

Kiel, 26.03.2009

**Landtag
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn**

TOP 19, Flughafenentwicklungskonzept für Norddeutschland (Drucksache 16/2521)

Bernd Schröder:

Rahmenbedingungen und Genehmigungsprozesse optimieren

In unserem geltenden Koalitionsvertrag heißt es: „Der Flughafen Lübeck ist für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein von großer Wichtigkeit. Wir werden in Abstimmung mit Hamburg ein Flughafenentwicklungs- und Luftverkehrskonzept für Schleswig-Holstein und Hamburg in Auftrag geben. Dieses wird u.a. berücksichtigen: den zügigen Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee.“

Dieses Konzept wurde bereits im Dezember 2005 vorgelegt, es trägt den Titel „Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg“. Auf der Grundlage der Empfehlungen der Gutachter haben wir im Januar 2006 in diesem Hause beschlossen, **keinen Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau** vorzunehmen, weil dies nicht wirtschaftlich zu realisieren gewesen wäre.

Wie von Minister Dr. Marnette ausgeführt, gibt es für alle fünf norddeutschen Bundesländer „**Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik**“, die allerdings aus dem Jahr 1995 stammen. Diese Leitlinien stehen zur Aktualisierung an und es erscheint mir sinnvoll, hierbei die Vorstellungen des Bundes mit einfließen zu lassen. Das **Flughafenkonzept 2008 des Bundes** liegt bisher aber nur im Entwurf vor.

Bekannt ist, dass der Bund die großen Verkehrsflughäfen unterstützen will, dass der Neubau verhindert und der Ausbau bestehender Regionalflughäfen erschwert werden soll. Verhindern will der Bund, dass „jeder Landrat seinen eigenen Flughafen hat“. Dem ist zuzustimmen. Wir akzeptieren auch weiterhin den **Hamburger Flughafen als das Luftdrehkreuz des Nordens**. Aber unser Land braucht einen eigenen Flughafen, der mehr bietet als eine „Entlastungsfunktion für Fuhlsbüttel“, wie es in den Leitlinien von 1995 heißt.

Im Gutachten vom Dezember 2005 steht: „Der **Flughafen Lübeck** wird sich - sofern die Ausbauplanungen realistisch werden - in Zukunft als Wettbewerber Hamburgs entwickeln, ohne dessen Gateway-Funktion für Norddeutschland ernsthaft gefährden zu können.“ Die Gutachter geben folgende Empfehlung: „von Seiten Hamburgs sollte der Ausbau des Flughafens Lübeck positiv bewertet werden. Der Flughafen Hamburg wird sich im Wettbewerb positiv entwickeln“.

Dass dieser Wettbewerb gut funktioniert, sehen wir am Beispiel von Mailand, wo sogar drei Flughäfen erfolgreich betrieben werden, wobei „Mailand-Bergamo“ genau so wie „Hamburg-Lübeck“ fast ausschließlich von so genannten Low-Cost-Carriern bedient wird.

Machen wir uns nichts vor. Bezogen auf den Flughafen Lübeck-Blankensee werden die eigentlichen Entscheidungen nicht in diesem Haus in Kiel, sondern in Wellington und Dublin, den Standorten des Miteigentümers Infratil und des Hauptnutzers Ryan Air, getroffen. Ich meine hier den privaten Hauptanteilseigner und den besten Kunden des Flughafens. Unsere Aufgabe ist es, optimale **Rahmenbedingungen zu schaffen und Genehmigungsprozesse zu optimieren**. Mit dem kürzlich erteilten Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau von Blankensee haben wir unsere Hausaufgaben erledigt.

Nun geht es darum, mit unseren norddeutschen Nachbarn zu kooperieren, mit externer Unterstützung die Ziele auf dem Sektor des Luftverkehrs abzustimmen und möglichst geschlossen gegenüber dem Bund aufzutreten.