



Bericht

der Landesregierung

Luftverkehrskonzept für Schleswig-Holstein

Drucksache 15/1801

Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Inhalt:

	Seite
1. Vorbemerkungen	5
2. Ziele der schleswig-holsteinischen Luftverkehrspolitik	6
3. Verkehrsprognosen	9
4. Entwicklung und Aufgabenstellung der öffentlichen Flughäfen und Verkehrslandeplätze	10
4.1 Nutzung und Auslastung der einzelnen Flugplätze	10
4.2 Flughäfen für Linien, Charter- und Reiseverkehr	11
4.2.1 Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee	11
4.2.2 Verkehrsflughafen Westerland/Sylt	12
4.2.3 Regionalflughafen Kiel-Holtenau	13
4.3 Verkehrslandeplätze	15
4.3.1 Flensburg-Schäferhaus	15
4.3.2 Hartenholm	16
4.3.3 Heide – Büsum	16
4.3.4 Helgoland Düne	16
4.3.5 Husum-Schwesing	17
4.3.6 Itzehoe	18
4.3.7 Neumünster	18
4.3.8 Rendsburg Schachtholm	18
4.3.9 St. Michaelisdonn	18
4.3.10 St. Peter-Ording	19
4.3.11 Uetersen	19

4.3.12	Wyk/Föh	19
5.	Notwendige Investitionen und Finanzierungsmöglichkeiten	20
5.1	Investitionsbedarf	20
5.2	Finanzierung und Förderung	20
6.	Anbindung an die regionale Verkehrsinfrastruktur	21
6.1.1	Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel	21
6.1.2	Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee	22
6.1.3	Verkehrsflughafen Westerland/Sylt	22
6.1.4	Regionalflughafen Kiel-Holtenau	22
6.1.5	Verkehrslandeplätze	23
6.2	Bewertung der Verlagerungspotenziale	24
7.	Konfliktpotenziale, Sicherheit und Umwelt	24
7.1	Konfliktpotenziale allgemein	24
7.2	Flugsicherheit	25
7.3	Fluglärm	26
7.4	Schadstoffimmissionen	27
8.	Anlagenübersicht	29

Anlagen 1 – 16:

Begriffsbestimmungen,

Betriebsstatistiken der einzelnen Flughäfen und Verkehrslandeplätze:

Anlage 1	Begriffsbestimmungen	30
Anlage 2	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Flughafen Lübeck-Blankensee	31
Anlage 3	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Flughafen Westerland	32
Anlage 4	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Regionalflughafen Kiel-Holtenau	33
Anlage 5	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus	34
Anlage 6	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	

	Verkehrslandeplatz Hartenholm	35
Anlage 7	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	
	Verkehrslandeplatz Heide-Büsum	36
Anlage 8	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	
	Verkehrslandeplatz Helgoland	37
Anlage 9	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	
	Verkehrslandeplatz Husum-Schwesing	38
Anlage 10	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	
	Verkehrslandeplatz Itzehoe	39
Anlage 11	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	
	Verkehrslandeplatz Neumünster	40
Anlage 12	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	
	Verkehrslandeplatz Rendsburg	41
Anlage 13	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	
	Verkehrslandeplatz St. Michaelisdonn	42
Anlage 14	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	
	Verkehrslandeplatz St. Peter-Ording	43
Anlage 15	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	
	Verkehrslandeplatz Uetersen	44
Anlage 16	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts)	
	Verkehrslandeplatz Wyk/Föhr	45

1. Vorbemerkungen

Ziel der schleswig-holsteinischen Verkehrspolitik ist es, die Mobilität von Menschen und Gütern als Voraussetzung für wirtschaftlichen Wohlstand und individuelle Entfaltung zu sichern und dabei die Belange der Sicherheit und des Umweltschutzes zu beachten. Mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur soll der Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein weiter gestärkt werden.

Für die Erreichung der Ziele müssen alle Verkehrsträger – Straße, Schiene, Wasser, Luft – mit ihren spezifischen Vorteilen genutzt und zu einem attraktiven, umweltschonenden und sicheren Gesamtsystem vernetzt werden. Die Verkehrsinfrastruktur muss den wachsenden Anforderungen der Nutzer entsprechend weiter ausgebaut werden.

Angesichts zunehmender politischer und wirtschaftlicher internationaler Verflechtungen gewinnt die schnelle Erreichbarkeit auch weit entfernter Ziele künftig weiter an Bedeutung. Der Luftverkehr ist Verkehrsträger mit den höchsten Zuwachsraten. Er hat für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Schleswig-Holstein einen hohen Stellenwert.

Flughäfen sind wichtige Bestandteile der regionalen Wirtschaftsstruktur, da sie die schnelle Erreichbarkeit der wichtigen Wirtschaftsstandorte ermöglichen. Daneben tragen sie selbst vor allem durch Investitionen und andere Auftragsvergaben zur Stärkung der Wirtschaftskraft und Beschäftigung im Einzugsbereich bei. Zudem sind die Flugplätze Standort für luftverkehrsverbundene Wirtschaftsunternehmen, die wiederum zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in allen Produktions- und Dienstleistungsbereichen beitragen.

2. Ziele der schleswig-holsteinischen Luftverkehrspolitik

Im Rahmen der Verkehrspolitik des Landes hat die Luftverkehrspolitik das Ziel,

- ein attraktives Luftverkehrsangebot sicherzustellen,
- eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur vorzuhalten und sie mit den anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen,

wobei den Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes als integrative Bestandteile in der Luftverkehrspolitik Rechnung zu tragen ist.

Die Luftverkehrspolitik dient der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Region als Wirtschaftsstandort. Mit der Globalisierung der Märkte und im Hinblick auf die Ausweitung des EU-Binnenmarktes (Norderweiterung, Osteuropa etc.) nimmt der Wettbewerb unter den Wirtschaftsstandorten zu. Die Verkehrsanbindung und damit die Erreichbarkeit der Region ist und bleibt ein besonders wichtiger Standortfaktor.

Die regional bedeutsamen Flughäfen für den gewerblichen Luftverkehr und die Verkehrslandeplätze werden - als kleinere Knoten im Netz der großen Verkehrsflughäfen - besonders von der Wirtschaft benötigt, um Standortnachteile ausgleichen zu können. Für die Flugplätze Kiel-Holtenau und Lübeck-Blankensee definiert das Luftfahrtkonzept der Bundesregierung deshalb einen entsprechenden Ausbaubedarf.

Das Hauptaufkommen im Luftverkehr aus und nach Schleswig-Holstein im Bereich des Linien- und touristischen Charterverkehrs sowie der Luftfracht wird über den **internationalen Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel** abgewickelt. Dieser Flughafen hat für die verkehrliche Erreichbarkeit der Metropolregion, aber auch Schleswig-Holsteins insgesamt eine entscheidende Bedeutung. Zugleich ist er ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Er sichert mehr als 30.000 Arbeitsplätze. Vor dem Hintergrund einer prognostizierten tendenziellen Verdoppelung der Luftverkehrsnachfrage bis zum Jahr 2015 wird der Flughafen für die norddeutsche Region weiter an Bedeutung zunehmen.



Ergänzend zum Großflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel sichern in Schleswig-Holstein zahlreiche Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze ein breites Luftverkehrsangebot. Insgesamt werden in Schleswig-Holstein drei Verkehrs-/Regional-flughäfen, vier Militärflugplätze, zwölf Verkehrslandeplätze, zehn Sonderlandeplätze und drei Segelfluggelände betrieben.

Verkehrs-/Regionalflughäfen

Lübeck-Blankensee
Westerland/Sylt
Kiel-Holtenau

Verkehrslandeplätze

Flensburg
Hartenholm
Heide-Büsum
Helgoland
Husum-Schwesing
Itzehoe
Neumünster
Rendsburg-Schachtholm
St. Michaelisdonn
St. Peter-Ording
Uetersen
Wyk/Föhr

Sonderlandeplätze

Ahrenlohe
Bordelum
Fuhlendorf
Grube
Hohn
Leck
Neujellingsdorf/Fehmarn
Pellworm
Schleswig-Kropp
Wahlstedt

Segelfluggelände

Aukrug
Aventoft
Grambeker Heide

Militärflugplätze

Hohn
Itzehoe
Eggebek
Schleswig

Daneben sind mehrere Kliniken und Krankenhäuser mit Hubschraubersonderlandeplätzen ausgestattet.

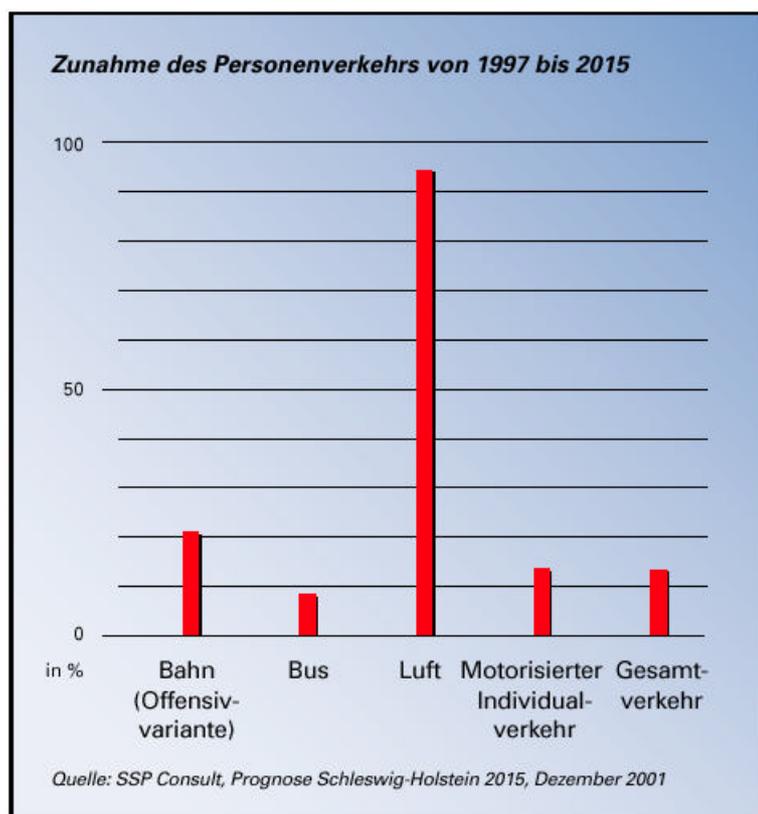
Die luftverkehrspolitischen Interessen Schleswig-Holsteins konzentrieren sich vorrangig auf für den allgemeinen Verkehr zugelassene Flughäfen und Flugplätze als Bestandteile der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Sonderlandeplätze, Militärflughäfen und Hubschraubersonderlandeplätze sind nicht dem öffentlichen Verkehr ge-

widmet und unterliegen nicht der Verkehrspflicht. Für die konzeptionelle Entwicklung der zukünftigen schleswig-holsteinischen Luftverkehrsstruktur sind sie nur von geringerer Bedeutung.

3. Verkehrsprognosen

Im Zusammenhang mit der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung sind auf Basis des Jahres 1997 Prognosen für die bundesweite Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs bis 2015 erstellt worden. Die Ergebnisse basieren auf dem sogenannten Integrationsszenario, das die ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen an die Verkehrspolitik in Übereinstimmung bringt. Ausgehend von diesen Daten wurde für Schleswig-Holstein die Verkehrsentwicklung für denselben Zeitraum abgeschätzt.

Danach wird für den **Personenverkehr** in Schleswig-Holstein **insgesamt** eine Zunahme der jährlichen Personenfahrten von gut 13 Prozent – auf Bundesebene 19,8 Prozent – prognostiziert.



Für den **Luftverkehr** wird – unter Einbeziehung des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel -mit rund plus 95 Prozent die relativ stärkste Zunahme vorausgesagt. Im Bundesdurchschnitt sollen sich die Verkehrsleistungen im Luftverkehr sogar mehr als verdoppeln (plus 103 Prozent).

Die Ereignisse des 11. September 2001 haben zu einer vorübergehenden Abschwächung

auf dem Luftverkehrsmarkt geführt. Nach vergleichbaren Krisen in der Vergangenheit hat sich der Luftverkehr von Rückschlägen kurzfristig erholt. Auch hier zeigt sich ein Jahr nach den Terror-Anschlägen, dass die wirtschaftliche Lage der Zivilluftfahrt sich stabilisiert hat. Nach Mitteilung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Montreal erwartet die Branche für 2003 einen Zuwachs von 7,1%. Luftfahrt wird langfristig ein Wachstumsmarkt bleiben. Wobei die ICAO von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum um rund 5% ausgeht. Die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen wird ungeachtet kurzfristiger Schwankungen weiterhin von der zunehmenden Internationalisierung der Unternehmen und dem expandierenden Tourismusmarkt profitieren.

Die überwiegende Zahl der Fluggäste aus und nach Schleswig-Holstein nutzen Hamburg als Flughafen. Insgesamt kommen 2,5 Millionen und damit über 26% der Fluggäste des Hamburger Flughafens aus Schleswig-Holstein. Hamburg wird auch künftig der wichtigste Flughafen für Schleswig-Holstein bleiben.

Im **Luftfrachtbereich** fallen für schleswig-holsteinische Flughäfen nur marginale Anteile an. Im Jahr 2000 fertigten Regionalflughäfen in Deutschland ca. 3000 Tonnen reine Luftfracht ab. Davon entfielen 4,5 Tonnen auf den Regionalflughafen Kiel-Holtenau. Das Potenzial für Luftfrachttransporte hat in Schleswig-Holstein derzeit einen eher zufälligen, von lokalen Besonderheiten geprägten Umfang. Das Luftfrachtaufkommen wird hauptsächlich über die Flughäfen Hamburg, Hannover und Frankfurt abgewickelt. Beim Gesamtaufkommen werden lediglich ca. 30% unmittelbar als Luftfracht abgefertigt. Ca. 70% des Aufkommens werden im Vorlauf per LKW zu den Luftfrachtdrehkreuzen befördert.

4. Entwicklung und Aufgabenstellung der Flughäfen und Verkehrslandeplätze

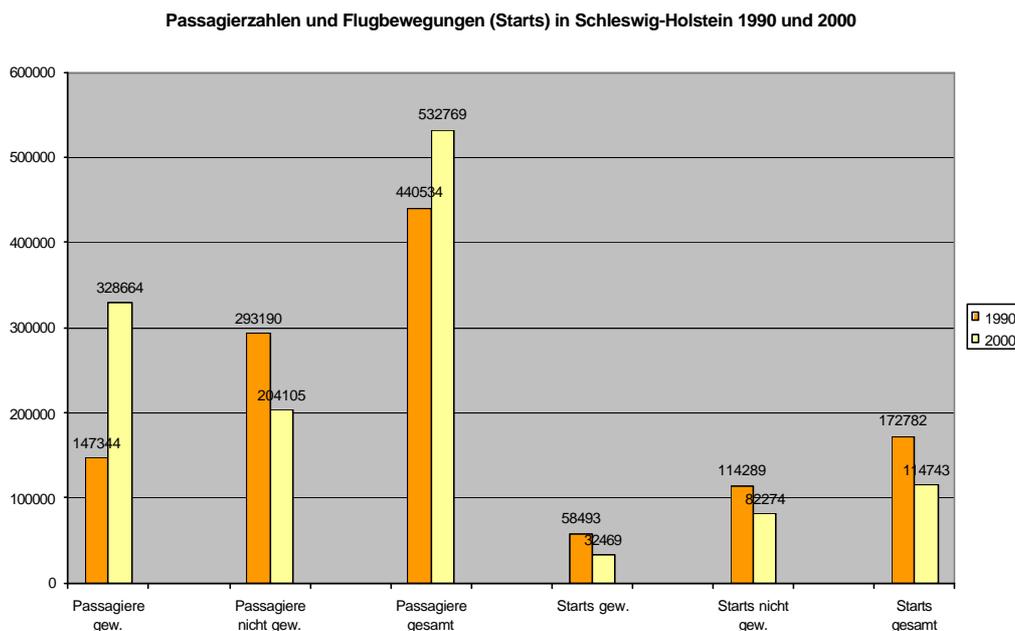
Die in Schleswig-Holstein gelegenen Flugplätze konzentrieren sich in ihrer Aufgabenstellung auf die regionalen Belange des Linien-, Charter- und Pauschalreiseverkehrs, des sonstigen gewerblichen Luftverkehrs, des Bäderverkehrs und auf den Luftsport.

