

## **Argumentation Flughafen Kiel-Holtenau**

Der Flughafen Kiel-Holtenau ist seit ein paar Monaten einer erneuten Diskussion zu einer möglichen Schließung ausgesetzt. Eine Kooperation aus Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke, Piraten, Attac, BUND und einigen anderen Initiativen möchte mit einem Bürgerentscheid die Schließung des Flughafens erreichen. Ein dafür notwendiges Bürgerbegehren lief zwischen Anfang September 2017 und Mitte Februar 2018. Der Bürgerentscheid ist für den 06. Mai 2018, den Tag der Kommunalwahl, vorgesehen.

Die Landeshauptstadt Kiel hat in Deutschland eine sehr periphere Lage. Daher ist sie auf eine schnelle und zuverlässige verkehrliche Anbindung angewiesen. Diese schließt neben der Erreichbarkeit über die Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie die Wasserwege auch die Luftverkehrsinfrastruktur mit ein. Dem Flughafen Kiel-Holtenau kommt in diesem Mobilitätsmix eine besondere Bedeutung zu.

Als Landeshauptstadt von Schleswig-Holstein und Oberzentrum der Region wird die überörtliche Verkehrsinfrastruktur Kiels auch von umliegenden Gemeinden und den dort ansässigen Unternehmen genutzt. Im Rahmen des angestrebten Bürgerentscheids im Mai 2018 dürften allerdings nur die Kieler Bürgerinnen und Bürger abstimmen. Einwohner der Umlandgemeinden, und somit auch die im Umland ansässige Unternehmen, sind nicht abstimmungsberechtigt und können damit keinen Einfluss auf die Entscheidung zu einer möglichen Schließung nehmen, auch wenn sie davon betroffen wären.

In diesem Papier sind Argumente zusammengetragen, die die Bedeutung des Flughafens Kiel-Holtenau hervorheben, die mögliche Entwicklungsperspektiven aufzeigen und beleuchten, welche planerischen, finanziellen und terminlichen Herausforderungen eine Schließung des Flughafens nach sich ziehen würden.

### **Historischer Hintergrund**

Der Flughafen Kiel-Holtenau entstand Anfang des 20. Jahrhunderts auf einer Fläche nördlich des Nord-Ostsee-Kanals, die im Zuge des Kanalbaus eingeebnet worden war. 1913 hoben die ersten Flugzeuge ab und ab 1914 wurde eine Marineflieger-Abteilung in Kiel stationiert. 1927 wurde die „Kieler Flughafen-Gesellschaft mbH“ gegründet und ab 1928 startete der zivile Flugbetrieb in Holtenau. Nach dem 2. Weltkrieg gab es zunächst keinen Flugbetrieb, ab 1950/1951 wurde er aber stetig wieder aufgenommen. Seit 1951 war außerdem der Segelflug in Deutschland wieder erlaubt und ab 1955 durfte in Kiel auch Motorflugsport betrieben werden. Bis 2012 wurde der Flughafen sowohl militärisch als auch zivil genutzt. In der zweiten Jahreshälfte 2012 wurde das Marinefliegergeschwader 5 (MFG 5) nach Nordholz verlegt und der Flughafen in eine rein zivile Nutzung überführt.

Der Flughafen Kiel-Holtenau liegt sieben Kilometer nördlich der Kieler Innenstadt und ungefähr 75 Kilometer Luftlinie vom Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel entfernt. Er ist über die Bundesstraße B 503, die über den Nord-Ostsee-Kanal führt, mit der Stadt verbunden.

Der Flughafen hat heute eine Fläche von ungefähr 90 Hektar. Im südlichen Teil wurden zwölf Hektar aus dem Gelände ausgegliedert, um ein Wohngebiet (Flughafen Süd) zu entwickeln. Das

ehemalige Gelände des Marinefliegergeschwaders ist zurzeit Sanierungsgebiet und für eine städtebauliche Entwicklung vorgesehen.

## Gewerbeflächenentwicklung

### Nachfrage nach Gewerbeflächen erfordert kontinuierliches Entwickeln geeigneter Flächen

2015 wurde unter Mitarbeit der KiWi das Netto-Bauland für Gewerbeflächen von Kiel erhoben. Dies hat ergeben, dass es 2015

- insgesamt 553,7 Hektar verfügbares Bauland für Gewerbeflächen gab,
- wovon 437,9 Hektar allerdings bereits belegt bzw. gerade in der Umsetzung sind.
- Neue Gewerbebauflächen, die kurzfristig verfügbar sind, umfassen 17,4 Hektar.
- Langfristig verfügbar für die Ansiedlung von Gewerbe sind 103,3 Hektar.
- Die durchschnittliche Nachfrage nach Gewerbeflächen liegt pro Jahr bei 6,3 Hektar und
- bis 2030 liegt der insgesamt prognostizierte Bedarf bei 75,4 Hektar.

