Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Speech
Kiel, 14.11.2002

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Luftverkehrskonzept

Bei all den Szenarien, die für die einzelnen Flugplätze in Schleswig-Holstein angestellt werden, möchte ich darauf hinweisen, dass man im Regelfall bei den diesbezüglichen Berechnungen vom Status Quo in der Luftfahrt ausgegangen ist. Das heißt, man hat unterstellt, dass das relative Preisniveau ungefähr gleich bleiben wird. Ich gehe aber davon aus, dass sich das Preisniveau erheblich erhöhen wird und erheblich erhöhen muss. Im Bericht wird deutlich gemacht, dass der internationale Luftverkehr weltweit mit 4 % zum Treibhauseffekt beiträgt. Rechnet man den regionalen Luftverkehr und die Sportfliegerei hinzu, so erhöht sich diese Prozentzahl noch um mindestens ein bis zwei Prozentpunkte.
Im Vergleich zum Straßenverkehr und zum Bahnverkehr werden aber weltweit vergleichsweise wenig Menschen und Güter im Luftverkehr transportiert. Das heißt, die durch den Luftverkehr verursachte relative Belastung ist sehr hoch. Dies muss sich natürlich auch in der Abgabenlast für den Luftverkehr ausdrücken. Daher wird es keinen Weg daran vorbei geben, dass die Steuer auf Flugbenzin so gestaltet wird, dass die Nachteile durch den Flugverkehr für das Weltklima minimiert werden. Ich erwarte, dass die Bundesregierung in nächster Zeit genau hier ansetzt und mit gutem Beispiel vorangeht. Vor diesem Hintergrund, glaube ich nicht, dass sich die prognostizierten Luftverkehrszahlen, trotz Globalisierung, immer halten lassen werden. Dies gilt insbesondere für den Regionalflugverkehr, für den es heute schon gute Alternativen gibt.
Betrachte ich also die beiden schleswig-holsteinischen Verkehrsflughäfen in Lübeck und in Westerland und den Regionalflughafen in Kiel, so muss ich dies immer auch vor dem Hintergrund der zukünftigen Wirtschaftlichkeit und den damit verbundenen Umweltschutzkosten tun.

Westerland hat nun ein sehr spezielles Klientel und setzt hierbei auf touristische Erreichbarkeit. Darüber hinaus sucht man weiterhin die Anbindung an den Geschäftsreiseverkehr. Der Flughafen in Westerland ist somit ein Unternehmen, dass sich seine Nische gesucht hat und in dieser Nische auch gut überleben kann, so lange der Tourismus auf der Insel zugkräftig genug ist. Und dass dies so sein wird, wird niemand bezweifeln.
Die Ausrichtung des Flughafens in Lübeck gestaltet sich da schon schwieriger. Der Lübecker Flughafen unterliegt der ganz normalen Konkurrenz. Eine Hilfe hierbei ist sicherlich, dass Lübeck als Ausweichflughafen zu Hamburg-Fuhlsbüttel fungiert. Man hat in Lübeck genau erkannt, dass man auf dem derzeitigen Niveau nur überlebt, wenn man sich auch dem Charterflugverkehr öffnet. Man steuert Ziele an, die mit anderen Verkehrsmitteln nur schwer zu erreichen sind. Mit dieser Geschäftspolitik wird der Flughafen in Lübeck sicherlich auch in Zukunft existieren können. Auch höhere Steuern auf Flugbenzin oder andere ökologisch sinnvolle Abgaben werden durch den überregionalen Flugverkehr sicherlich kompensiert werden können.
In Kiel-Holtenau sieht es da schon anders aus. Man will sich nach dem Ausbau der Startbahn dort selbst beschränken, in dem man rechtlich festlegen will, dass keine Charterflüge stattfinden dürfen. Darüber hinaus sollen mit den Umlandkommunen entsprechende Verträge geschlossen werden. Ich bin mir sicher, da nur Charterflüge langfristig die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des ausgebauten Flughafens in Kiel sichern können, wird man Charterflüge zulassen müssen. Erst einige wenige und dann immer mehr, um den Flughafen auslasten zu können, wenn in einigen Jahren die Regionalflüge unattraktiver werden. Ich sage dies nicht nur vor dem Hintergrund der Steuerdiskussionen, sondern auch vor dem Hintergrund, dass die Bahn in Zukunft, wie auf der Strecke Hamburg-Berlin, versuchen wird, seine Strecken attraktiver zu machen. Die Notwendigkeit, auch überregionale Flüge zuzulassen, hat die Stadt Kiel schon längst erkannt. In ihrer Werbebroschüre für die Olympiade 2012 nutzt sie den Hinweis auf den Flughafen Kiel-Holtenau und die damit verbundenen Ausbaupläne ganz offensiv. Der Charterflugverkehr wird also kommen. Und wenn dem so ist, dann hätte man sich eben doch lieber mit einem Flughafen an anderer Stelle in der Region auseinandersetzen sollen, der vielleicht nicht ganz so konfliktbeladen ist.
Bei den Verkehrslandeplätzen sehe ich vor allem in Husum recht gute Chancen für die Zukunft. Die Landesregierung muss Husum dabei unterstützen, sich als Mittelpunkt der Windenergiebrache weiter zu entwickeln. Dass setzt einen Offshore-Versorgungshafen voraus und damit ist natürlich auch eine Luftverkehrsanbindung verbunden. Durch die Zentralisierung der Windenergiebrache auf den Standort Husum schaffen wir auch für den Flugplatz Husum-Schwesing eine Zukunftsperspektive. Zu den Offshore-Windenergieanlagen muss es immer eine Flugverbindung geben. Genauso werden die Windenergiefirmen immer auch einzelne

Geschäftsreiseverbindungen brauchen. Somit wäre der Standort Husum ebenfalls relativ unabhängig von zukünftigen Steuer- und Abgabendiskussionen. Diese Chance für Husum und die gesamte Westküste sollte die Landesregierung daher auch gemeinsam mit uns Nordfriesen nutzen.