4.1 Entwicklung des Nutzungszwecks und der Auslastung der einzelnen Flugplätze

Insgesamt ist zu beobachten, dass der nicht-gewerbliche Luftverkehr („allgemeiner Luftverkehr“) rückläufig ist. Der Grund liegt in den erheblich gestiegenen Kosten. Für Privatpiloten ist der Luftsport dadurch kaum mehr erschwinglich. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen ging somit in den letzten Jahren deutlich zurück.

Auf der anderen Seite ist es in den letzten zehn Jahren gelungen, insbesondere auf den Flughäfen Kiel-Holtenau den Linienverkehr und in Lübeck-Blankensee den Linien- und touristischen Charterverkehr weiter auszubauen. Dies begründet den Anstieg im Passagieraufkommen.

Die Tabellen der Bewegungszahlen und des Fluggastaufkommens der einzelnen Flughäfen und Verkehrslandeplätze finden sich in den Anlagen 1 bis 16.



(Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr S-H)

4.2 Flughäfen für den Linien-, touristischen Pauschalreise- und Charterverkehr

Die Verkehrsflughäfen Lübeck-Blankensee, Westerland und der Regionalflughafen Kiel-Holtenau haben Bedeutung für den regionalen Linien- sowie den Charterverkehr. Weiterhin haben sie eine wichtige Funktion für den sonstigen gewerblichen Luftverkehr (Geschäftsreiseverkehr) und sind auch Standorte für den Luftsport. Um einen zuverlässigen und sicheren Betrieb auch bei schlechter Witterung zu ermöglichen, sind diese drei Flughäfen mit einem Instrumentenlandesystem ausgerüstet.

4.2.1 Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee

Der Verkehrsflughafen **Lübeck-Blankensee** verfügt über eine Start- und Landebahn von 1802 m und ist für alle Arten von Luftfahrzeugen, mit Ausnahme von Schirmdra- chen, Drachenfallschirmen und Modellflugzeugen, zugelassen. Betreiber ist die Flughafen Lübeck GmbH.

In den letzten Jahren haben sich in Lübeck insbesondere der Linienverkehr nach Lon- don-Stansted und der touristische Charterverkehr mit Zielen in den Mittelmeerregionen positiv entwickelt. Weitere Schwerpunkte sind der Geschäftsreiseverkehr, der sonsti- ge gewerbliche Verkehr, der gewerbliche Verkehr mit Ziieldarstellungsaufgaben für die Bundeswehr, Rettungsflüge und Flüge von Transplantaten sowie der Luftsport mit Segelflugbetrieb. Der Flughafen Lübeck hat die Aufgabe, leistungsfähige Verbindungen für Passagiere und Güter zu den Märkten herzustellen. Für die Region stellt er einen wichtigen Standortfaktor dar.

Neben den regionalwirtschaftlichen Vorteilen ist der Flughafen mit seinen Betrieben auch ein wichtiger Arbeitgeber mit zur Zeit über 160 Beschäftigten.

Für den zunehmenden Linien- und Pauschalreiseverkehr wurde im Jahre 1998 ein neu-

es Flughafengebäude mit einer Abfertigungskapazität von ca. 1000 Fluggästen pro Stunde fertiggestellt. Im Jahr 2001 wurde ein weiteres Modul dem Betrieb übergeben, das ausschließlich der Abfertigung ankommender Passagiere sowie der Unterbringung spezifischer Serviceeinrichtungen dient.

Im Rahmen der 1995 verabschiedeten „Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrs-politik“ wurde dem Flughafen Lübeck eine Entlastungsfunktion für den Flughafen Ham-burg–Fuhlsbüttel zugewiesen. Der mit einem allwettertauglichen Instrumentenlande-system ausgestattete Flughafen Lübeck-Blankensee wächst mit einem kontinuierlich ansteigenden Verkehrsaufkommen zunehmend in diese Funktionen hinein. Die jetzige Start- und Landebahndimensionierung setzt hier allerdings Grenzen.

In Einklang mit dem Flughafenkonzept der Bundesregierung werden für den Flughafen Lübeck-Blankensee durch Ausbau der Start- und Landebahnlänge die Voraussetzungen für die nachfragegerechte Weiterentwicklung des Luftverkehrsangebots geschaf-fen. Auch im Bereich der Fluggastabfertigung und bei den Abfertigungsflächen des Vorfeldes ist der anforderungsgerechte Ausbau geplant.

Eine Analyse für den Flughafen Lübeck weist für das Jahr 2010 ein Passagierpotenzi-al von über 1 Millionen Passagiere aus. Dabei entfallen rund 420.000 Passagiere auf den touristischen Pauschalreiseverkehr. Diese Entwicklung wird auch dadurch ge-stützt, dass sich nach der Wiedervereinigung der Einzugsbereich für den Verkehrs-flughafen Lübeck über die Region Lübeck nach Mecklenburg-Vorpommern ausgedehnt hat.

Um das zu erwartende Passagieraufkommen abdecken zu können sowie den Einsatz moderner und leiserer Flugzeuge zu ermöglichen, sind für den Flughafen folgende Ausbaumaßnahmen im Einzelnen geplant:

- Verlängerung der Start- und Landebahn in Richtung Osten um 224 m mit Einbe-ziehung eines Abschnitts des Taxiways von 300m auf insgesamt 2326 m und bessere Anbindung der Rollwege. Für dieses Projekt wurde im Mai 2002 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet
- Bau einer Werfthalle
- Ausbau der Vorfeldbeleuchtung
Je nach Bedarf sind weitere Maßnahmen vorgesehen:
- Erweiterung des Abfertigungsgebäudes und des Vorfeldes zum Abstellen von Luftfahrzeugen
- Lärmschutzeinrichtungen
- Verbesserung der Anflugbefeuerung und des Instrumentenlandesystems
- Bau von weiteren Parkplätzen

4.2.2 Verkehrsflughafen Westerland

Der Verkehrsflughafen Westerland dient hauptsächlich dem touristischen Bäderver-kehr. Dieser Flughafen wird insbesondere in der Reisesaison von vielen Orten Deutschlands mit kleineren Flugzeugtypen im Linienverkehr bedient. Darüber hinaus besteht ein reger Verkehr mit Charterflügen und Privatflugzeugen.

Es bestehen zwei Start- und Landebahnen mit Längen von 2120m und 1696m.

Mit den vorhandenen Bahnen kann der Flughafen den gegenwärtigen und künftig zu erwartenden Verkehr abwickeln.

Der Verkehrsflughafen Westerland hat aufgrund seines hervorragenden touristischen Angebots der Insel Sylt nach Installierung eines Instrumentenlandesystems und dem Betrieb einer Kontrollzone die allwettertaugliche Erreichbarkeit bereits vor Jahren sichergestellt. Es konnte somit ein attraktives Bäderluftverkehrsnetz aufgebaut werden.

Durch die Veränderung der Urlaubsgewohnheiten hat sich die Nutzung des Flughafens teilweise auch in den Spätherbst hinein verlagert.

Abgesehen von den Arbeitsplätzen, die der Flugplatz selbst schafft, ist er für die regionale Wirtschaft von großer Bedeutung. Viele der mit dem Flugzeug anreisenden Gäste würden auf einen Urlaub auf Sylt verzichten, wenn sie die Insel nicht per Flugzeug (privat oder per Linie) erreichen könnten. Die schnelle Erreichbarkeit Sylts ist nicht zuletzt auch von erheblicher Bedeutung für die Geschäftswelt der Insel. Viele große Veranstaltungen, Tagungen und Kongresse würden zudem ohne den Flughafen und die damit gebotene bequeme und schnelle Anreise per Flugzeug nicht möglich sein.

Der Flughafen Sylt wird auch weiterhin seinen Aufgaben eines Verkehrsflughafens nachkommen, da er unverzichtbarer Bestandteil dieser Region geworden ist. Die regionalen Ziele und Ansprüche sind in alle Planungen einbezogen, um eine möglichst erfolgreiche Wirtschafts- und Tourismuspolitik zu gewährleisten. Geplante Investitionen beziehen sich hauptsächlich auf die Erneuerung und Verbesserung der flugbetrieblichen Sicherheitseinrichtungen.

4.2.3 Regionalflyghafen Kiel-Holtenau

Der **Flugplatz Kiel-Holtenau** ist ein Verkehrslandeplatz mit Fluglinienverkehr. Die Qualität des Flugbetriebes ist damit dem Flughafenbetrieb vergleichbar. Kiel ist daher mit einem großen Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG und allwettertauglicher Instrumentenfluginstrumentierung ausgestattet. Zur Abgrenzung gegenüber den Verkehrslandeplätzen, aber auch zu den Verkehrsflughäfen, werden entsprechende Flugplätze als **Regionalflyghafen** bezeichnet.

Die Start- und Landebahn hat zurzeit eine Länge von 1260m.

Die Funktion des Regionalflyghafens Kiel ist auf die Anbindung mit Linienflügen zu den Wirtschafts- und Ballungszentren ausgerichtet. Neben dem Linienluftverkehr stellt der Geschäftsreisecharterverkehr (Businessflug) ein weiteres wichtiges Element im Verkehrsangebot des Regionalflyghafens dar. Der Regionalflyghafen steht daneben auch für Rettungs- und Transplantatflüge sowie für Flugbetrieb der Bundeswehr zur Verfügung. Mit seinen Einrichtungen bietet er zudem mehreren auf dem Flugplatz angesiedelten Luftsportvereinen eine hervorragende Basis für die Ausübung des Luftsports

Der Luftverkehrsstandort Kiel hat im Verlauf der vergangenen Jahre erhebliche Bedeutung für die Wirtschaftsstandorte der Region gewonnen, da durch die Verbindung zu den großen Wirtschaftszentren in Deutschland die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Region erheblich verbessert wird.

Der kontinuierliche Anstieg der Passagierzahlen (Jahr 1990 = 56.843, Jahr 1999 = 129.208, Jahr 2000 = 145.214, Jahr 2001 = 166.504) zeigt, dass das An-

gebot sehr gut angenommen wird. Die positive Entwicklung der Fluggastzahlen im Fluglinienverkehr von Kiel-Holtenau nach Köln/Bonn, Frankfurt und Berlin hat sich im vergangenen Jahr auf hohem Niveau fortgesetzt. Die im März 2001 aufgenommene Linienverbindung nach München wurde von den Nutzern aus der Region sehr gut angenommen. Die Anbindung weiterer nationaler und internationaler Flugziele wird von der Unternehmenswirtschaft dringend gefordert. Die Flughafengesellschaft hat sich in ihrer Entwicklungsplanung darauf eingestellt.

Aufgrund der seit Jahren zu beobachteten Entwicklung hat sich herausgestellt, dass die Abfertigungsanlagen nicht mehr ausreichen. Eine Erweiterung des Abfertigungsgebäudes soll daher noch in diesem Jahr in Angriff genommen werden.

Um die Funktion als Regionalflughafen für die Zukunft zu sichern, haben die Gesellschafter – Land Schleswig-Holstein und Landeshauptstadt Kiel - beschlossen, den Flugplatz Kiel auszubauen und die Start- und Landebahn zu verlängern, um künftig auch Regionaljets aufnehmen zu können. Die Flottenpolitik vieler Fluggesellschaften zeigt, dass immer mehr Turbopropflugzeuge durch moderne und leisere Regionaljets ersetzt werden.

Deshalb und im Hinblick auf verschärfte EU-Sicherheitsbestimmungen soll die Start- und Landebahn auf die dazu erforderliche Länge ausgebaut werden. Das Planfeststellungsverfahren soll mit der Einreichung eines Planes für den Ausbau auf 1799 m zuzüglich eines Stopway von 300 m mit einer Bahnbreite von 30 m eingeleitet werden. Die Planunterlagen sollen so gestaltet werden, dass im Planfeststellungsverfahren auch geprüft wird, ob der verfolgte Ausbauzweck – unter Berücksichtigung des Regionalplans III und der vorliegenden Gutachten – auch mit einem Ausbau auf 1600 m mit/ohne Stopway erreicht werden kann.

Der touristische Pauschalreiseverkehr mit großen Flugzeugen soll durch das Angebot eines zivilrechtlichen Vertrages an die Nachbargemeinden sowie durch betriebliche und bautechnische Maßnahmen, mit Beschränkung des Gesamtgewichts (MTOW = Maximum Takeoff Weight = Maximale Startmasse) auf 50 Tonnen, rechtsverbindlich ausgeschlossen werden.

4.3 Verkehrslandeplätze

4.3.1 Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus

Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr, der Ausübung des Luftsports und der Ausbildung von Flugzeugführern und Segelflugzeugführern. Der Flugplatz verfügt über eine Asphalt- und eine Grasbahn mit einer Länge von jeweils ca. 1200 m und einer weiteren Grasbahn von 700 m Länge.

Der Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus ist für den gesamten Planungsraum V/Schleswig-Holstein Nord eine wichtige Infrastruktureinrichtung, deren vorrangige Bedeutung in der teilweisen Kompensierung der geographischen Randlage zu den Wirtschaftszentren liegt.

Im Entwurf Regionalplan für den Planungsraum V wird daher festgestellt:

„Die Entfernung des Planungsraums zu den europäischen Wirtschaftszentren im Allgemeinen (...) haben die Bedeutung des Geschäftsverkehrs wachsen lassen. Der Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus ist ein wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Teilregion. Um diese Funktion zu unterstützen, sollen die Anfliegbarkeit verbessert und der Landeplatz frühzeitig an die langfristig zu erwartenden, international standardisierten Sicherheitsvorschriften angepasst werden.“

Der Verkehrslandeplatz Schäferhaus kann nur nach Sichtflugregeln angefliegen werden, d.h. eine Kontrollzone sowie die notwendigen technischen Voraussetzung für einen Instrumentenanflug sind nicht vorhanden und auch nicht vorgesehen.

Im Zuge der Harmonisierung der Vorschriften für den Luftverkehr innerhalb der EU war es notwendig, aus Sicherheitsgründen Überrollstrecken angrenzend an die vorhandene Bitumen-Landebahn zu errichten. Diese dienen dazu, das Starten und Landen unter bestimmten Witterungsbedingungen in bisherigem Umfang weiter zu gewährleisten. Darüber hinaus war es zwingend notwendig, die 30 Jahre alte Bitumen-Landebahn komplett zu erneuern. Die beiden Maßnahmen wurden im Dezember 2000 abgeschlossen; die Gesamtkosten lagen bei ca. DM 1,7 Mio. Die Landesregierung hat das Vorhaben mit einem Zuschuss aus dem Regionalprogramm für strukturschwache ländliche Räume unterstützt.

Es ist geplant, in absehbarer Zeit den bereits vorhandenen Gras-Rollweg zu befestigen, der das neue Hallenvorfeld mit der Startbahn 29 verbindet. Damit wird der Rollweg auch für die größeren gewerblich genutzten Flugzeuge nutzbar. Die aus Sicherheitsgründen notwendige Entflechtung der Zu- und Ablaufverkehre wird dadurch ermöglicht. Darüber hinaus sind zur zukünftigen Gewährleistung einer einwandfreien Erfüllung der Flugsicherungsaufgaben die Erneuerung des „Towerkomplexes“ sowie ggf. Erneuerungen der technischen Ausstattung notwendig, die aus den 60-er Jahren stammen. Weiterhin soll überprüft werden, inwieweit die Einrichtung eines „Luft-raums F“ auf der Grundlage der „Richtlinie für Instrumentenflugbetrieb an Regional-flughäfen und Landeplätzen“ sinnvoll und ökonomisch tragfähig ist.