Kiel hat im Vergleich zum Umland und vergleichbaren Städten in Deutschland einen geringeren Gewerbeflächenbestand. Aus diesem Grund und infolge der momentan erhöhten Nachfrage müssen in den nächsten Jahren neue Gewerbegebiete geplant, ausgewiesen und erschlossen werden. Der zukünftige Bedarf für Gewerbeflächen in Kiel wird unter anderem im Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Planungsraum II (Kiel Region) von 2015, das durch den Planungsdialog Kiel Region initiiert wurde, dargestellt. Darin heißt es, dass Kiel bis 2030 einen Gesamtbedarf an Gewerbeflächen von ungefähr 75 Hektar hat, was bedeutet, dass pro Jahr 5 Hektar neu zur Verfügung gestellt werden müssen. In den Jahren 2016 und 2017 konnte die Stadt dabei auf vorhandene, ausgewiesene Gewerbeflächen zurückgreifen. 2018 und 2019 wird die Nachfrage nach Flächen aber vermutlich das tatsächliche Angebot übersteigen. Allerdings ist ab 2020 wieder mit einer ausreichenden Verfügbarkeit von Gewerbeflächen zu rechnen.

Für die Engpässe 2018 und 2019 gibt es verschiedene Gründe. Zum einen sind die Prozesse der Bauleitplanung, die Baurecht für neue Gewerbegebiete schaffen, langwierig. Zum anderen gibt es in Kiel zwar mehrere Areale, die in den nächsten Jahren als Gewerbegebiete ausgewiesen werden sollen, die aber aufgrund ihrer Größe oder Vornutzung einen längeren zeitlichen Vorlauf benötigen. Geplant sind Gewerbegebiete in Moorsee (I-III), Holtenau Ost (auch als ehemaliges MFG 5 Gelände bekannt), in Friedrichsort und am Flughafen Kiel-Holtenau (Airpark – Boelckestraße Süd). Wenn die Realisierung dieser Flächen beginnt, was wahrscheinlich ab 2020 geschieht, wird sich die Situation des Gewerbeflächenbestandes in Kiel entspannen.

Im Rahmen des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes für die Kiel Region wurden im Planungsraum 13 überregional bedeutsame Standorte ausgewählt. Diese sollen im Zuge der weiteren Wirtschaftsraumentwicklung gezielt entwickelt oder gestärkt und gemeinsam vermarktet werden. Regional bedeutsame Nachfragen nach Gewerbeflächen sollen in Zukunft vorrangig auf diese Standorte gelenkt werden. Einer der Standorte in Kiel ist der Airpark Holtenau, der mittel- bis langfristig mit gut 18,6 Hektar verfügbarem Nettobauland am Flughafen Kiel-Holtenau entstehen soll.

## **Erweiterung der Gewerbeflächen am Flughafen in der Entwicklung**

Die Entwicklungsperspektiven des Airparks am Flughafen wurden 2017 im Rahmen eines Vermarktungskonzeptes untersucht und bewertet. Der Auftrag dafür kam von der Ratsversammlung im Mai 2017. Das Ziel des Konzeptes sollte sein, Strategien zur Akquise flugaffinen und nicht-flugaffinen Gewerbes zu erarbeiten sowie touristische Entwicklungspotentiale am Flughafen aufzudecken. Die Verwaltung der Stadt Kiel hat dieses Konzept in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Kiel, der Kieler Wirtschaftsförderung (KiWi), dem Unternehmensverband Kiel, dem Seehafen Kiel und Kiel-Marketing erarbeitet und der Ratsversammlung im November 2017 vorgelegt. Nachdem das Vermarktungskonzept mit großer Mehrheit beschlossen wurde, folgen jetzt im nächsten Schritt die Prozesse der Bauleitplanung. Die Aufstellung des betreffenden Bebauungsplans Nr. 1022 „Boelckestraße Süd“ wurde bereits Anfang 2017 vom Bauausschuss der Stadt Kiel beschlossen.

In direkter Nähe zum Flughafen entsteht in Kürze noch ein weiteres Gewerbegebiet: Boelckestraße-Nord. Der dafür benötigte Bebauungsplan (Nr. 910) wurde am 21.12.2017 rechtskräftig. Das Gewerbegebiet Boelckestraße-Nord wird eine Größe von ungefähr 9,1 Hektar umfassen. Es wird von der KiWi vermarktet und erfährt bereits jetzt eine große Nachfrage. Die Erschließung soll voraussichtlich im Frühjahr 2018 beginnen.

