



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Flughafennutzung durch Touristen

1. Welche Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze gibt es in Schleswig-Holstein?

In Schleswig-Holstein gibt es die Verkehrsflughäfen Lübeck-Blankensee und Westerland/Sylt und die Verkehrslandeplätze Flensburg-Schäferhaus, Hartenholm, Heide-Büsum, Helgoland, Husum-Schwesing, Kiel-Holtenau, Neumünster, Rendsburg-Schachtholm, St.Michaelisdonn, St.Peter-Ording und Wyk/Föhr.

2. Wie viele Geschäfts- und wie viele touristische Fluggäste kommen pro Jahr nach Schleswig-Holstein bzw. starten von Schleswig-Holstein? (Bitte nach Flughäfen aufschlüsseln. Bei den Charterfluggästen bitte aufschlüsseln, wie viele Schleswig-Holstein als Zielort haben und wie viele Schleswig-Holstein als Abflugort nutzen.)

Die vorliegenden eigenen statistischen Erhebungen lassen die Beantwortung der Frage so nicht zu, vielmehr kann hieraus lediglich eine Aussage zum gesamten Verkehrsaufkommen der gefragten Verkehre auf Flughäfen/Verkehrslandeplätzen und zu der Gesamtzahl der beförderten Passagiere getroffen werden. Auch die statisti-

schen Erhebungen und Auswertungen des Statistischen Bundesamtes, veröffentlicht im Verlag Metzler – Poeschel, Stuttgart, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 6, Luftverkehr, führen hier zu keinem anderen Ergebnis.

Fluggäste, Ein- und Aussteigende Personen/Jahr, Jahresdurchschnitt aus den Jahren 1998/1999:

Verkehrsflughäfen:

1. Lübeck-Blankensee	93.818
2. Westerland	54.703

Verkehrslandeplätze:

1. Flensburg	25.064
2. Hartenholm	14.438
3. Heide-Büsum	10.879
4. Helgoland	21.031
5. Husum-Schwesing (Genehmigung ab 2000)	1.845
6. Kiel-Holtenau	125.383
7. Neumünster	1.935
8. Rendsburg	9.293
9. St. Michaelisdonn	21.282
10. St. Peter-Ording	5.981
11. Uetersen	17.656
12. Wyk/Föhr	16.607

3. Welche Zuschüsse erhalten die genannten Flughäfen (Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze) für den laufenden Betrieb und die Investitionen? (Aufgeschlüsselt für die Jahre 1995-2001 und nach Leistungen der Kommunen und des Landes)

Laufender Betrieb:

Flugplätze (Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze) in Schleswig-Holstein erhalten vom Land keine Zuschüsse für den laufenden Betrieb. Ausnahme ist der Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau, an dem das Land 55 Prozent der Anteile an der Kieler Flughafengesellschaft m.b.H. (KFG) hält. Zur Abdeckung des jährlich entstehenden Betriebsdefizits wird die KFG von den Gesellschaftern Land Schleswig-Holstein und Stadt Kiel zu je 50% institutionell gefördert.

Im einzelnen stellt sich die Landesförderung für den laufenden Betrieb des Verkehrslandesplatzes Kiel-Holtenau seit 1995 wie folgt dar:

1995	463.100 DM
1996	463.100 DM
1997	693.000 DM

1998	906.500 DM
1999	828.000 DM
2000	828.000 DM (Haushaltsansatz)
2001	828.000 DM (Haushaltsansatz)

Ob die Betreiber der anderen Flugplätze Zuschüsse von Kommunen erhalten, ist nicht bekannt.

Investitionen:

Bei Investitionen beschränkt sich die Förderung auf Maßnahmen zur Erhöhung der flugbetrieblichen Sicherheit entsprechend der Fördergrundsätze. Gefördert wird aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GA), aus Regionalprogrammen, wie für Landesteil Schleswig bzw. für strukturschwache ländliche Räume in Schleswig-Holstein oder ab dem Jahr 2000 aus dem "Regionalprogramm 2000" und nach Maßgabe der Förderrichtlinie. Danach werden Einzelmaßnahmen wie z. B. die Anlegung von Überrollstrecken, die Befestigung von Taxiways oder Navigationshilfen mit maximal 60 Prozent bezuschusst. Der Verkehrslandeplatz Kiel erhält für investive Maßnahmen eine Bezuschussung von 80 Prozent. Die Differenzbeträge der Finanzierung sind von den Betreibergesellschaften selbst zu erbringen. Bei Flugplätzen, bei denen Kommunen Gesellschafter oder Mitgesellschafter der Betreibergesellschaften sind, sind sie entsprechend der Gesellschafteranteile prozentual an der Finanzierung beteiligt, soweit die Finanzierung nicht durch Gelder aus dem freien Kapitalmarkt erbracht wird. In welchem Umfang Kommunen an anderen Betreibergesellschaften beteiligt sind, bzw. wie sich hieraus ggf. Finanzierungsbeteiligungen gestalten, ist nicht bekannt.