Neben den notwendigen Investitionen zur weiteren Erhöhung des Sicherheitsstandards werden auch in Zukunft weiter in Abhängigkeit der ökonomischen Möglichkeiten Investitionen zur Aufwertung des gesamten Umfeldes getätigt.

Für den Aufbau eines Linienverkehrs zur Personenbeförderung ist die Nachfrage

aus der Region nicht ausreichend. Sønderburg und Billund (DK) sowie Kiel-Holtenau, Lübeck-Blankensee und Hamburg bieten ausreichend Kapazitäten an.

4.3.2 Verkehrslandeplatz Hartenholm

Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr, der Ausübung des Luftsports und der Ausbildung von Luftfahrzeugführern und Fallschirmspringern. Auf dem Flugplatz befindet sich außerdem eine Station der Deutschen Rettungsflugwacht mit einem fest stationierten Hubschrauber.

Hartenholm verfügt über eine Asphaltbahn mit einer Länge von 761 m, die aber auf Grund der vorhandenen Hindernissituation nicht voll nutzbar ist. Der Flugplatz ist zugelassen für Flugzeuge bis 5,7 t und Hubschrauber bis 10 t. Der Flugplatz verfügt über ausreichende Parkplätze.

Der Flugplatz kann nur nach Sichtflugregeln am Tage angefliegen werden. Ausgenommen davon ist der Rettungshubschrauber, der auch bei Nacht starten und landen darf. Anflughilfen sind nicht vorhanden und auch nicht geplant.

Der Flugplatzbetreiber plant, Flugzeughallen zu sanieren und einen neuen Tower zu bauen. Ferner ist er bemüht, in Verhandlungen mit den benachbarten Grundeigentümern die Hindernissituation zu verbessern.

4.3.3 Verkehrslandeplatz Heide-Büsum

Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr und dem Luftsport. Er ist der einzige Flugplatz in Schleswig-Holstein, von dem regelmäßige Flugverbindungen zur Insel Helgoland bestehen.

Der Flugplatz verfügt über eine Asphalt-Landebahn mit einer Länge von 720 m. Im Südwesten der Landebahn befindet sich ein Asphaltlandefeld für Hubschrauber. Der Flugplatz ist mit einer Landebahn- und Hindernisbefeuerng ausgestattet und bei Tag und Nacht nach Sichtflugregeln zu nutzen. Der Flugplatz ist zugelassen für Flugzeuge und Hubschrauber bis 5,7 t.

Auch stellt der Verkehrslandeplatz Heide-Büsum mit dem Angebot von Rundflügen eine Attraktion für den örtlichen Tourismus dar.

Eine nennenswerte Nutzung des Platzes durch die in der Region angesiedelten Unternehmen zeichnet sich zur Zeit noch nicht ab. Allerdings sind die Bestrebungen des Flugplatzbetreibers darauf gerichtet, durch ein gezieltes Marketing zu einer verstärkten Ausnutzung auch durch gewerbliche Unternehmen zu kommen. Im Zusammenhang mit der Errichtung von Offshore Windparks in der Nordsee erhofft der Verkehrslandeplatz Heide-Büsum bei der Unterhaltung und Versorgung dieser Anlagen profitieren zu können.

Die regionale Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Heide-Büsum erschließt sich im wesentlichen aus den dargestellten Nutzungszwecken. Der Flugplatz stellt damit eine wichtige Infrastruktureinrichtung in der Region dar.

4.3.4 Verkehrslandeplatz Helgoland-Düne

Der Verkehrslandeplatz Helgoland-Düne nimmt aufgrund der küstenfernen Insellage eine Sonderstellung ein, denn die einzigen Verkehrsinfrastrukturen sind die Anlege-

stellen für die Schiffe und der Flugplatz.

Die Start- und Landebahnen haben Längen von 400 m und 371 m.

Der Verkehrslandeplatz Helgoland-Düne ermöglicht den Einwohnern und Gästen der Insel Helgoland eine Verkehrsanbindung mit dem Festland über den gewerblichen und privaten Luftverkehr. Regelmäßige Verbindungen bestehen zu den Flugplätzen Heide-Büsum, Bremerhaven und Nordholz. Darüber hinaus bestehen Bedarfsverbindungen je nach Jahreszeit zu weiteren Flugplätzen.

Die Verkehrsanbindung zwischen der Insel Helgoland und dem Festland mit dem Flugzeug gewährleistet für die Einwohner und Touristen vor allem bei Starkwindlagen eine Aufrechterhaltung der Verkehrsanbindung

- im Bedarfsfall eine schnelle An- und Rückreise im Rahmen der Gesundheitsfürsorge auf dem Festland (Arztbesuche, Krankenhausaufenthalt etc.)
- grundsätzlich die Möglichkeit einer schnellen Anbindung an die Verkehrsnetze.

Die Leistungen für den Betrieb des Flugplatzes und für den Bereich Restauration, Kiosk und Sanitäreinrichtungen erbringt ein privates Unternehmen (Helgoland Air Service GmbH). Die Gemeinde Helgoland bleibt aber weiterhin Eigentümerin und Betreiberin des Flugplatzes.

Über das Regionalprogramm 2000 erfolgt zur Zeit die Modernisierung des Flugplatzgebäudes einschl. der Technik sowie der Einbau einer Sanitäreinrichtung.

Die europäischen Sicherheitsvorschriften (JAR-OPS 1), die nach abschließendem Inkrafttreten ab dem Jahr 2004 für den gesamten gewerblichen Luftverkehr gelten, erfordern eine Anpassung der Start- und Landebahn. Entsprechende Vorplanungen werden von der Gemeinde Helgoland gegenwärtig überlegt. Der Bebauungsplan „Düne“ weist in der „Fläche für den Luftverkehr“ die Möglichkeit einer Start- und Landebahnverlängerung aus.

4.3.5 Verkehrslandeplatz Husum-Schwesing

Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr, der Ausbildung von Luftfahrzeugführern und Segelflugzeugführern und dem Luftsport.

Die Start- und Landebahn hat eine Länge von 1450 m.

Auf Grund der Hindernissituation sind davon 1140 m für Starts und Landungen nutzbar. Im Südosten der Landebahn befindet sich eine Grasfläche von 1450 m für den Segelflugbetrieb. Der Flugplatz ist mit einer Landebahn- und Hindernisbefeuerung ausgerüstet und kann bei Tag und bei Nacht nach Sichtflugregeln genutzt werden. Der Flugplatz ist zugelassen für Flugzeuge bis 5,7 t, nach vorheriger Genehmigung am Tage bis 14 t und Hubschraubern bis 10 t.

Der Verkehrslandeplatz Husum ist ein zusätzliches Angebot für den qualifizierten Geschäftsfliegerverkehr an der Westküste. Für die Einrichtung von Linien des Regionalluftverkehrs scheint die Nachfrage allerdings nicht ausreichend zu sein.

Die im Bereich der Nordseeküste geplante Erschließung von Seeflächen für die Einrichtung von Offshore Windparks bezieht den Verkehrslandeplatz Husum-Schwesing als wichtigen Standortfaktor mit ein. Der Verkehrslandeplatz könnte in seiner Entwicklung von der Realisierung des Projektes nachhaltig profitieren, da er sich bereits mit seinem jetzigen Infrastrukturangebot als geeigneter und günstiger Standort für einen technischen Zubringerflugbetrieb mit Hubschraubern und Flugzeugen an-

bietet.

4.3.6 Verkehrslandeplatz Itzehoe

Der Flugplatz wird heute im Rahmen einer zivilen Mitbenutzung auf dem Militärflugplatz (Itzehoe) „Hungriger Wolf“ betrieben und dient hauptsächlich dem Luftsport. Der Flugplatz verfügt über eine 500 m lange Asphaltbahn und über eine Grasbahn mit 708 m Länge. Beide Bahnen sind für Starts und Landungen ohne Einschränkung zu nutzen.

Die militärische Nutzung soll im Jahre 2003 aufgegeben werden. Die örtlichen Gremien und der ansässige Luftsportverein erarbeiten derzeit ein Konzept, um diesen Flugplatz unter ziviler Regie weiterbetreiben zu können.

4.3.7 Verkehrslandeplatz Neumünster

Der Verkehrslandeplatz Neumünster ermöglicht den Betrieb für Luftfahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht bis 5,7 t. Die Start- und Landebahnen haben Längen von 600 m und 485 m.

Der Flugplatz wird zu 90% für den Luftsport des dort ansässigen Vereins einschließlich der Ausbildung in den Sparten Motor-, Segel-, Modellflug und Ballonfahrt genutzt. Der Anteil sonstiger Privat- und Geschäftsflüge beträgt 10%. Betreiber des öffentlichen Verkehrslandeplatzes Neumünster ist der Flugsport-Club Neumünster e.V.

Die regionale Bedeutung liegt im Luftsport mit dem Schwerpunkt der Segelflugausbildung für Jugendliche ab 14 Jahren sowie für Geschäftsflüge mit kleineren Flugzeugen in Anbetracht der günstigen Verkehrsanbindung und der zentralen Lage des Flugplatzes in Schleswig-Holstein.

Ziel des Flugsport-Clubs Neumünster e.V. ist es, die Betriebszeiten an Werktagen weiter auszudehnen, um den Flugplatz für in Neumünster ansässige Firmen attraktiver zu machen. Für die dafür erforderlichen Personalkosten wird ein Zuschuss von der öffentlichen Hand gefordert. Ferner sieht der Betreiber ein neues Marktsegment in der Zulassung des Flugplatzes für Ultraleichtflugzeuge. Investitionen sind zurzeit nicht geplant.

4.3.8 Verkehrslandeplatz Rendsburg - Schachtholm

Der Verkehrslandeplatz dient dem allgemeinen Verkehr, dem Luftsport und der Ausbildung von Flugzeugführern, Hubschrauberführern und Luftsportgeräteführern. Der Flugplatz verfügt über eine 960 m lange Asphaltbahn. Der Platz ist mit einer Landebahn- und Hindernisbefeuerung ausgerüstet und kann am Tage und bei Nacht nach Sichtflugregeln angefliegen werden. Der Flugplatz ist zugelassen für Flugzeuge und Hubschrauber bis 12 t.

Investitionen sind zurzeit nicht geplant.

4.3.9 Verkehrslandeplatz St. Michaelisdonn

Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr, dem Luftsport und der Ausbildung von Flugzeugführern und Segelflugzeugführern.

Der Flugplatz verfügt über eine 700 Meter lange Asphaltbahn und im Norden der

Landebahn über eine Grasfläche für den Segelflugbetrieb. Mit der vorhandenen Landebahn- und Hindernisbefeuerung kann der Flugplatz bei Tag und Nacht nach Sichtflugregeln angefliegen werden. Der Flugplatz ist zugelassen für Flugzeuge und Hubschrauber bis 5,7 t.

Der Flugplatz St. Michaelisdonn wird nach Aufgabe des Lotsenversetzdienstes zur Zeit überwiegend für den nicht-kommerziellen Luftverkehr genutzt. Die Nähe zu den Industriegebieten an der Unterelbe ist ein Standortvorteil für die Geschäftsfliegerei, der zukünftig stärker angesprochen werden soll. Der Flugplatzbetreiber betrachtet es als seine Aufgabe, die Attraktivität für den privaten als auch für den gewerblichen Luftverkehr zu erhalten und zu erhöhen.

4.3.10 Verkehrslandeplatz St. Peter – Ordning

Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr und dem Luftsport.

Er verfügt über eine 670 Meter lange Asphaltbahn. Der Flugplatz ist mit einer Landebahn- und Hindernisbefeuerung ausgestattet und ist am Tage und bei Nacht nach Sichtflugregeln anzufiegen. Der Flugplatz ist zugelassen für Flugzeuge und Hubschrauber bis 5,7 t.

Investitionen sind zurzeit nicht geplant.

4.3.11 Verkehrslandeplatz Uetersen

Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr, der Ausbildung von Flugzeugführern und Segelflugzeugführern und dem Luftsport. Von allen schleswig-holsteinischen Verkehrslandeplätzen hat er das höchste Verkehrsaufkommen.

Der Flugplatz verfügt über eine Grasbahn mit einer Länge von 1100 m. Im Norden der Motorflugbahn befindet sich ein 1100 x 50 Meter Streifen, der für den Segelflugbetrieb genutzt wird. Der Flugplatz verfügt über keine Landebahnbeleuchtung und ist nur am Tage nach Sichtflugregeln nutzbar. Der Flugplatz ist zugelassen für Flugzeuge und Hubschrauber bis 5,7 t.

Der Verkehrslandeplatz liegt im Einzugsbereich der Freien und Hansestadt Hamburg und erfüllt insbesondere für die Allgemeine und Sportluftfahrt eine Entlastungsfunktion für den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. Besonders gewerbliche Luftfahrerschulen aus dem Hamburger Raum frequentieren den Flugplatz für Ausbildungszwecke in erheblichem Maße.

Durch seine Lage im Hamburger Randgebiet hat der Verkehrslandeplatz Uetersen eine solide wirtschaftliche Basis und gleichzeitig positive Zukunftsperspektiven. Der Flugplatzbetreiber ist bestrebt, durch angepasste Fortentwicklung der Infrastruktur alle Voraussetzungen zu erfüllen, um eine ausreichende Attraktivität und Kapazität zu gewährleisten.

Der Flugplatzhalter plant, die technischen Anlagen zu modernisieren, wozu beispielsweise der Neubau einer Tankstelle gehört.

4.3.12 Verkehrslandeplatz Wyk auf Föhr

Der Verkehrslandeplatz Wyk auf Föhr ist für den Betrieb von Luftfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 5,7 t zugelassen. Die Start- und Landebahnen haben Längen von 660 m und 605 m.

Der Flugplatz dient vor allem dem Tourismus und dem Luftsport. Luftfahrtunternehmen führen dort Rundflüge und Charterverkehre durch. Ferner hat der Platz eine wichtige Funktion für Rettungshubschrauber und schnelle Transporte zum Festland.

Der Verkehrslandeplatz Wyk auf Föhr wird von der Wyker Flugplatz – Betriebs - gesellschaft m.b.H. betrieben. Die Unternehmenstätigkeit der Gesellschaft besteht im wesentlichen in der Abwicklung des Luftverkehrs, der Unterstellung von Luftfahrzeugen, dem Verkauf von Flugbetriebsstoffen und Verpachtung eines Restaurants.

Durch seine stadt- und strandnahe Lage ist der Flugplatz beliebtes Tagesausflugziel für Privatflieger. Größere Investitionen sind zurzeit nicht geplant und auch nicht erforderlich.

5. Die Investitionen und Finanzierungsmöglichkeiten

5.1 Investitionsbedarf

Ein konkreter Investitionsbedarf ist von den Flughäfen Lübeck-Blankensee, Kiel-Holtenau und Westerland angemeldet. Die Betreiber von Verkehrslandeplätzen haben zwar Entwicklungsperspektiven aufgezeigt. Konkretisiert hinsichtlich des Finanzbedarfs sind diese einzelnen Projekte jedoch noch nicht.

Die europäischen Flugbetriebsvorschriften (JAR-OPS 1) beschränken die im Regelbetrieb verfügbare Landestrecke für Flugzeuge auf 60% (Jets) bzw. 70% (Propellermaschinen) der ausgewiesenen Start- und Landebahnlänge, damit im Notfall Sicherheitsreserven verfügbar sind. Diese Regelung gilt für den gewerblichen Luftverkehr und betrifft die Nutzbarkeit aller Flugplätze.

Für die Flugplatzunternehmer könnte sich hieraus ein Ausbaubedarf entwickeln.