Ein drittes Gewerbegebiet in der Region ist in den nächsten Jahren östlich des Flughafens in Holtenau Ost geplant. Die vorbereitenden Arbeiten der Beräumung des ehemals von den Marinefliegern genutzten Geländes sind abgeschlossen, so dass bald die Prozesse der Bauleitplanung beginnen können. Im Moment zählt die Fläche als Sanierungsgebiet (nach §142 BauGB; seit 15.05.2016) und ist noch eine Liegenschaft des Bundes. Die Verwaltung der Stadt Kiel war mit einem Beschluss vom 21.04.2016 beauftragt worden, ein Verkehrswertgutachten erstellen zu lassen und anschließend, bei Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln, die Fläche zu erwerben (ungefähr 73 Hektar). Im Rahmen dieses Vorhabens wird zurzeit zur besseren Beurteilung des Geländes eine zusätzliche, vertiefte Untersuchung zu den Altlasten im Boden durchgeführt. Der Ankauf ist im Moment für 2018/2019 geplant. Nach dem Erwerb plant die Stadt Kiel als nächstes einen städtebaulichen Wettbewerb. Ein Abschluss der Bauleitplanung, in dessen Folge die Erschließung und Entwicklung des Gebietes beginnen könnte, ist allerdings noch nicht absehbar. Von der Stadt Kiel wird die Realisierung von Holtenau Ost mit langfristig angegeben (> 5 Jahre).

Die drei zukünftigen Gewerbeflächen, Airpark, Boelckestraße-Nord und Holtenau Ost, können als Erweiterung und Ergänzung der bestehenden Gewerbeansiedlung am Flughafen fungieren. Im Kieler Norden können so großflächige Gewerbegebiete mit angeschlossener Landebahn entstehen. Zusammen mit den Gewerbe- und Industrieansiedlungen in Friedrichsort können so Perspektiven für die Zukunft des Kieler Nordens im Bereich Unternehmensansiedlung und -entwicklung geschaffen werden. Diese können aber nur von der besonderen Lage und Anbindung profitieren, wenn alle vier Verkehrsinfrastrukturen erhalten bleiben: Wasser, Straße, Schiene und Luft.

### **Interkommunale Gewerbegebiete – eine zusätzliche Form der Gewerbeentwicklung**

Zusätzlich zu der innerstädtischen Planung muss bei der Gewerbeentwicklung die Kiel Region mehr in den Fokus rücken. Zukünftig sollten Gewerbegebiete vermehrt auch interkommunal entwickelt werden. Kiel hat nur ein begrenztes Flächenpotential und muss daher auch

zunehmend auf regionale Flächenangebote achten. Diese müssen als Ergänzungs- und Entlastungsstandorte betrachtet und mit den Umlandgemeinden gemeinsam entwickelt werden. Es gibt bereits verschiedene Beispiele dafür: Melsdorf und Preetz.

Anfang Februar 2018 hat die Kiel Region eine neue Grundlage für die engere kommunale Zusammenarbeit gelegt. 75 Gemeinden, inklusive der Landeshauptstadt Kiel, sind eine Kooperation eingegangen, um in den nächsten drei Jahren neue Strategien für die Entwicklung der Region zu erarbeiten. Darin eingeschlossen sind Ideen für die zukünftige Gewerbe- und Wohngebietenentwicklung.

## **Wirtschaftsfaktor – Arbeitsplätze**

### **Sicherung von spezialisierten, technologischen Arbeitsplätzen**

In Kiel und der Region gibt es spezielle flugaffine Gewerbe, die auf den Flughafen vor Ort angewiesen sind. Dazu gehören am Flughafen Kiel-Holtenau:

- E.I.S. Aircraft GmbH: sind im Bereich MRO (Maintenance, Repair & Operations) tätig. Darüber hinaus bauen sie gerade ein Drohnensystem auf und fliegen Trainingseinsätze für die Bundeswehr
- FLM Aviation: eine Flugzeugwerft; ist auf Flugzeuge und deren Erreichbarkeit angewiesen
- Air-Tech-Bildung GmbH: ist auf den Standort angewiesen, da ihre Lizenzen daran gebunden sind. Eine Umsiedlung an einen anderen Standort würde aufgrund dieser Lizenzen Jahre dauern
- atec aviation GmbH & Co. KG: Flugservice; Zulieferer für verschiedene Bauteile sowie Anbieter von Lufttaxis
- Rotorflug Airservices GmbH & Co. KGaA: Anbieter von Hubschrauber-Services
- Flughafen Kiel-GmbH: Betreiber des Flughafens
- Laroid-Textilveredelung GmbH: Textildruckerei
- Flughafenrestaurant

Am Flughafen wird eine Vielzahl von Dienstleistungen angeboten, welche in den nächsten Jahren noch erweitert werden soll. Zu diesen Dienstleistungen gehören: Pollution Control des Bundes und Data Aquisition, Vermessung, Erprobungsflüge, Hochspannungskontrollen, Pipelinekontrolle, Vogelzähl- und Wasserprobenflüge, Zieldarstellung, Offshore, Flüge für Spitzensport und Kultur, Film und Foto. Darüber hinaus sollen Ansiedlungen von Spezialunternehmen aus dem MRO Bereich forciert werden und weitere Hangars für Flugzeuge gebaut werden.