Für den Verkehrslandeplatz Kiel liegt der Gesellschafteranteil des Landes bei 55 Prozent, der der Stadt Kiel bei 45 Prozent. Für den Abfragezeitraum (1995-2001) sind an den genannten Flugplätzen folgende Investitionszuschüsse durch das Land geleistet worden, bzw. sind für 2001 beantragt:

Verkehrsflughäfen:

Lübeck – Blankensee

<u>Durchführung</u>	<u>Zuschuss (TDM)</u>
1995	100,0 (GA)
1996 - 1997	1717,6 (GA)
1997 - 1998	767,3 (GA)
1999 – 2000	458,0 (GA)

Westerland/Sylt

1995	183,9	(GA)
1996 - 1998	241,8	(GA)
1997 - 1998	189,3	(GA)
1999	185,8	(GA)

Verkehrslandeplätze:Flensburg - Schäferhaus

1995 - 1997	533,0	(RP)
1999	993,1	(RP)

Husum - Schwesing

1999	691,493	(RP)
------	---------	------

Kiel - Holtenau

1995	511,4	(GA)
1996	160,8	(GA)
1996 - 1997	1286,1	(GA)
1998	791,9	(GA)
1998 - 1999	472,0	(GA)
1999 - 2000	651,4	(GA)

Wyk/Föhr

1996 - 1997	28,9	(GA)
-------------	------	------

Projekte für 2001 sind z.Z. noch nicht abschließend bis zur Förderfähigkeit entwickelt.

4. Wie hoch sind die Zuschüsse pro Fluggast, aufgeschlüsselt nach Flughäfen sowie für Geschäfts- bzw. touristische Fluggäste?

Eine Aufschlüsselung muss den Nutzen der Investition für die Sicherheit des Luft-

verkehrs insgesamt, die direkten Auswirkungen auf die Arbeitsplätze sowie auch die Synergieeffekte für die Wirtschaft und die Region insgesamt erfassen. Eine einzelne Zurechenbarkeit auf den Fluggast ist daher nicht möglich.

5. An welchen Flughäfen kommt es zu Beschwerden von Kommunen, Bürgerinitiativen und Einzelpersonen gegen den örtlichen Fluglärm und wie entwickelt und äußert sich der Protest ?

Begründet durch die schon seit Jahren, hauptsächlich im Segment der Allgemeinen Luftfahrt (Private Reise und Geschäftsreiseverkehr) rückläufigen Bewegungszahlen und der technischen Entwicklung der Flugzeuge verbunden mit einer Absenkung der Fluglärmwerte kommt es nur noch vereinzelt zu Lärmbeschwerden. Beschwerden kommen dabei in der Regel aus dem Umfeld solcher Flughäfen/Flugplätze, an denen sich Änderungen bei der flugbetrieblichen Situation ergeben haben, bzw. auch schon im Vorfeld beabsichtigter Änderungen, wenn Bürger/Bürgerinitiativen hierdurch bewirkte höhere Lärmbelastigungen befürchten.

Zur Zeit sind nur die Verkehrslandeplätze Flensburg-Schäferhaus, Kiel-Holtenau und der Flughafen Lübeck-Blankensee von entsprechenden Beschwerden betroffen.

In Flensburg waren die Beschwerden auf Baumaßnahmen, Überrollstrecken, Rollwege und Hallen zurückzuführen. Die Angelegenheit wurde beim Oberverwaltungsgericht beklagt. Das Gericht stellte die Ordnungsmäßigkeit der Baumaßnahmen fest. Der Fluglärm wurde als zumutbar gewertet.

Die Beschwerden in Kiel ergeben sich überwiegend auf Grund militärischer Flugaktivitäten, insbesondere durch Trainingsflüge. Der gewerbliche Flugbetrieb ist im wesentlichen unauffällig, dabei genießt das Segment des Linienflugbetriebes weitestgehende Akzeptanz. Vereinzelt Beschwerden über zivilen Flugbetrieb betreffen hauptsächlich die flugbetrieblichen Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Fallschirmabsprungbetrieb.

Am Flughafen Lübeck lösen die sich entwickelnden Reiseverkehre Beschwerden aus. Beschwerden werden hier besonders über Starts und Landungen in der Nachtzeit geführt. Der Protest äußert sich in der Forderung nach einem Nachtflugverbot. Die Anzahl der Flugbewegungen und ihre Auswirkungen auf die Anwohner liegen allerdings weit unter den gerichtlich festgestellten Grenzwerten für zumutbare Belästigungen durch Flugplätze. Luftrechtliche Maßnahmen zu Einschränkung des Flugbetriebes sind daher rechtlich nicht möglich.