5.2 Förderung

Der Grundsatz, dass der Luftverkehr seine Kosten selbst voll erwirtschaften muss, gilt auch für die Flugplatzbetreiber.

Ihre Investitionen haben sie über Gebühren, Mieten, Pachten und sonstige Umsätze zu erwirtschaften.

Bei der Luftfahrtinfrastruktur fördert das Land deshalb nur Maßnahmen, die zur Erhöhung der Flugsicherheit dienen.

Nach den im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Energie erlassenen „Grundsätze für die Gewährung von Investitionszuschüssen zur Sicherung der Sicherheitsstandards an schleswig-holsteinischen Flugplätzen“ (GL Nr. 6605. 10) gewährt das Land für Flugplätze in Schleswig-Holstein, die mehrheitlich im öffentlichen Eigentum stehen und die im Rahmen ihrer allgemeinen Verkehrs- und Betriebspflicht Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge erfüllen, für Maßnahmen zur Sicherung der hohen Sicherheitsstandards Investitionszuschüsse aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe (GA) "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur".

Im einzelnen handelt es sich hierbei um die

Verkehrsflughäfen Lübeck-Blankensee, Westerland

und den

Regionalflughafen Kiel-Holtenau

sowie die

Verkehrslandeplätze Flensburg-Schäferhaus, Heide-Büsum, Helgoland, Husum-Schwesing, St. Michaelisdonn, Wyk/Föhr

Im Amtsblatt Schl.-H. 1998 S. 62 sind in den Grundsätzen die zuwendungsfähigen Maßnahmen veröffentlicht. Die Bezuschussung sicherheitsrelevanter Maßnahmen darf nicht zu Angebotserweiterungen der Flugplätze führen. Der Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau ist von dieser Beschränkung ausgenommen.

Regionalflughäfen und sonstige öffentliche Flugplätze können nach einer Entscheidung der Generaldirektion Regionalpolitik der Europäischen Kommission nicht mehr aus dem Programm des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) gefördert werden.

Im Rahmen der TEN - Revision hat der Bundesrat in seinem Ende 2001 gefassten Beschluss den Bund gebeten, diese Entscheidung in Brüssel überprüfen zu lassen.

6. Anbindung an die regionale Verkehrsinfrastruktur

6.1.1. Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel

Die Anbindung des Flughafens Hamburg - Fuhlsbüttel über das Straßennetz nach Schleswig-Holstein erfolgt im wesentlichen über die A 7 und die B 432. Nach Fertigstellung des Flughafenzubringers von der A 7 und Ausbau des Kronstiegtunnels hat sich die Straßenanbindung spürbar verbessert. Weitere Verbesserungen werden nach dem bis zum Bordesholmer Dreieck geplanten Ausbau der A 7 von vier auf sechs Streifen erwartet.

Der Flughafen braucht jedoch auch eine leistungsfähige Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit dem im Jahr 2001 begonnenen Neubau einer Flughafen-S-Bahn von Hamburg-Hauptbahnhof wird auch die Verknüpfung mit dem Fernschienennetz der Bahn künftig sichergestellt. Die Fertigstellung ist für 2007 vorgesehen. Darüber hinaus setzt sich die Landesregierung seit langem für eine direkte und damit schnelle Anbindung des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel an das schleswig-holsteinische Schienennetz ein. Das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr hat daher im Jahre 2001 die Schienenanbindungsvariante Kiel – Neumünster – Elmshorn – Güterumgehungsbahn – Ohlsdorf – Flughafen Hamburg im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans zur Prüfung und Bewertung angemeldet. Die Realisierungschancen können erst beurteilt werden, wenn das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Projektbewertungen

abgeschlossen hat.

Eine verbesserte Bahnanbindung der Landeshauptstadt Kiel an den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel kann einen Regionalflygafen nicht ersetzen. Im Rahmen der angestrebten Optimierung des Schienenpersonennahverkehrs ist auch zu prüfen, ob eine Bahnanbindung über Norderstedt mit Verbesserung der Nahverkehrsfunktion für das Hamburger Umland erreicht werden kann.

6.1.2 Flughafen Lübeck-Blankensee

Über die sich in 9 km Entfernung befindliche Autobahn A 1 Hamburg-Lübeck ist der Flughafen von Norden über die Abfahrt Lübeck-Mitte und aus Richtung Süden über die Abfahrt Lübeck-Moisling zu erreichen. Die Zuführung erfolgt durch die Stadt und hat entsprechende Verzögerungen zu Folge. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann der Flughafen im 20-Minuten-Takt vom Lübecker Hauptbahnhof aus erreicht werden. Parkplätze für Flugreisende sind im unmittelbaren Umfeld für das jetzige Verkehrsaufkommen ausreichend vorhanden.

Die Verlegung der B 207 aus Groß Grönau heraus und der damit verbundene Neubau der B 207 zwischen Lübeck und Pogez ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthalten. Als wichtige Infrastrukturmaßnahme ist die B 207 (neu) für den Flughafen Blankensee, den geplanten Airport Business Park und die Entwicklung des Hochschulstadtteiles von grundlegender Bedeutung. Gleichzeitig wird die B 207 (neu) durch die Anbindung an die Ostseeautobahn A 20 eine Zubringerfunktion für den Verkehr in die Stadt Lübeck übernehmen und auch den Flughafen besser an das übergeordnete Straßennetz anschließen.

Durch die geplante Fortführung der Ostseeautobahn A 20 als Nord-West-Umfahrung Hamburg mit neuer Elbquerung westlich der Hansestadt wird eine neue Verkehrsachse in Norddeutschland geschaffen, die u.a. eine verbesserte Erreichbarkeit der norddeutschen Flughäfen ermöglichen wird.

In Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen des Flughafens wird die Landesregierung auf Grundlage des zweiten landesweiten Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr prüfen, ob eine Reaktivierung des westlich vom Flughafengebäude liegenden stillgelegten Haltepunkts der Eisenbahnstrecke Lübeck-Lüneburg sinnvoll ist.

6.1.3 Flughafen Westerland

Der Verkehrsflughafen wird über das kommunale Straßennetz erschlossen. Die Einbeziehung in das ÖPNV-Netz ist noch offen.

6.1.4. Regionalflygafen Kiel-Holtenau

Der Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau ist über die B 503 und die B 76 an das schleswig-holsteinische Autobahnnetz (A 215 / A 210 / A 7) angebunden. Mit dem Ausbau der B 502 ist die Erreichbarkeit des Regionalflygafens weiter verbessert worden. In Verbindung mit der „Stadtautobahn“ ist der Flugplatz jetzt aus dem gesamten Umland zügig zu erreichen.

Verbesserungen im Verkehrsfluss der bestehenden Bundesfernstraßen werden insbesondere durch den 6- bzw. 8-streifigen Ausbau der A 7 zwischen dem Bordschholmer Dreieck und der AS Hamburg-Othmarschen und durch den weiteren Ausbau der B 404 zur A 21 erwartet. Damit wird auch die großräumige Anbindung des Regionalflughafens Kiel-Holtenau und die Verbindung der bestehenden Flughäfen untereinander verbessert.

Der Regionalflughafen ist in das ÖPNV-Netz eingebunden.

6.1.5 Verkehrslandeplätze

Flensburg-Schäferhaus

Der Verkehrslandeplatz Schäferhaus liegt im westlichen Randbereich der Stadt und ist ca. 5 km vom Zentrum entfernt und über gut ausgebaute Straßen für den Individualverkehr leicht zu erreichen. Er verfügt über eine hervorragende Anbindung an innerstädtische und regionale Verkehrswege. Direkt gelegen an der E 45 / A7 bestehen schnelle Verbindungen nach Dänemark/Skandinavien sowie in den Süden Richtung Hamburg. Am Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung.

Verkehrslandeplatz Hartenholm

Der Flugplatz liegt 10 km östlich von Bad Bramstedt direkt an der Bundesstraße 206.

Verkehrslandeplatz Husum-Schwesing

Der Flugplatz liegt 8 km nordöstlich der Stadt Husum mit einer guten Verkehrsanbindung über die Bundesstraße 200.

Verkehrslandeplatz Itzehoe

Der Verkehrslandeplatz Itzehoe liegt ca. 9 km nordnordöstlich der Stadt Itzehoe.

Verkehrslandeplatz Neumünster

Der Flugplatz liegt direkt neben der Autobahn A 7 und ist über eine Zubringerstraße optimal erschlossen.

Verkehrslandeplatz Rendsburg-Schachtholm

Der Flugplatz liegt 10 km südwestlich von Rendsburg am Nord – Ostsee – Kanal an der parallel des Kanals verlaufenden Kreisstraße. Durch die Anbindung an die Bundesstraßen 206 und 77 ist er gut erreichbar.

Verkehrslandeplatz St. Michaelisdonn

Der Flugplatz liegt 7 km nördlich von Brunsbüttel auf einem Hochplateau und hat eine ausreichende Verkehrsanbindung.

Verkehrslandeplatz St. Peter-Ording

Der Flugplatz liegt 3 km östlich der Ortschaft St. Peter und hat eine ausrei-

chende Verkehrsanbindung.

Verkehrslandeplatz Uetersen

Der Flugplatz liegt 5 km südlich der Stadt Uetersen und hat eine gute Verkehrsanbindung über die Bundesstraße 431.

Verkehrslandeplatz Heide-Büsum

Der Flugplatz liegt südlich der Bundesstraße 203 und ist dadurch gut an die Kreisstadt Heide und an das weitere Bundesstraßennetz angebunden.

6.2 Bewertung der Verlagerungspotenziale

Grundsätzlich erzielt der Ausbau des Bundesfernstraßennetzes eine "verkehrliche Mehrfachwirkung": Die geplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen dienen dem großräumigen Verkehr, entlasten das regionale Straßennetz und stellen gleichzeitig auch Verbesserungen für den Zubringerverkehr zu den wichtigen Flughäfen/ -plätzen sowie der Verbindungen zwischen diesen Flughäfen/-plätzen dar.

Nach dem Flughafenkonzept der Bundesregierung kommt der Schienenanbindung der Flughäfen aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen eine besondere Rolle zu. Sollen Teile des Luftverkehrs auf die Bahn verlagert werden, müssen die betreffenden Verkehrsflughäfen über die Schiene mit den Nachfrageschwerpunkten vernetzt sein und auf der Schiene attraktive Verkehrsverbindungen mit wettbewerbsfähiger Gesamtfahrzeit angeboten werden.

In Schleswig-Holstein besteht ein Verlagerungspotenzial vor allem auf der Strecke Kiel – Berlin. Die vorhandene direkte ICE-Verbindung in Tagesrandlage ist bereits eine attraktive Alternative. Nach Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg – Berlin zur Hochgeschwindigkeitsstrecke (Fertigstellung Ende 2004) wird im Schienenpersonenverkehr den Reisenden eine mit dem Luftverkehr wettbewerbsfähige Gesamtfahrzeit zwischen den Stadtzentren auch bei Umsteigen in Hamburg angeboten.

7. Konfliktpotenziale, Sicherheit und Umwelt

7.1 Konfliktpotenziale allgemein

Wie der Verkehr insgesamt, belastet auch der Luftverkehr die Umwelt. Eine verantwortungsvolle Luftverkehrspolitik muss den Schutz der Umwelt besonders beachten. Lokal bildet der Fluglärm dabei das größte Problem, jedoch ist auch der Schadstoffeintrag relevant. Global stellen die hohen und weiter steigenden Treibhausgas-Emissionen des Luftverkehrs ein erhebliches Umweltproblem dar. Der internationale Charakter des Luftverkehrs hat zur Konsequenz, dass nationale Regelungen für den Luftverkehr stets in das internationale und in das europäische Regelungssystem eingeordnet werden müssen, zu deren Beachtung und Einhaltung sich die Bundesrepublik Deutschland in bilateralen und multilateralen völkerrechtlichen

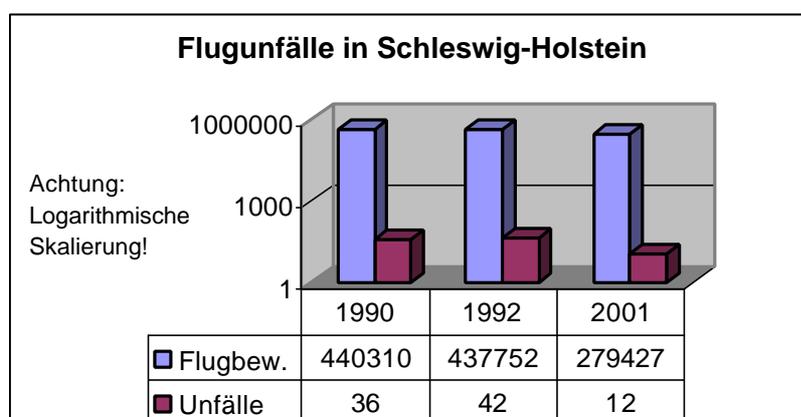
Verträgen verpflichtet hat. Für eigenständige nationale Regelungen bleiben nur wenige Spielräume. Dies gilt in noch stärkerem Maße für eigenständige Vorschriften auf der Ebene der Bundesländer, zumal die Luftfahrtbehörden der Länder beim Vollzug des Luftverkehrsgesetzes nur in Auftragsverwaltung für den Bund und damit weisungsgebunden tätig sind.

7.2 Flugsicherheit

Im Bereich des Landes Schleswig-Holstein wird an den Flughäfen Kiel-Holtenau, Lübeck-Blankensee und Westerland/Sylt Linienflugverkehr nach Instrumentenflugregeln durchgeführt. Der Verkehrslandeplatz Helgoland-Düne wird nach Sichtflugregeln im Linienflugbetrieb am Tage angefliegen. Ansonsten besteht der Luftverkehrs im wesentlichen aus Individualluftverkehr.

Störungen und Flugunfälle ereignen sich hauptsächlich im Bereich der sogenannten Allgemeinen Luftfahrt. Im Bereich des Linienflugbetriebes sind in den letzten Jahren keine außergewöhnlichen Störungen aufgetreten. Auch haben sich in diesem Bereich keine Flugunfälle ereignet.

Die Anzahl der Flugbewegungen in Schleswig-Holstein ist von 440.310 im Jahre 1990 auf 279.427 im Jahre 2001 zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum sind die Unfallzahlen entsprechend gesunken. Wurden im Jahre 1992 noch 42 Unfälle mit zwei getöteten Personen und 21 Verletzte verzeichnet, so waren es im Jahre 2001



nur noch zwölf Unfälle mit fünf verletzten Personen.

Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr SH

Der Rückgang der Unfallzahlen dürfte auch damit zusammenhängen, dass die Aktivitäten im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen sind. So hat sich die Anzahl der Bewerber um die Erlaubnis für Privatflugzeugführer in den letzten Jahren ständig vermindert. Bei den Verlängerungen der Luftfahrerscheine muss außerdem festgestellt werden, dass die Luftfahrerscheininhaber in den meisten Fällen nur die Mindestflugzeiten fliegen, die für die Verlängerung der jeweiligen Erlaubnis unabdingbar sind.

Für die Luftfahrtbehörde ist es eine permanente Aufgabe, die Sicherheit des Luftverkehrs zu überwachen und zu verbessern. So sind u.a. die einzelnen Flugplatzbetreiber aufgefordert, die Flugsicherheit im Bereich ihrer Flugplätze weiter zu

verbessern. Dazu gehören zum Beispiel die Überwachung der Hindernisfreiräume, der Ausbau von Start- und Landebahnen, Erneuerung der Start- und Landebahnmarkierungen sowie bei Flugplätzen die für den Nachtflugbetrieb genehmigt sind, die Verbesserung der Flugfeld- und der Hindernisbefeuerung.

Auch wird seitens der Luftfahrtbehörde bei den Luftfahrerschulen und bei den Luftfahrtunternehmen durch Empfehlungen und Beratungen darauf hingewirkt, dass die Unfallrisiken verringert werden. Hier werden auch die Sicherheitsempfehlungen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung mit einbezogen.