### **Verknüpfung flugaffiner und nicht-flugaffiner Unternehmen**

Es wird zukünftig am Flughafen allerdings nicht nur flugaffine Unternehmen, sondern auch nicht-flugaffine Gewerbe bzw. Einrichtungen geben. Dazu gehört zum Beispiel die Feuerwehr, welche am Flughafen eine Nordwache bauen will, die die Stadtgebiete nördlich des Nord-Ostsee-Kanals abdecken soll. Nicht-flugaffine Unternehmen werden sich voraussichtlich im Gewerbegebiet Boelckestraße-Nord ansiedeln. Eine enge Verknüpfung der nicht-flugaffinen Unternehmen mit dem Flughafen kann aber nicht von vornherein ausgeschlossen werden, da das

Mobilitätsangebot generell gilt und genutzt werden kann. Bereits heute wird der Flughafen von Unternehmern der gesamten Kiel Region genutzt.

Die zukünftige Bedarfe an Ausbildungs- und Arbeitsplätzen am und um den Flughafen können noch nicht abgeschätzt werden, da zum einen noch nicht bekannt ist, welche Unternehmen sich vor Ort ansiedeln werden, und zum anderen die zukünftigen Entwicklungen in der Luftfahrt und in der Drohnentechnik bzw. -nutzung noch nicht abzusehen sind.

Der Flughafen ist in seiner Funktion nicht nur wichtig für die Unternehmer vor Ort, sondern in der gesamten Kiel Region. Industriebetriebe, Werfen, Maschinenbauer und andere Unternehmen nutzen den Flughafen für ihre Mitarbeiter, für Kunden und für Material- und Ersatzteillieferungen.

### **Teil der harten Standortfaktoren Kiels**

Je höher die Qualität der harten und weichen Standortfaktoren umso attraktiver ist der Ort und umso wahrscheinlicher die Sicherung bereits ansässiger und Anwerbung neuer Unternehmen. Zu den harten, quantifizierbaren Standortfaktoren gehört neben Flächenangeboten, Nähe zu Märkten, Kosten und Fachkräfteverfügbarkeit insbesondere die Verkehrsanbindung, im Idealfall per Straße, Schiene, Wasser und Luft. Die Verknüpfung aller vier Verkehrsträger ist in Kiel vor allem in den Stadtteilen Holtenau, Pries und Friedrichsort im Kieler Norden vorhanden. Über die B 503 gibt es eine kurze Verbindung zum überörtlichen Straßennetz. Hinzu kommt die Anbindung an das überörtliche Schienennetz, die Ostsee und den Nord-Ostsee-Kanal sowie die Luftverkehrsinfrastruktur am Flughafen Kiel-Holtenau.

Diese Anbindungsqualität und die zukünftige Flächenverfügbarkeit begründen ein enormes Potential für bereits in der Kiel Region ansässige Unternehmen sowie Neuansiedlungen, welche in den nächsten Jahren zu weitreichenden Veränderungen in den drei Stadtteilen führen werden. Durch die Entwicklung von Holtenau Ost, dem Gewerbe- und Industriegebiet Friedrichsort, dem Airpark südlich der Boelckestraße und dem Gewerbegebiet nördlich der Boelckestraße entsteht ein großes Flächenangebot (ca. 80 Hektar), welches für vielseitige gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehen wird.

## **Zukünftige Potentiale des Flughafens**

### **Räume schaffen für zukünftige Entwicklungsperspektiven**

Am 16.11.2017 wurde von der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel das Konzept zur „Vermarktungsstrategie für den Airpark Kiel-Holtenau“ beschlossen. Damit wurde eine Grundlage zur weiteren Entwicklung von Gewerbe direkt am Flughafen gelegt. Im nächsten Schritt folgen die Prozesse der Bauleitplanung. Sollte der Flughafen Planungs- und Investitionssicherheit bekommen, können sich zukünftig weitere flugaffine und nicht-flugaffine Unternehmen am Flughafen ansiedeln.

Zukünftige Entwicklungen in der Luftfahrt sind heute noch nicht absehbar. Es gibt erste Entwicklungen in Richtung Elektroflugzeuge oder zum Antrieb mittels Brennstoffzellen. Mit diesen neuen Antriebsarten entstehen neue Möglichkeiten in der Luftfahrt. So wird es in Zukunft

möglich sein, lärmgemindert und eventuell auch platzsparender zu starten und zu landen. Forschung in diesen Bereichen betreiben unter anderem Airbus und Siemens.

