531	-17,50
April	1777	1845	3622	2128	2199	4327	
Total	7415	7370	14785	9064	8794	17858	-17,21
Mai	1548	1611	3159	2227	2125	4352	
Total	8963	8981	17944	11291	10919	22210	-19,21
Juni	2082	2246	4328	2728	2600	5328	
Total	11045	11227	22272	14019	13519	27538	-19,12
Juli				2142	2199	4341	
Total				16161	15718	31879	
August				2053	1937	3990	
Total				18214	17655	35869	
September				2291	2286	4577	
Total				20505	19941	40446	
Oktober				2131	2146	4277	
Total				22636	22087	44723	
November				2348	2245	4593	
Total				24984	24332	49316	
Dezember				1815	1734	3549	
Gesamt				26799	26066	52865	

2. Flughafen Lübeck-Blankensee

Flugzeugbewegungen in 2003

(Starts x 2)

A:	Gewerblich	8456
	*Linien- u. linienähnlicher Verkehr	3872
	*Pauschalflugreiseverkehr	24
	*Gewerblicher Schulfug	1350
	*sonstiger gewerblicher Verkehr	3210
B:	Werkverkehr	88
C:	<i>Kommerzieller Verkehr (=A+B)</i>	8544
D:	Nichtgewerblicher Verkehr (inkl. Werkverkehr)	12110
E:	<i>Nichtkommerzieller Verkehr (=D-B)</i>	12022
F:	Gesamter Motorflug (=A+D/=C+E)	20566
G:	Segelflug	7158
H:	UL-Flugzeuge	200

Passagieraufkommen in 2003

(Einsteiger x 2)*

A:	Gewerblich	514472
	*Linien- u. linienähnlicher Verkehr	502004
	*Pauschalflugreiseverkehr	3468
	*sonstiger gewerblicher Verkehr	9000
B:	Werkverkehr	88
C:	<i>Kommerzieller Verkehr (=A+B)</i>	514560
D:	Nichtgewerblicher Verkehr (inkl. Werkverkehr)	25108
E:	<i>Nichtkommerzieller Verkehr (=D-B)</i>	25020
F:	Gesamter (=A+D/=C+E)	539580

* Transitpassagiere einfach!

Flugzeugbewegungen in 2004

(Starts x 2)

A:	Gewerblich	10046
	*Linien- u. linienähnlicher Verkehr	3904
	*Pauschalflugreiseverkehr	84
	*Gewerblicher Schulfug	4070
	*sonstiger gewerblicher Verkehr	1988
B:	Werkverkehr	76
C:	<i>Kommerzieller Verkehr (=A+B)</i>	10122
D:	Nichtgewerblicher Verkehr (inkl. Werkverkehr)	10728
E:	<i>Nichtkommerzieller Verkehr (=D-B)</i>	10652
F:	Gesamter Motorflug (=A+D/=C+E)	20774
G:	Segelflug	5166
H:	UL-Flugzeuge	162

Passagieraufkommen in 2004

(Einsteiger x 2)*

A:	Gewerblich	578399
	*Linien- u. linienähnlicher Verkehr	560252
	*Pauschalflugreiseverkehr	11523
	*sonstiger gewerblicher Verkehr	6624
B:	Werkverkehr	76
C:	<i>Kommerzieller Verkehr (=A+B)</i>	578475
D:	Nichtgewerblicher Verkehr (inkl. Werkverkehr)	20378
E:	<i>Nichtkommerzieller Verkehr (=D-B)</i>	20302
F:	Gesamter (=A+D/=C+E)	598777

* Transitpassagiere einfach!