Die Landesregierung unterstützt nachhaltig Planungen des Bundes, die Flugsicherungs- und Luftraumstruktur zu Gunsten der Sicherheit im europäischen Sinne zu verbessern.

Nach den Ereignissen des 11. Septembers 2001 setzt die Landesregierung die erforderlichen zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen an den schleswig-holsteinischen Flughäfen konsequent um.

7.3 Fluglärm

Darüber hinaus bestehen Regelungen und Vereinbarungen, die den Fluglärm mindern. Mit der 9. Novelle zur Luftverkehrsordnung aus dem Jahre 1995 wurde festgelegt, dass die Flughöhe für motorisierte Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln bei Überlandflügen i.d.R. mindestens 600 m betragen soll. Die Landeplatzlärmschutzverordnung aus dem Jahre 1999 sieht zeitliche Einschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm an Landeplätzen vor, wenn nach den Erhebungen des Statistischen Bundesamtes im vorausgegangenen Kalenderjahr mehr als 15.000 Flugbewegungen überschritten wurden. Unter diese Landeplatzlärmschutzverordnung fallen in Schleswig-Holstein zurzeit die Flugplätze Kiel-Holtenau und Uetersen. Darüber hinaus hat aus dem gleichen Grund die Deutsche Flugsicherung GmbH auf Anregungen der Luftfahrtbehörde des Landes an diesen beiden Flugplätzen die Anflugverfahren lärmindernd geändert.

Für die Flugplätze Westerland und Flensburg gibt es mit den ortsansässigen Luftfahrzeugführern und -vereinen die freiwillige Vereinbarung einer Mittagspause. In Lübeck-Blankensee sind Informationen über besonders sensible Bereiche in Platznähe zum Aushang gebracht worden.

Die öffentlichen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze in Schleswig-Holstein haben ihre Landeentgeltsregelungen so gestaltet, dass sich die Entgelte auch über die Lärmimmissionen der Luftfahrzeuge bemessen.

Schleswig-Holstein hat sehr frühzeitig damit begonnen, die durch Fluglärm auftretenden Probleme so gering wie möglich zu halten. Dazu gehören

- bei An- und Abflügen möglichst keine bebauten Räume zu überfliegen,
- zeitliche Flugbeschränkungen für Flugzeuge, die keine lärmreduzierte Klassifizierung haben,
- fluglärmorientierte Entgeltsregelungen auf allen Flugplätzen.

Diese Maßnahmen sind bereits eingeleitet und werden weiter umgesetzt.

Der vom internationalen **Verkehrsflughafen Hamburg** ausgehenden massiven Fluglärmbelastung für die auf schleswig-holsteinischem Gebiet betroffenen Einwohner kann aufgrund der fehlenden Zuständigkeit Schleswig-Holsteins nicht unmittelbar begegnet werden. Im Zusammenwirken mit der zuständigen Wirtschaftsbehörde Hamburgs konnten aber umfangreiche lärmindernde Maßnahmen im Flugverkehr erreicht werden. Trotz intensiver Gespräche ist es bisher allerdings nicht gelungen, die bestehende Bahnbenutzungsregelung für Start- und Landebahnen gerecht zu gestalten. Schleswig-Holstein hat ihr wegen der Beeinträchtigung der schleswig-holsteinischen Umlandgemeinden nicht zugestimmt.

Schleswig-Holstein erwartet bei der notwendigen Novellierung des Fluglärmgesetzes durch den Bund, dass der Verkehrsablauf am Flughafen Hamburg neu geordnet und dadurch die Fluglärmbelastungen für die Anwohner Schleswig-Holsteins vermindert werden. Die Landesregierung setzt sich mit Nachdruck für eine schnelle Einführung verbesserter, am Stand des Wissens in der Lärmwirkungsforschung orientierter Lärmschutzstandards ein.

7.4 Schadstoffimmissionen

Der Flugverkehr stellt in der oberen Troposphäre und unteren Stratosphäre die einzige unmittelbare anthropogene Schadstoffquelle dar, durch den Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂), Kohlenstoff (CO), Stickoxiden (NO_x) und flüchtigen organischen Verbindungen. Stickoxide führen in der oberen Troposphäre zu einer Erhöhung des dort zwar relativ kurzlebigen, aber besonders effektiven Treibhausgases Ozon. Die emittierten Verbindungen können einen zusätzlichen Treibhauseffekt bewirken.

Für Flugzeugemissionen sind weitere Effekte als nur der reine CO₂-Ausstoß klimarelevant, wie z.B. die Wolkenbildung durch Wasserdampf und Aerosole. Diese Effekte werden im Radiative Forcing Index (RFI) zusammengefasst (www.ipcc.ch), ihre genaue Höhe ist jedoch noch umstritten. Das Klimawissenschaftlergremium der Vereinten Nationen, der IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), schätzt die Klimawirkung nach RFI momentan auf den 2- bis 4-fachen Wert der Wirkung des reinen CO₂-Ausstoßes von Verkehrsmaschinen.

Der internationale Luftverkehr trägt weltweit zu etwa 4% zum Treibhauseffekt bei. Auf Grund der hohen bisherigen und zukünftig erwarteten Wachstumsraten von durchschnittlich 7% pro Jahr – die nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 kurzfristig unterbrochen wurden – besteht dringender Handlungsbedarf zur Verringerung der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs.

Ein hoher Anteil der innerdeutschen Flüge werden im Kurzstreckenluftverkehr durchgeführt. Aufgrund der im Vergleich zur Großluftfahrt geringen Treibstoffmengen spielen diese Flugbewegungen mit Blick auf die Schadstoffemissionen aber eher eine untergeordnete Rolle.

Ein weiterer Bereich, in dem der Luftverkehr Einfluss auf die Umwelt hat, ist der Nahbereich von Flughäfen. Dort kann auch der Schadstoffeintrag aus Flugzeugtriebwerken eine Rolle spielen.

Eine Reduzierung der von Flugzeugen ausgehenden Schadstoffemissionen bleibt - insbesondere mit Blick auf die prognostizierten hohen Zuwächse des Luftverkehrs - ein wichtiges verkehrs- und umweltpolitisches Ziel. Wesentliches Element stellt dabei die Einbindung des Luftverkehrs in ein integriertes Gesamtverkehrssystem dar:

- Emissionsverminderung durch technische Verbesserungen der Flugzeuge, d.h. Minderung der Emissionen an der Quelle durch Ausnutzung aller technischen Minderungspotenziale und durch umweltfreundlichere Flugkraftstoffe
- Verkehrsverlagerung auf schadstoffärmere und energiesparendere Verkehrsträger, soweit möglich und sinnvoll, z.B. der Wechsel im Kurzstreckenverkehr (Entfernungsbereich bis 500 km bzw. zwei bis drei Stunden Reisedauer mit der Bahn) vom Flugzeug auf die Bahn
- Vernetzung der Verkehrsträger untereinander und miteinander durch Optimierung der Schnittstellen, um effiziente Transportketten aufzubauen

Die Landesregierung spricht sich für die Einführung von emissionsbezogenen Start- und Landegebühren auf deutschen Flughäfen aus, die an den Schadstoffausstoß der Flugzeuge gebunden sind. Auf europäischer Ebene wird u.a. auch die Möglichkeit der Erhebung entfernungsbezogener Emissionsabgaben geprüft.

Das Land begrüßt die Bemühungen der Bundesregierung, sowohl innerhalb der EU als auch auf internationaler Ebene eine Kerosinbesteuerung einzuführen. Bisher ist der gewerbliche Flugverkehr nahezu weltweit von der Treibstoffbesteuerung befreit.

Anlagen 1 – 16:

Anlage 1	Begriffsbestimmungen
Anlage 2	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Flughafen Lübeck-Blankensee
Anlage 3	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Flughafen Westerland
Anlage 4	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Regionalflygafen Kiel-Holtenau
Anlage 5	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus
Anlage 6	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Hartenholm
Anlage 7	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Heide-Büsum
Anlage 8	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Helgoland
Anlage 9	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Husum-Schwesing
Anlage 10	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Itzehoe
Anlage 11	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Neumünster
Anlage 12	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Rendsburg
Anlage 13	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz St. Michaelisdonn
Anlage 14	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz St. Peter-Ording
Anlage 15	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Uetersen
Anlage 16	Passagierzahlen und Flugbewegungen (Starts) Verkehrslandeplatz Wyk/Föhr

Begriffsbestimmungen

Unter dem Oberbegriff Flugplätze unterscheidet die Rechtsvorschrift in

⇒ *Flughafen*

⇒ *Landeplatz* und

⇒ *Segelfluggelände*

Die Durchführungsvorschrift der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) differenziert im weiteren zwischen

Flughafen des allgemeinen Verkehrs ⇒ *Verkehrsflughafen*
und

Flughafen für besondere Zwecke ⇒ *Sonderflughafen*

Eine gleiche Unterscheidung wird nachfolgend auch für Landeplätze getroffen, indem auch hier zwischen

Landeplätzen des Allgemeinen Verkehrs ⇒ *Verkehrslandeplätzen*
und

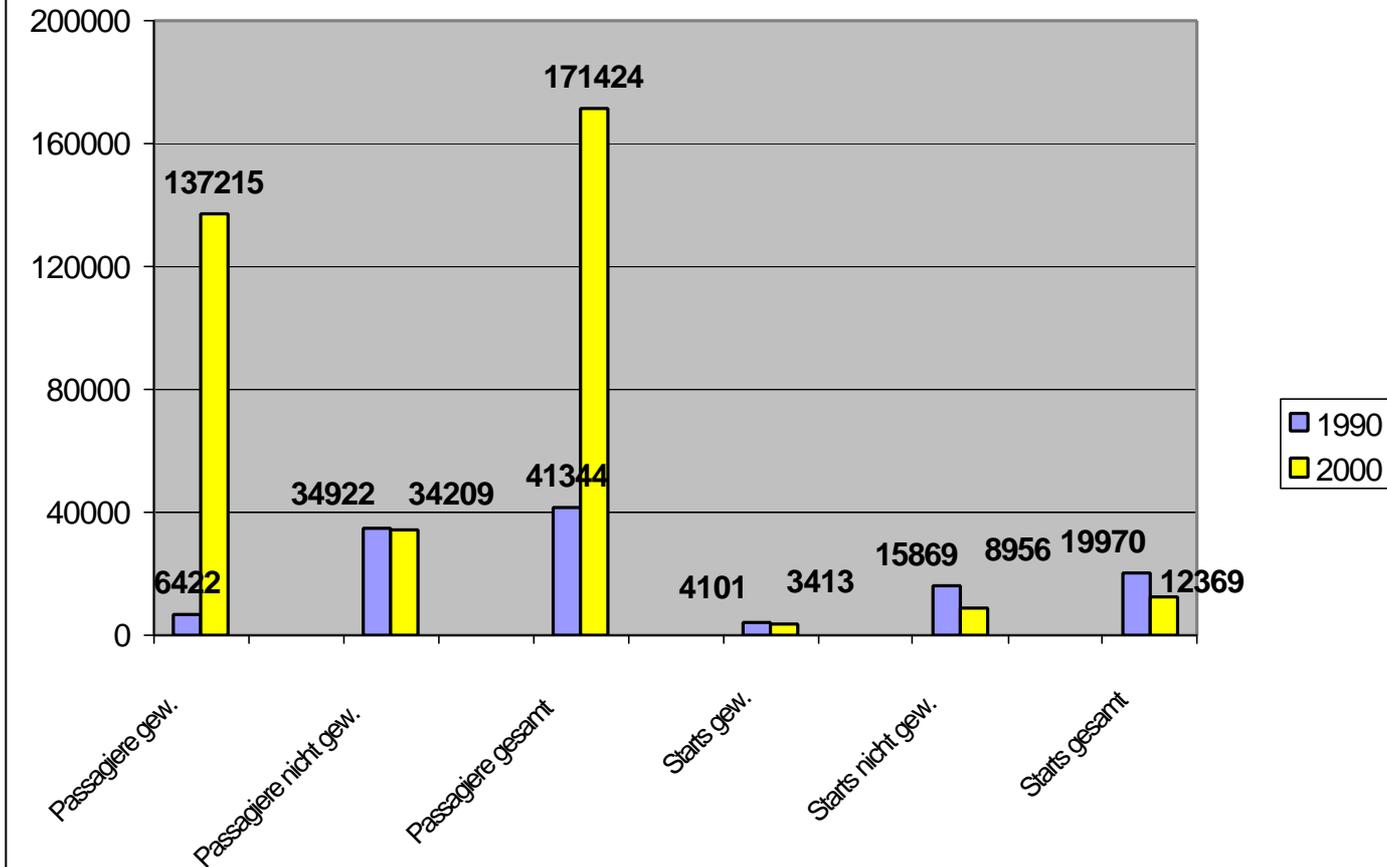
Landeplätze für besondere Zwecke ⇒ *Sonderlandeplätzen*
unterschieden wird.

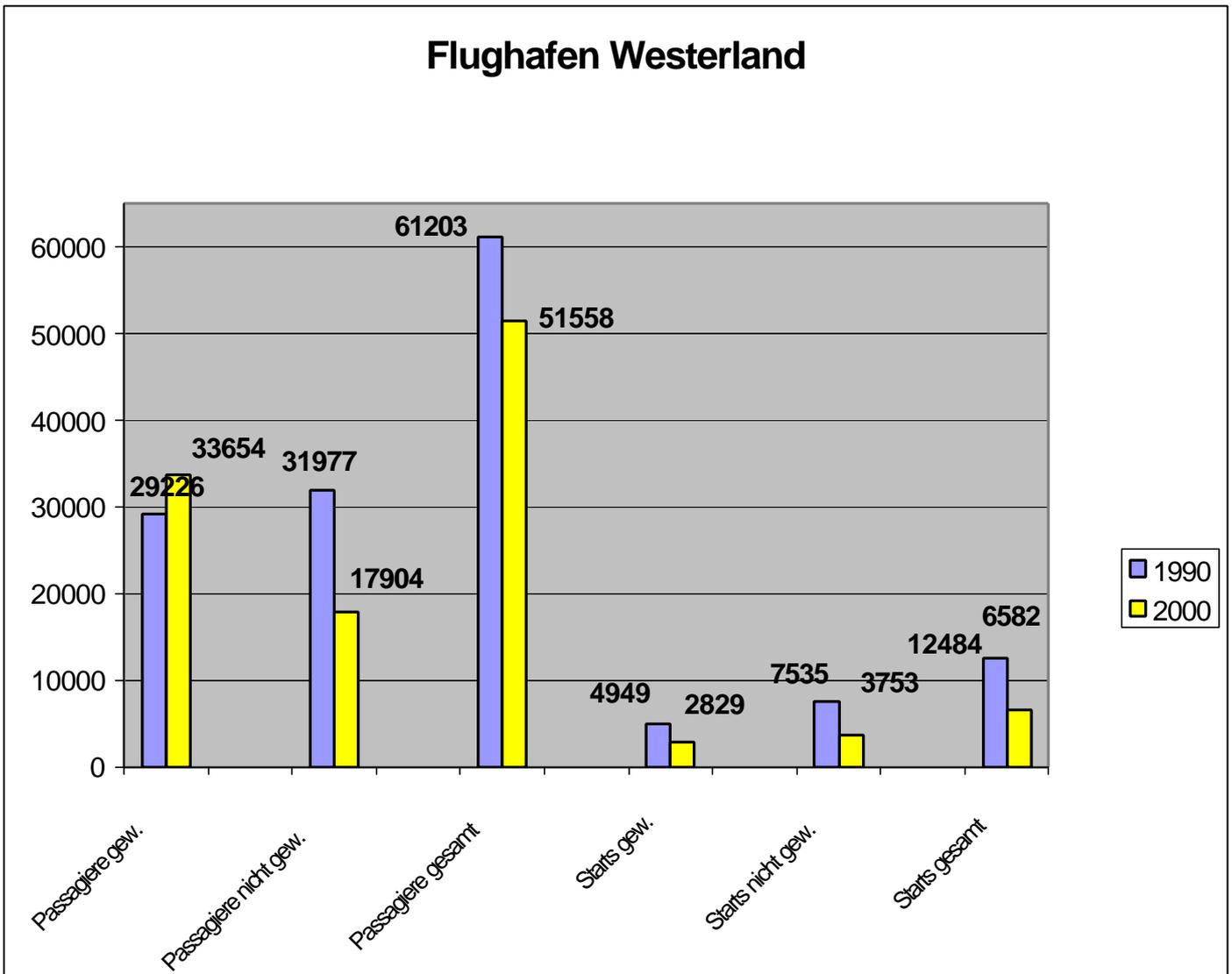
Verkehrsflughäfen und *-landeplätze* sind für den Gemeingebrauch der Luftfahrt bestimmt. Sie unterliegen der Betriebspflicht und sind grundsätzlich für jedermann nutzbar. Anders als *Sonderflughäfen* und *-landeplätze* sind sie Bestandteil der *öffentlichen Verkehrsinfrastruktur*.