Ein weiteres großes Feld, welches in seinen ganzen Entwicklungsperspektiven noch nicht absehbar ist, ist der Einsatz von Drohnen. Ihre Einsatzmöglichkeiten beginnen wir gerade erst zu verstehen. Die Entwicklung, Wartung und Nutzung von Drohnen wird in Zukunft wahrscheinlich stark zunehmen, aber voraussichtlich auf bestimmte Infrastrukturen angewiesen sein. Die Nutzung von Drohnen wird sich aber nicht auf Güter beschränken. Am 31.01.2018 testet Airbus das autonome Flugtaxi Vahana, mit dem eine Person fliegen kann und mit dem Airbus in der Zukunft das Verkehrschaos in Städten umfliegen möchte. Auch für diese Form des autonomen Fliegens wird man weiterhin bestimmte Infrastrukturen brauchen. Dies liegt zu großen Teilen auch am deutschen Baurecht bzw. am Bundesimmissionsschutzgesetz. Das Starten, Landen und Fliegen wird auch in Zukunft nicht überall möglich sein und in geordneten Verhältnissen stattfinden müssen.

### **Verknüpfung von Luft- und Wasserinfrastruktur für Offshore-Wind**

Planungssicherheit des Flughafens kann darüber hinaus genutzt werden, die im Moment angebotenen Dienstleistungen zu sichern und zu erweitern. Vor allem im Bereich Beobachtungs- und Wartungsflüge sowie Offshore Windanlagen eröffnen sich weitere Nutzungsfelder. Im Gutachten zur Erstellung eines Norddeutschen Luftverkehrskonzeptes wird der Flughafen Kiel-Holtenau als einer von vier Flugplätzen in Schleswig-Holstein genannt, der zur Versorgung von Offshore-Windkraftanlagen besonders geeignet ist. Laut Gutachten wären vor allem Orte geeignet, die sowohl einen Flughafen als auch einen Hafen hätten, da dadurch flexibel auf die Bedingungen und Erfordernisse der Offshore-Branche reagiert werden kann. Als bereits bestehendes Beispiel wird in dem Gutachten der Flughafen Emden genannt.

### **Szenario der Schließung des Flughafens – eine Analyse**

Ziel der Initiatoren des Bürgerbegehrens ist, den Flughafen zu schließen und im Anschluss einen neuen Stadtteil mit Wohn-, Gewerbe- und Erholungsflächen zu entwickeln. Dieses Szenario wurde in einem Gutachten der Prognos AG ebenso analysiert wie die Weiternutzung des Flughafens. Beide Szenarien haben einen Einfluss auf verschiedene Faktoren: Luftverkehrsinfrastruktur, Wohnungsbau, Verkehre und soziale Komponenten ebenso spielen Zeit und Finanzen eine bedeutende Rolle.

#### **Zeitbezogene Aspekte**

**Formelle Schließung schnell umsetzbar –  
aber anschließende Prozesse zeitlich nicht festzulegen**

Die Schließung eines Flughafens ist formell relativ schnell umsetzbar. Die Abwicklung des Flughafens im Anschluss dauert im Regelfall allerdings mehrere Jahre und ist zeitlich nicht festzulegen. In diesem Prozess muss ein Planfeststellungsverfahren durch den Landesbetrieb

Straßenbau und Verkehr durchgeführt werden, bei dem die Verfahrensdauer mindestens zwei Jahre ist. Im Anschluss können die Betroffenen den Klageweg beschreiten.

Parallel zum Planfeststellungsverfahren zur Schließung des Flughafens könnte theoretisch die Bearbeitung des Flächennutzungsplans der Stadt Kiel und darauf folgend die Bearbeitung des Bebauungsplanes zum Gebiet stattfinden. Dieses Vorgehen ist allerdings relativ unwahrscheinlich, da zum einen der Ausgang der Schließung nicht vorhergesehen werden kann und es zum anderen keine freien Kapazitäten in der Planung bei der Stadt Kiel gibt, sodass der Flächennutzungsplan und der Bebauungsplan (bzw. die Bebauungspläne) nicht sofort und dringlich bearbeitet werden könnten.

Hinzu kommt, dass bei der Entwicklung einer Fläche dieser Größe vorbereitende Planungen notwendig sind. Dazu gehören ein „Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept“, in welchem das Gebiet unter regionalen und gesamtstädtischen Rahmenbedingungen betrachtet wird und das die Grundlage für sämtliche Programme der Städtebauförderung ist, und ein „Städtebaulicher Rahmenplan“, der in Verbindung mit Bürgerbeteiligung und einem Wettbewerbsverfahren die Leitlinie und Ziele für die zukünftige Entwicklung formulieren kann.

In den darauf folgenden Schritten der Bauleitplanung müsste zunächst der Flächennutzungsplan geändert werden, in dem die heutige „Fläche für den Luftverkehr“ in ein Mischgebiet bzw. in Bereiche für Wohnen, für Gewerbe und für Erholung umgewandelt wird. In einem zweiten Schritt werden anschließend die Grenzen für mögliche Bebauungspläne festgelegt und die Pläne aufgestellt. Im Rahmen der Bearbeitung der Bebauungspläne sind verschiedene Gutachten zu erheben, so zum Beispiel die Lärmtechnische Untersuchung, der Grünordnerische Fachbeitrag, die Verkehrstechnische Stellungnahme und ein Gutachten zu möglichen Kontaminationen und Kampfmitteln. Zusätzlich ist sowohl bei der Änderung des Flächennutzungsplans als auch bei der Aufstellung der Bebauungspläne eine Umweltprüfung (die Ermittlung von Umweltauswirkungen auf bestimmte Schutzgüter) erforderlich. Im Anschluss an die Erstellung der Pläne gibt es jeweils eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit.

Bei der Aufstellung möglicher Bebauungspläne auf dem heutigen Flughafengelände könnte es zu Verzögerungen kommen, da eine große Maßnahme am Flughafen von den Anliegern in Holtenau und Altenholz kritisch betrachtet wird und somit mit einer Vielzahl an Eingaben gerechnet werden könnte. Generell kann die Länge der Verfahren der Bauleitplanung im Vorfeld nicht benannt werden. Im Idealfall ist für die informellen und formellen Planungsschritte ein Zeitraum von 10 Jahren möglich, allerdings nur, wenn es keine langwierigen Klageverfahren gibt, die Planungskapazitäten bei der Stadt zur Verfügung stehen und die Beteiligungsprozesse im üblichen Zeitrahmen bleiben würden.

Wenn die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sind, kann die Erschließung des Geländes beginnen. Einen genauen Zeitrahmen kann man, aufgrund der Unkalkulierbarkeit der vorausgehenden Prozesse, nicht festlegen bzw. voraussehen.

Die Stadt Kiel hat die Bearbeitung von Bebauungsplänen 2015 in ein neues System mit verschiedenen Prioritätsstufen umgewandelt, welches zu mehr Transparenz und einer effektiveren Bearbeitung führen soll. Die Bebauungspläne und zugehörige Änderungen des Flächennutzungsplans werden in drei Prioritätsstufen einsortiert: 1. „Aktuell zu bearbeitende Bebauungspläne bzw. städtebauliche Rahmenpläne“, 2. „Nachrücker“ und 3. „Anstehende Planverfahren“. Der Bebauungsplan zum Airpark (Boelckestraße Süd) ist im Moment in Stufe 2, ebenso wie die Rahmenplanung für Holtenau Ost. In welche Stufe die Bebauungspläne des Flughafens eingeordnet werden würden, ist nicht bekannt, da die Stadt Kiel eine Umwandlung

des Flughafens zurzeit nicht plant. Da es eine neue Planung wäre, ist zu vermuten, dass die Einordnung in Stufe 3 erfolgen würde, was das Verfahren zeitlich weiter nach hinten schieben würde.

Die räumliche Nähe von Flughafen und Holtenau Ost könnte die Annahme zur Folge haben, dass eine gemeinsame Entwicklung der beiden Flächen sinnvoll sein könnte. Aufgrund der Größe des Geländes, knapp 200 Hektar, und der mangelnden Planungskapazitäten ist dieses Vorgehen von Seite der Stadt Kiel eher unwahrscheinlich.

## **Einordnung der Infrastruktur**

### **Bedeutung der Luftverkehrsinfrastruktur für die Region**

„Luftverkehrsinfrastruktur ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und darf daher nicht leitfertig aufgegeben werden“ steht im Norddeutschen Luftverkehrskonzept. Vor allem wenn der Flughafen für seine Region ein bedeutsamer Standortfaktor ist, sollte er im Bestand erhalten bleiben. In Schleswig-Holstein ist der Flughafen Kiel-Holtenau einer von sieben Flugplätzen mit Relevanz für die kommerzielle Allgemeine Luftfahrt und zählt als Regionalflughafen.

Der Begriff „Regionalflughafen“ ist nicht eindeutig definiert. Grundsätzlich gehören aber alle Flughäfen dazu, die nicht zu den internationalen Verkehrsflughäfen gezählt werden. Laut EU sind alle Flughäfen Regionalflughäfen, die weniger als fünf Millionen Fluggäste im Jahr haben.