Flughäfen sind Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebes einer Sicherung durch einen großen Bauschutzbereich nach § 12 Luftverkehrsgesetz bedürfen. Sie dienen vor allem dem *Linien-, Pauschalreise- und Frachtverkehr*. Um diese Verkehre sicher zu bedienen, sind solche Flugplätze mit „allwettertauglichen“ Instrumentenlandesystemen und zusätzlichen optischen Navigationshilfen ausgestattet.

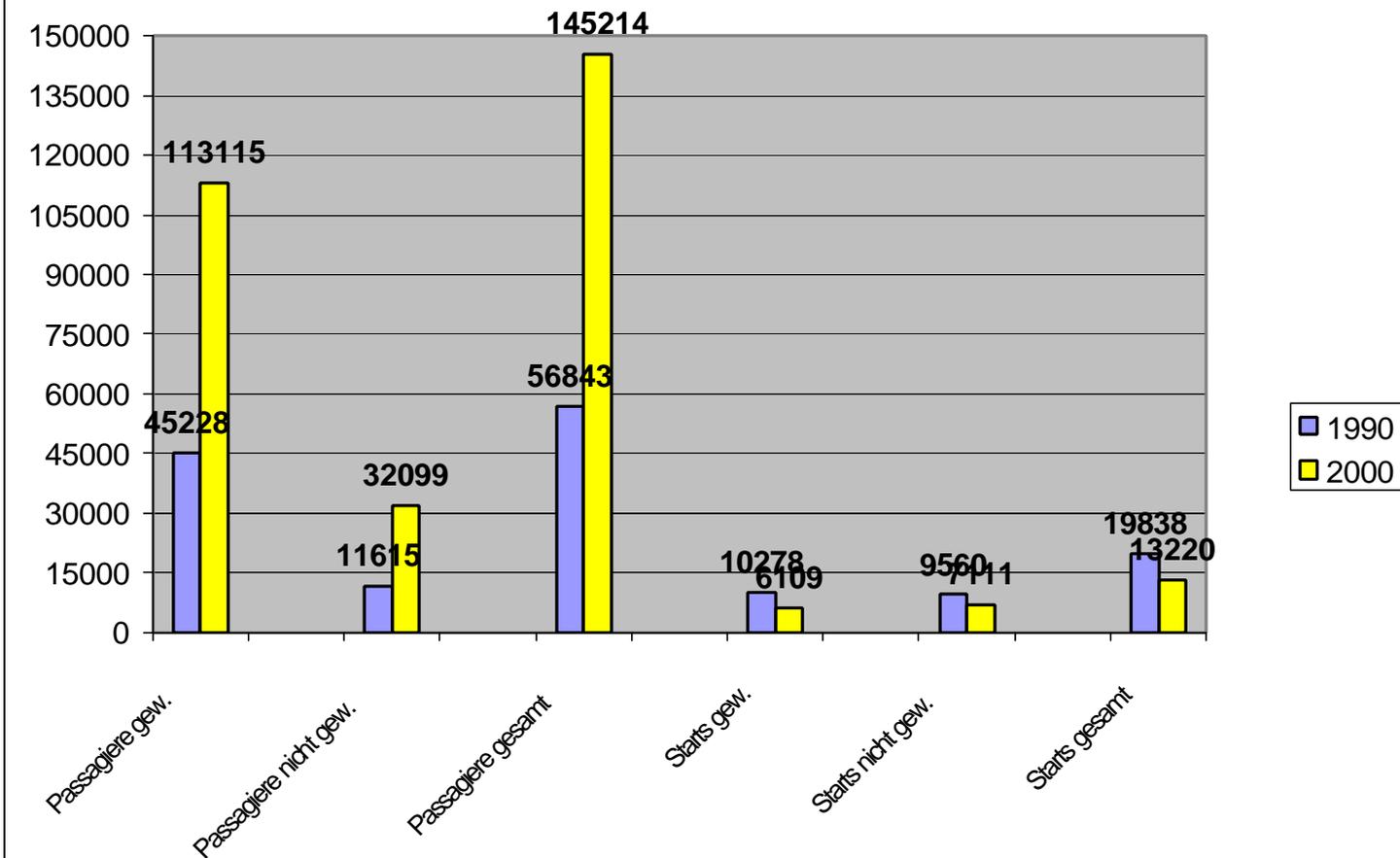
Landeplätze bedienen vor allem das Segment der „Allgemeinen Luftfahrt“. Hierzu zählen insbesondere der *Geschäftsreiseverkehr*, die *Arbeitsluftfahrt* (z.B. Flüge für Land- und Forstwirtschaft, Foto- und Vermessungsflüge etc.), *Ambulanzflüge* und vergleichbarer Flugbetrieb. In ihrer wichtigen Ergänzungsfunktion dienen sie gleichzeitig Zwecken der Privatluftfahrt und dem Luftsport. Obwohl der Betrieb von *Landeplätzen* in der Regel keines Schutzes durch einen Bauschutzbereich bedarf, sind schleswig – holsteinische Verkehrslandeplätze vereinzelt mit „beschränkten“ Bauschutzbereichen ausgestattet.

Flughafen Lübeck - Blankensee

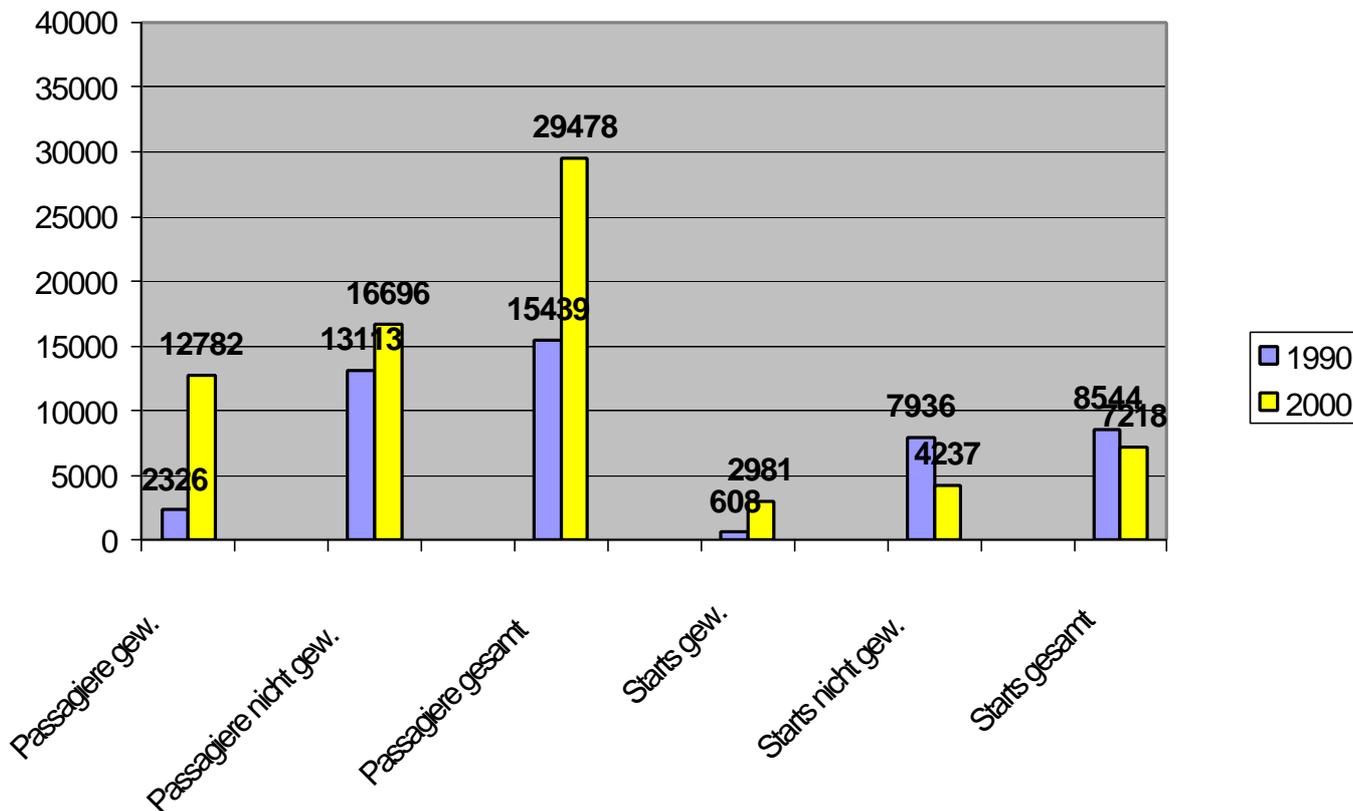




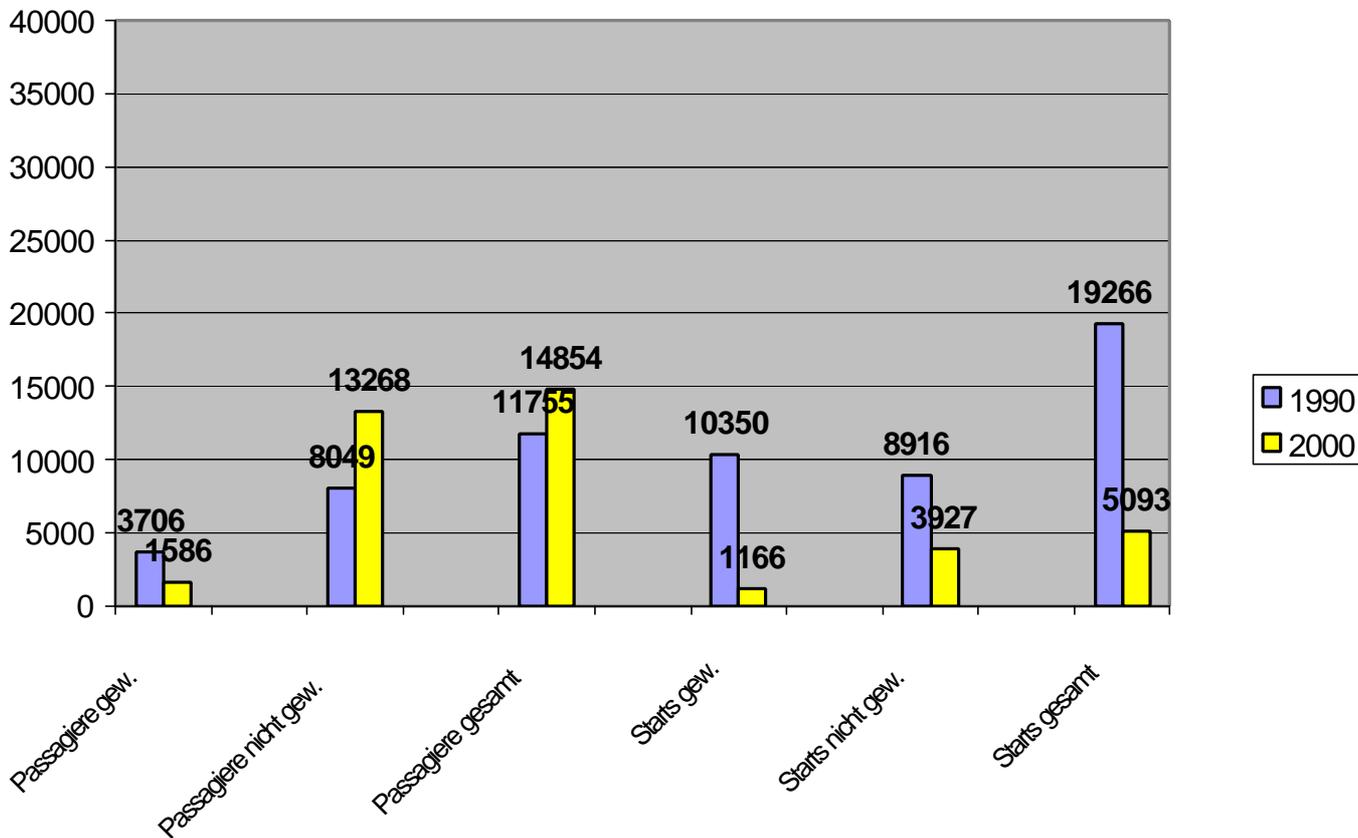
Regionalflyghafen Kiel - Holtenau



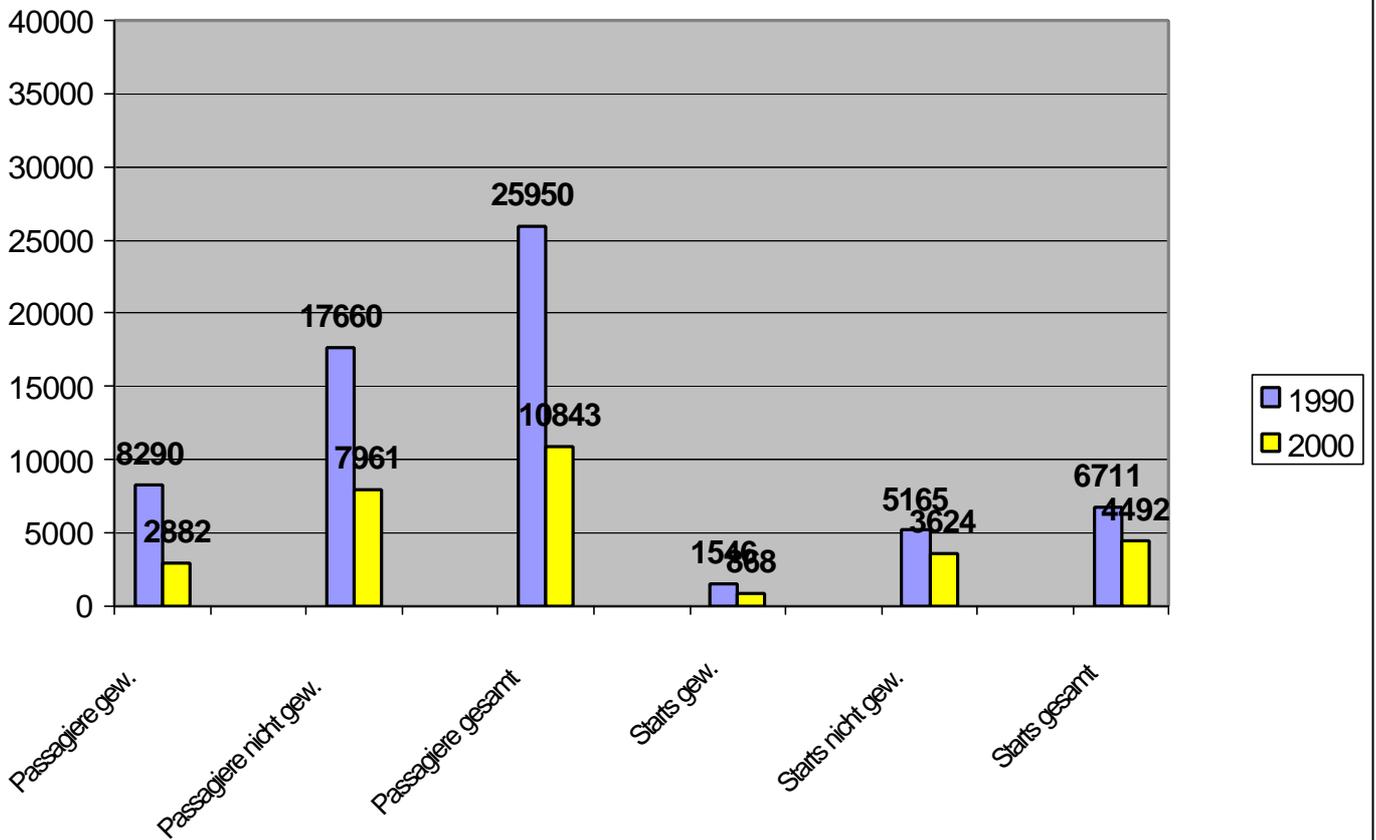
Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus



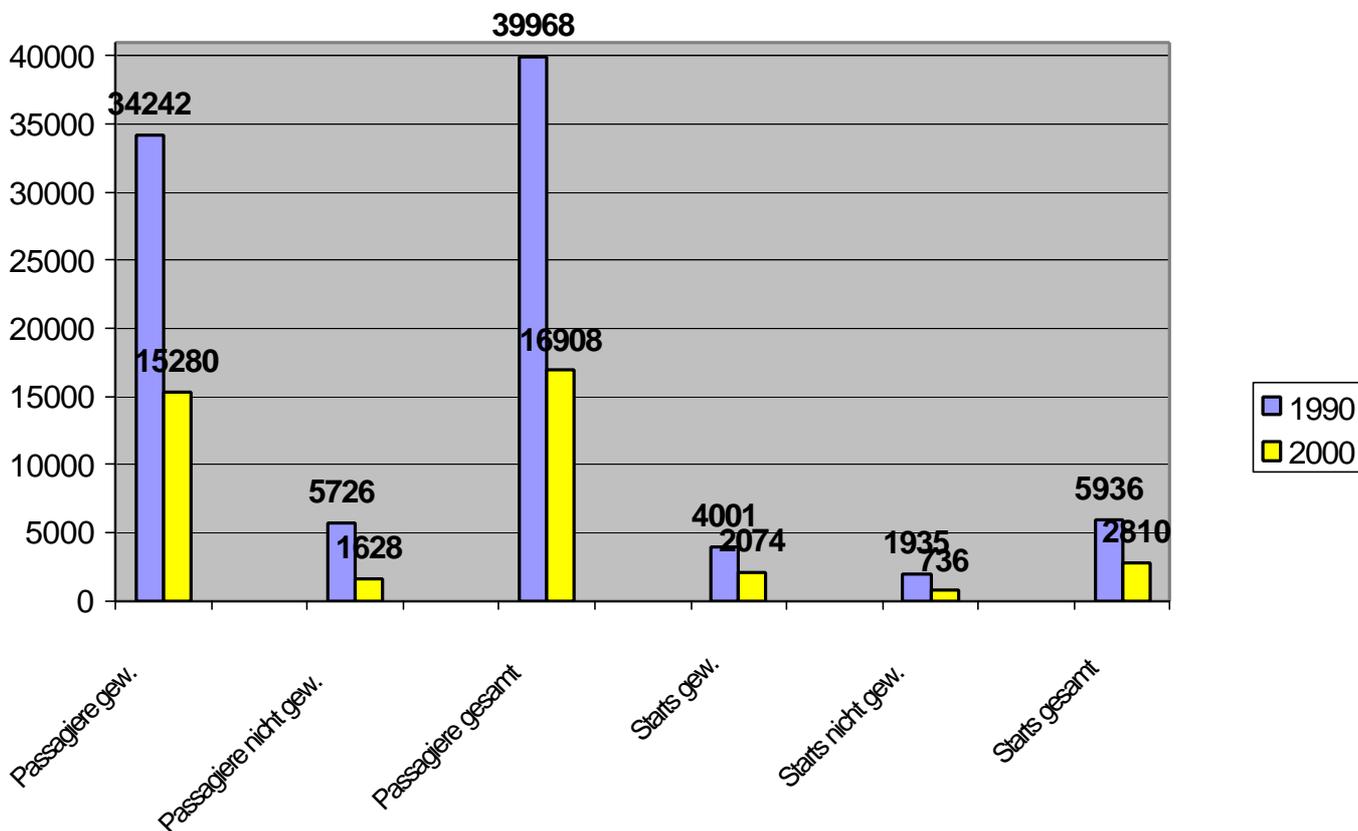
Verkehrslandeplatz Hartenholm



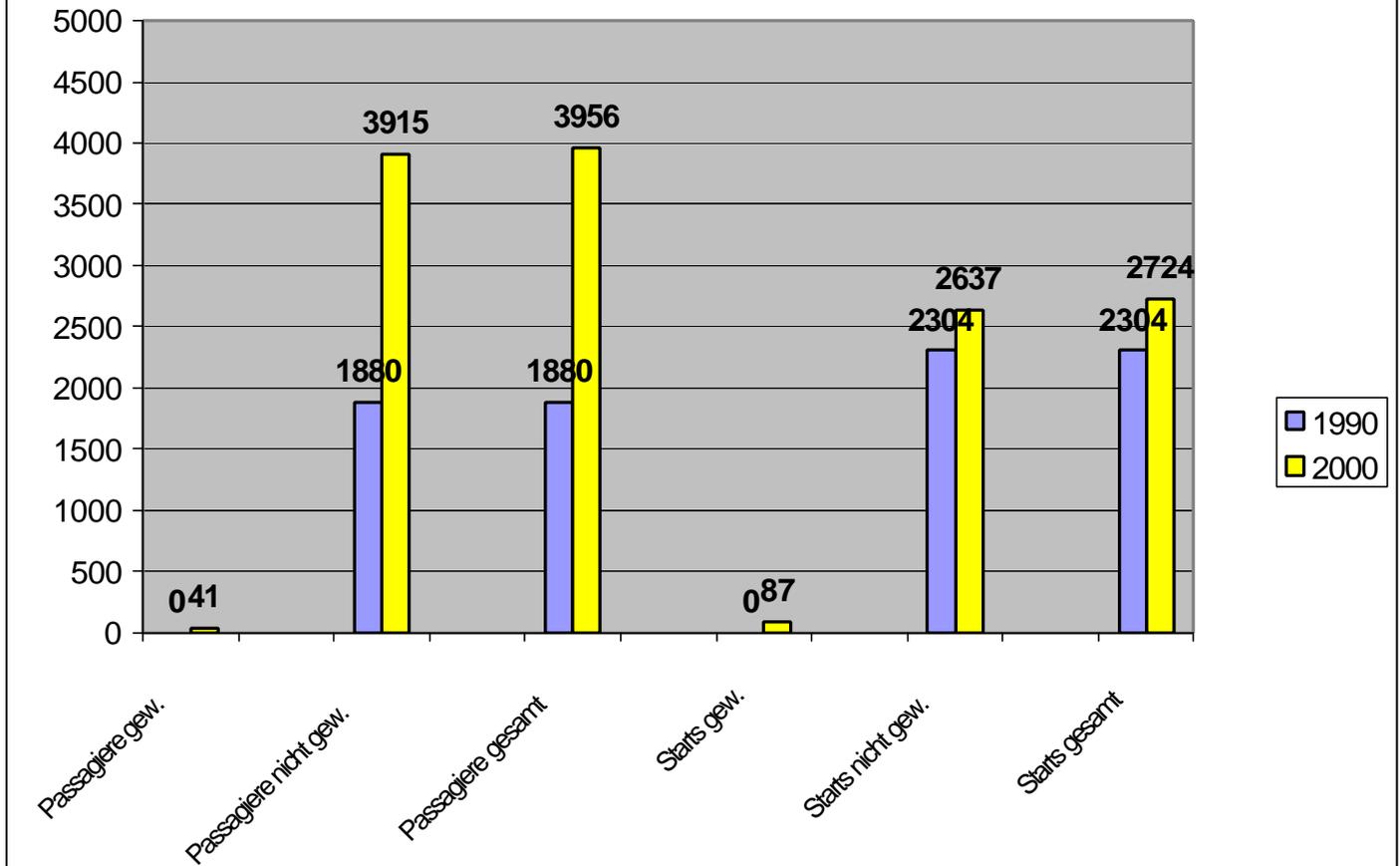
Verkehrslandeplatz Heide-Büsum



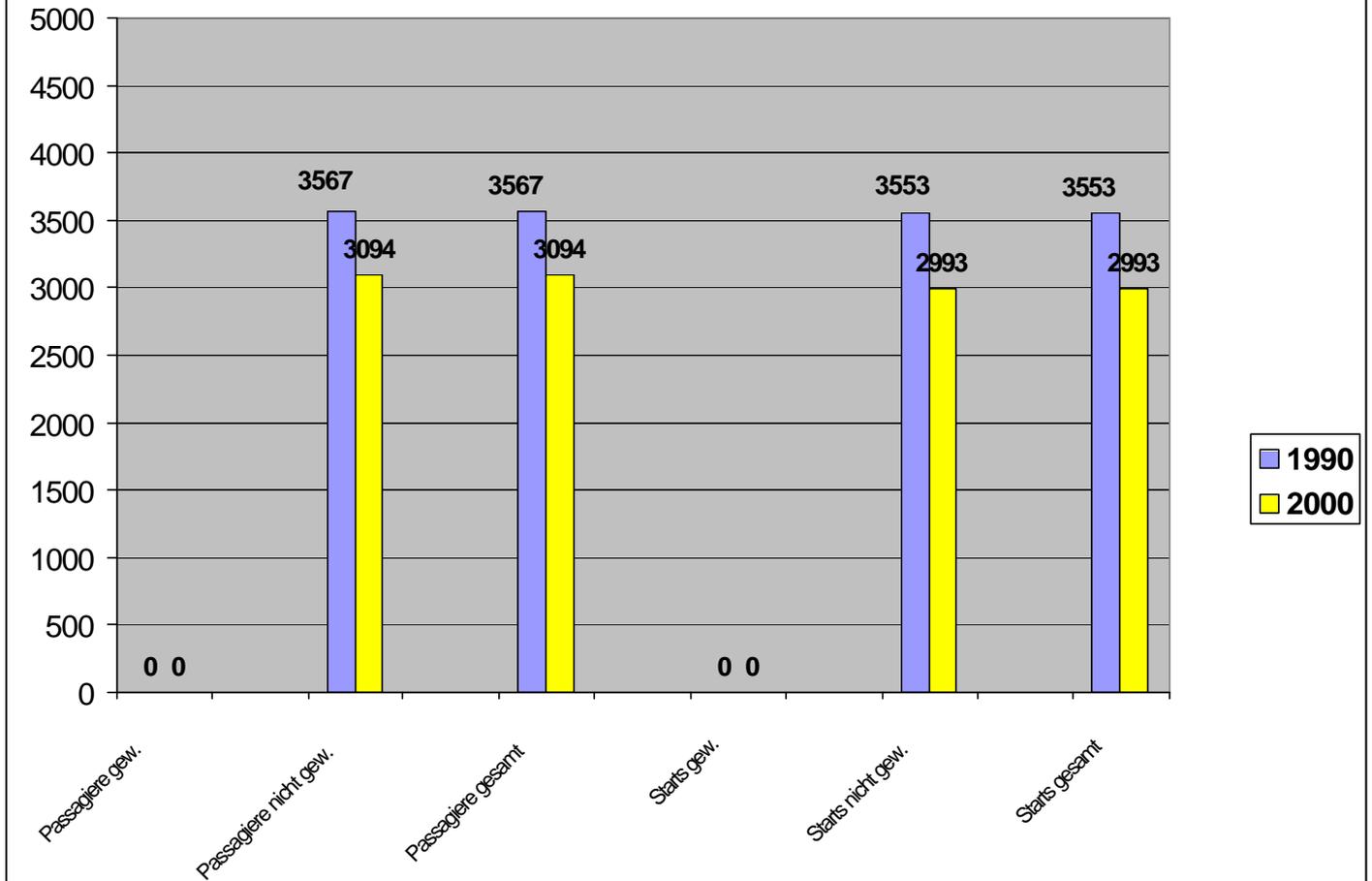
Verkehrslandeplatz Helgoland



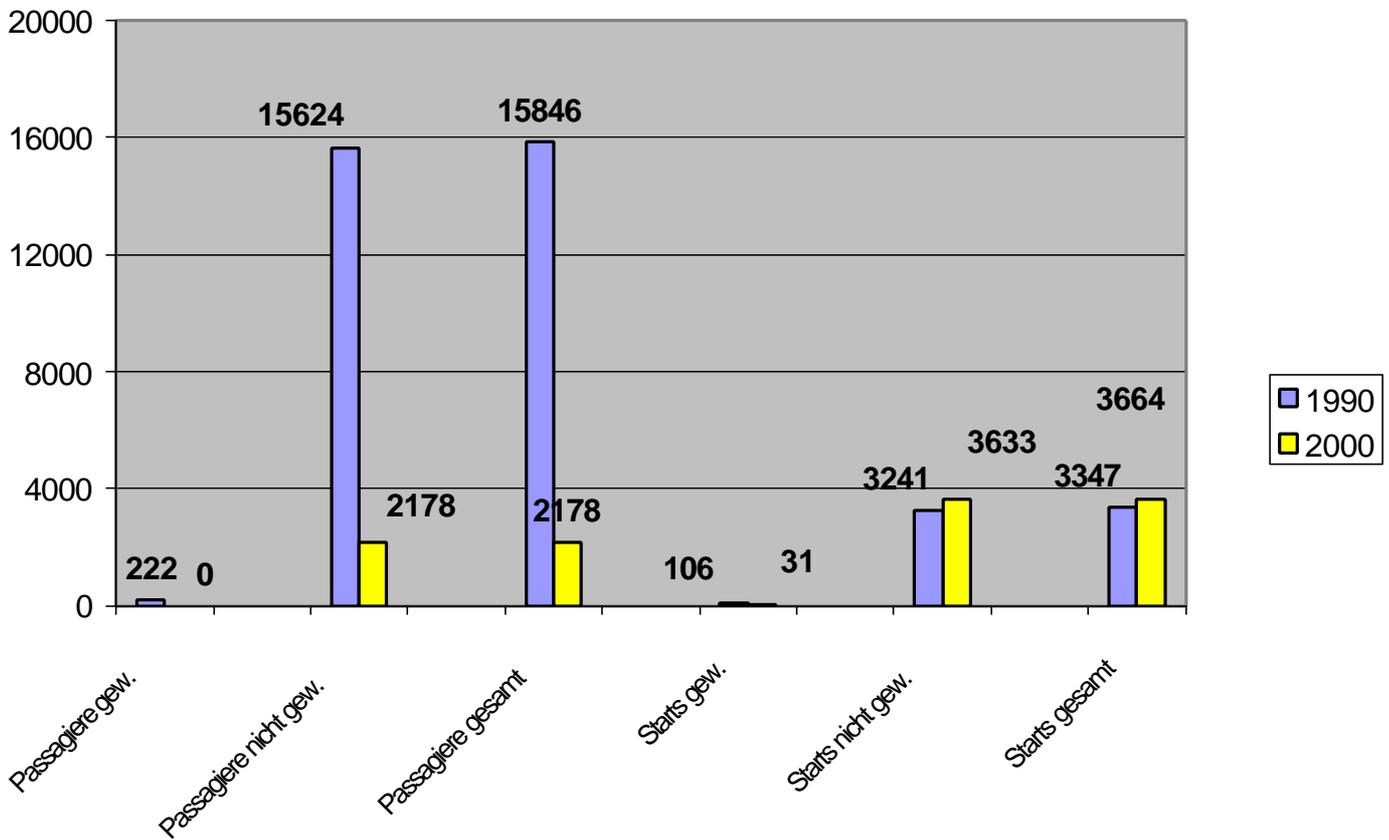
Verkehrslandeplatz Husum - Schwesing

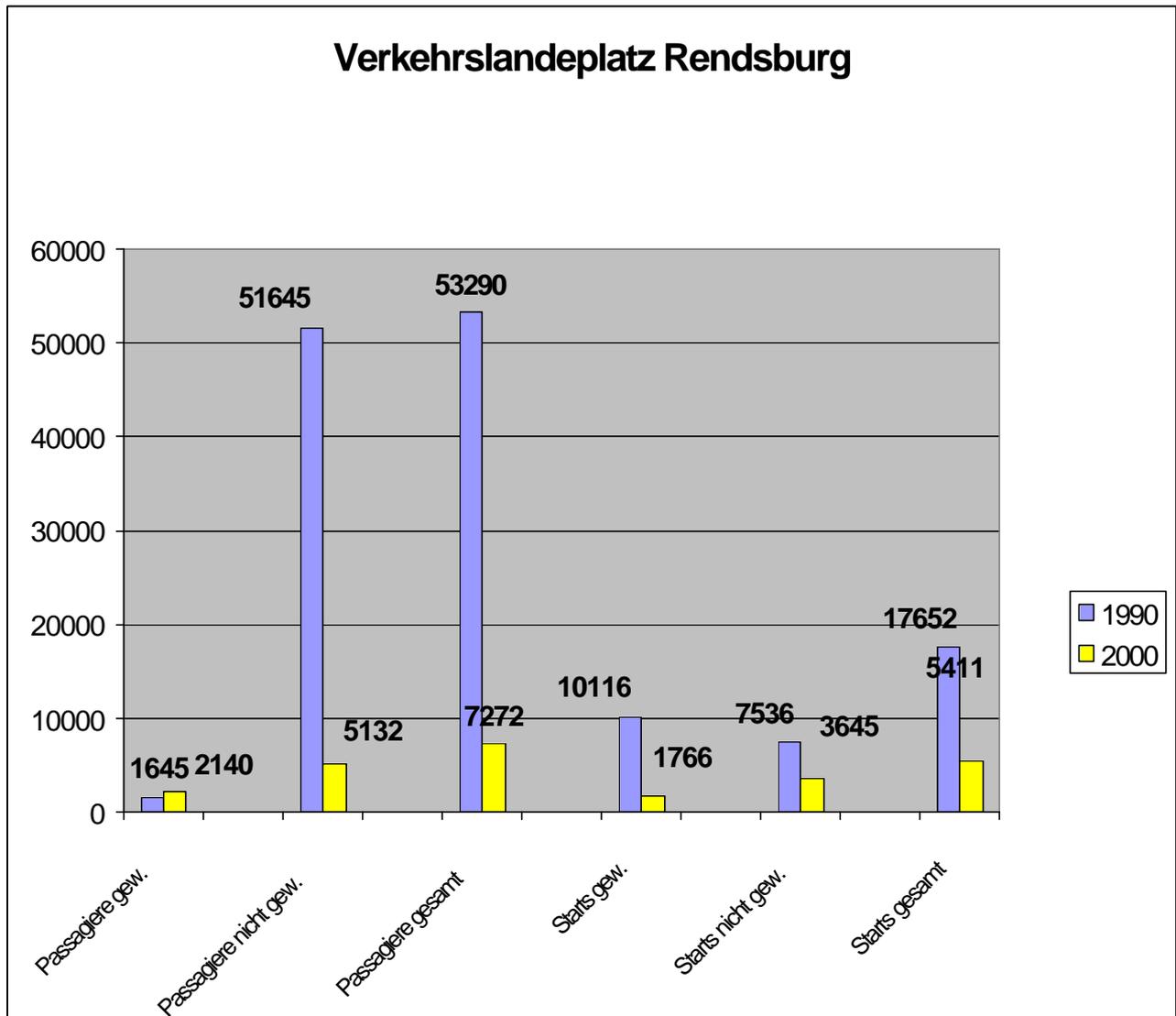