Regionalflughäfen haben in erster Linie eine Bedeutung für die Regionalwirtschaft und für vor Ort ansässige Sportvereine. Ihre volkswirtschaftliche und regionalpolitische Bedeutung haben sie vor allem für Arbeitsplätze, die Unternehmen der Region, Investitionen in die Region und die individuelle Erreichbarkeit. Regionalflughäfen dienen dazu, Regionen über Hubs an das weltweite Netz anzubinden sowie eine optimierte Infrastruktur und non-Aviation-Leistungen für den Privatreisemarkt anzubieten.

### **Für den Verlust der Luftverkehrsinfrastruktur gibt es keinen Ersatz**

Wenn ein Flughafen offiziell geschlossen wird, kann diese Schließung nicht mehr rückgängig gemacht werden. Für Kiel würde dies bedeuten: wenn der Flughafen einmal geschlossen ist, bekommt die Stadt keinen neuen Flughafen mehr, da bei den heutigen Auflagen und Bedenken der Bevölkerung gegen Flughäfen ein neuer Flughafen keine Genehmigung mehr erhalten würde.

Die Start- und Landebahn des Flughafens Kiel-Holtenau ist mit einem Instrumentenlandesystem (ILS) der Kategorie I ausgestattet. Die Landebahn ist 1382m lang und 30m breit. Bis 2005 wurden Linienflügen unter anderem nach Berlin, Frankfurt, München und Köln/Bonn angeboten. Bis 2012 wurde der Flughafen sowohl militärisch als auch zivil genutzt. Nach der Verlegung des Marinefliegergeschwaders 5 (MFG 5) in den Fliegerhorst Nordholz ist die Nutzung rein zivil.

Flughäfen bzw. Landeplätze in der Umgebung mit ziviler Nutzung sind: Rendsburg-Schachtholm und Neumünster (haben beide kein Instrumentenlandesystem – gelten aber als Verkehrslandeplätze), Schleswig-Kropp, Wahlstedt, Sierksdorf/Hof Altona (gelten nur als Sonderlandeplätze). Die größeren Flughäfen in Schleswig-Holstein und Hamburg sind: Hamburg Fuhlsbüttel, Lübeck und Sylt.



## Wohnflächenentwicklung in Kiel

### Die genaue Zahl der in Kiel benötigten Wohnungen ist schwer kalkulierbar

Die Stadt Kiel hat 2015 einen Masterplan Wohnen aufgestellt, in dem bis 2025 ungefähr 10.000 neue Einwohner prognostiziert sind. Für diese würden ungefähr 9.000 neue Wohnungen benötigt. Auf die Jahre aufgerechnet ergibt dies 800 Wohnungen pro Jahr, die in Kiel neu gebaut bzw. neu geschaffen werden müssten. Bis 2030 liegt der Bedarf bei ungefähr 12.000 neuen Wohnungen. Im Wohnungsmarktkonzept von 2013 ging die Stadt Kiel noch von einem Bedarf von 9.000-12.500 Wohnungen bis 2025 aus und berechnete dafür einen Flächenbedarf von 123 Hektar. Die genaue Entwicklung der Einwohnerzahlen und davon abgeleitet der Bedarf an Wohnraum ist schwer kalkulierbar.

Im Wohnbauflächenatlas der Stadt Kiel sind die Wohnbauflächen nach Entwicklungshorizont aufgeschlüsselt. Mit dem Stand von September 2017 plant die Stadt kurzfristig (unter 1 Jahr) 1.745 Wohneinheiten, mittelfristig (1-5 Jahre) 2.612 Wohneinheiten und langfristig (über 5 Jahre) 5.007 Wohneinheiten zu schaffen. Insgesamt sind dies 9.364 Wohneinheiten auf 138 Hektar. Darin enthalten sind auch Wohnungen im Kieler Süden (z.B. Meimersdorf) und Holtenau Ost (beide über 5 Jahre).

Zusätzlich sollte vermehrt danach geschaut werden, ob und wie interkommunale Wohngebiete entwickelt werden können. Rechtlich gibt es keine Bedenken und bereits gute Erfahrungen mit interkommunalen Gewerbegebieten. Die neu geschaffene Kooperation zwischen Kiel und den Umlandgemeinden könnte ein Schritt in die richtige Richtung – der Entwicklung der Region als Ganzes – sein.

Bei der Entwicklung von neuen Wohnungen ist zu beachten, dass es einen nicht zu vernachlässigenden Bedarf an bezahlbarem Wohnraum gibt. Der Anteil an gefördertem Wohnungsbau liegt in neuen Wohngebieten allerdings bei maximal 30 Prozent und auch diese sind abhängig vom Investor. Die übrigen Wohnungen werden im Regelfall zu marktüblichen Preisen vermietet oder verkauft. Die vor einem Bau anfallenden Erschließungs- und Sanierungskosten sowie die Lage eines Gebietes beeinflussen zu einem großen Teil, welche Art von Wohnraum letztendlich geschaffen werden kann.