Verkehrslandeplatz Itzehoe

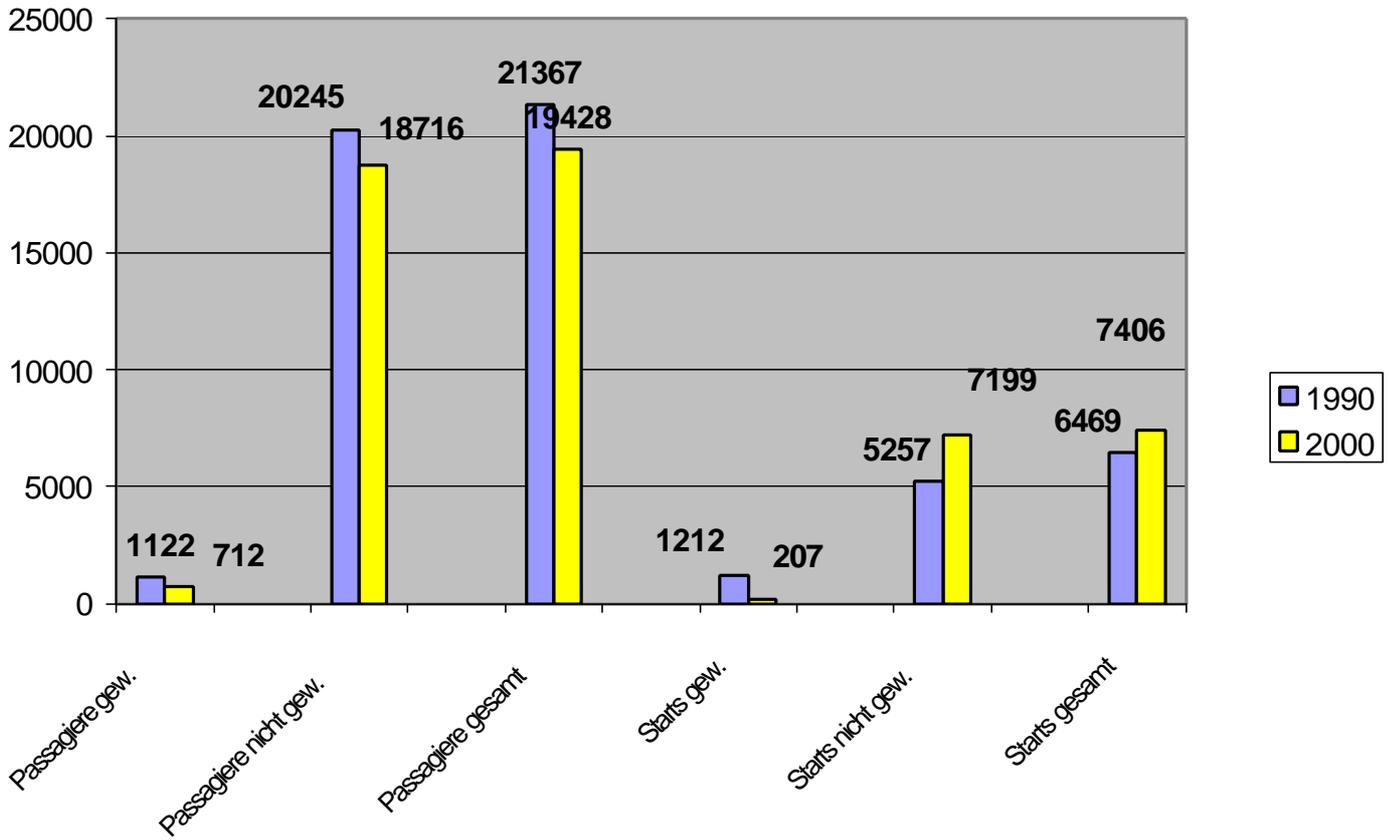


Verkehrslandeplatz Neumünster

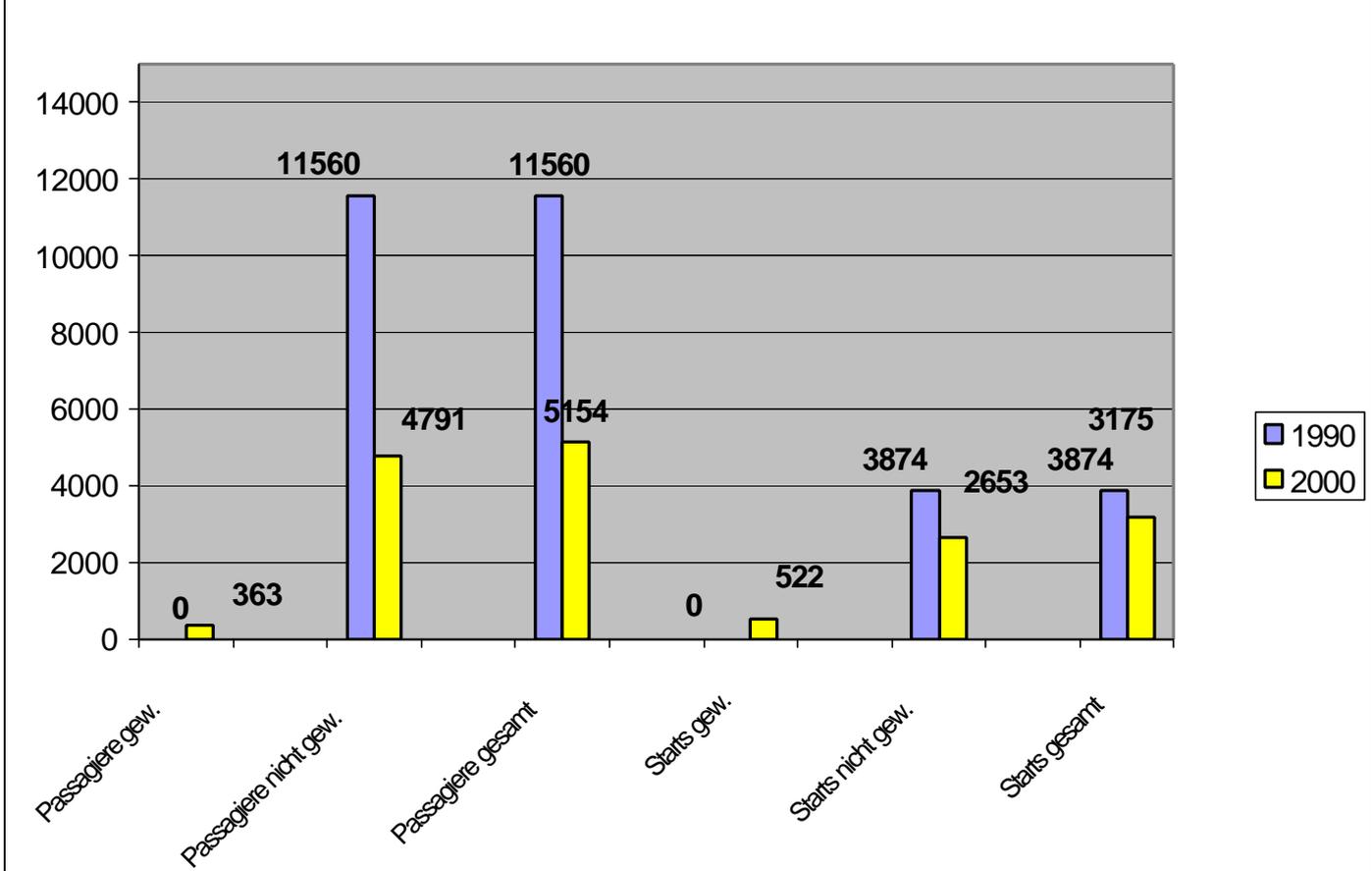




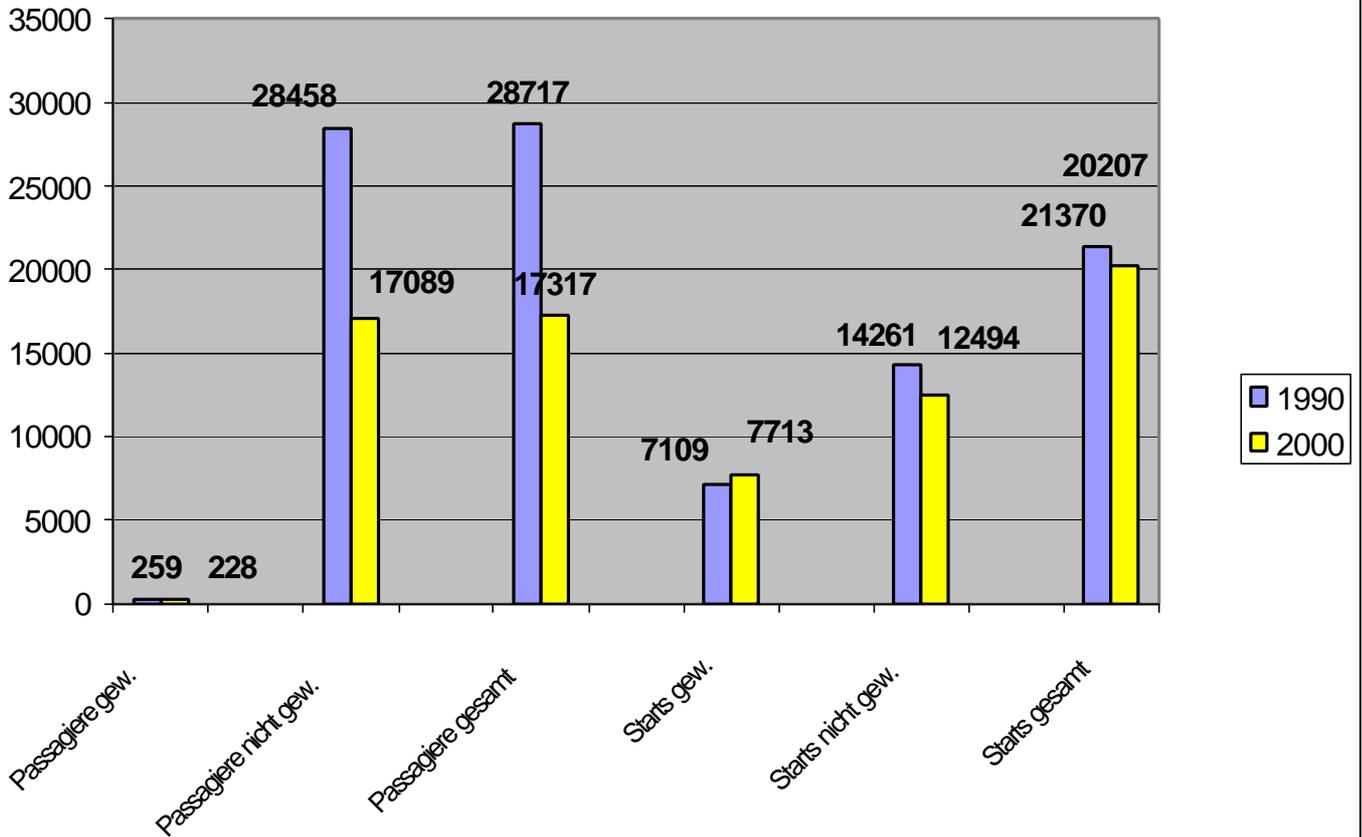
Verkehrslandeplatz St. Michaelisdonn



Verkehrslandeplatz St. Peter-Ording



Verkehrslandeplatz Uetersen



Verkehrslandeplatz Wyk/Föhr