### Langwierige Umsetzung großflächiger Entwicklungsgebiete

Große Areale, wie zum Beispiel der Flughafen, werden zumeist nicht nur für Wohnnutzung geplant. Neben den Grün- und Ausgleichsflächen sowie Verkehrsflächen zur inneren und äußeren Erschließung würden Flächen für Gewerbe, Versorgung und soziale Einrichtungen bei der Planung Berücksichtigung finden. Zumeist werden Entwicklungsgebiete dieser Größenordnung bei der Bauleitplanung in kleinere Einheiten geteilt, um Prozesse zu beschleunigen und zu vereinbaren.

Im Falle der Umwandlung des Flughafens in ein Entwicklungsgebiet könnte der Vorschlag kommen, das Areal gemeinsam mit Holtenau Ost zu entwickeln. Diese Vorgehensweise ist von Seite der Stadt Kiel aufgrund der Größe des Gebietes, der grundverschiedenen Vornutzungen und der hohen Sanierungs- und Entwicklungskosten nicht zu erwarten. Darüber hinaus ist Holtenau Ost zurzeit noch eine Liegenschaft des Bundes und der Kauf durch die Stadt Kiel eventuell für 2019 geplant. Es ist also bei dieser Fläche noch nicht gesichert, wann sie genau

entwickelt werden kann. Langfristig sind den momentanen Planungsideen folgend 1.400 Wohneinheiten in Holtenau Ost geplant, allerdings hat Kiel gerade erst das „Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Holtenau Ost“ vorgelegt und noch keine konkreten Planfestsetzungen.

Südlich des Flughafens und nördlich von Holtenau sollen mittel- bis langfristig 200 Wohneinheiten entstehen. Für die zukünftige Entwicklung sind die Prozesse der Bauleitplanung erforderlich daher wurde im November 2017 die Aufstellung der Änderung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans beschlossen. Der Bebauungsplan, Nr. 1026 „Flughafen-Süd“, wurde in die Priorität 2 „Nachrücker“ eingestuft und wird mittelfristig in die Bearbeitung gehen. Zwischen diesem zukünftigen Wohngebiet und dem Flughafen ist im Moment eine der Erschließungsstraßen des Sanierungsgebietes Holtenau Ost geplant.

## **Verkehrliche Anbindung**

Der Flughafen ist über die B 503 an Kiel und das überörtliche Straßennetz angebunden. Die A 215, die Kiel mit der A 7 verbindet liegt in ungefähr 9,5 km Entfernung. Des Weiteren gibt es in Kiel eine Anbindung an das überörtliche Schienennetz und an Wasserstraßen. Diese Verknüpfung von vier Verkehrsträgern auf sehr engem Raum ist ein wichtiger Standortvorteil.

Eine wichtige Frage bei der Entwicklung von Holtenau Ost ist die Anbindung des Areals an die B 503 in Richtung Süden südlich bzw. nördlich des heutigen Flughafens. Eine Frage, die noch mehr Gewicht bekommen würde, wenn der Flughafen geschlossen und in ein mischgenutztes Gebiet umgewandelt werden sollte. Die Anwohner äußern bereits heute ihre Bedenken hinsichtlich einer Zunahme der Verkehre und der erhöhten Lärm- und Emissionsbelastung.

Im Gutachten zur verkehrlichen Erschließung von Holtenau Ost steht, dass zu erwarten ist, dass 70% aller Verkehre den Nord-Ostsee-Kanal von Nord nach Süd queren werden. Eine zusätzliche deutliche Zunahme der Verkehre wäre zu erwarten, wenn auf dem Flughafengelände die angeregten 30 Hektar Wohnen und 40 Hektar Gewerbe entstehen sollten. Die genauen Auswirkungen auf die Orte Holtenau und Altenholz und deren Bewohner müsste erst noch näher analysiert werden.

## **Finanzielle Situation**

### **Betriebswirtschaftliche Sicht auf die Infrastruktur Flughafen**

Ein Argument der Flughafengegner für eine Schließung sind die hohen Kosten, die der Flughafen jedes Jahr für die Stadt Kiel erzeugt. Diese Kosten sind allerdings seit Jahren rückläufig. Für 2018 wird ein Zuschussbetrag von 200.000 Euro erwartet. Mittelfristig ist das Ziel des Flughafenbetreibers, dass dieser Zuschussbeitrag ganz wegfällt.

Sicherlich gibt es im Umkreis von Kiel noch andere Flughäfen, die im Falle einer Schließung für Geschäftsreiseverkehr und Sportflieger genutzt werden könnten. Diese Flughäfen sind zumeist kleiner als der in Kiel-Holtenau und verfügen nicht über ein ILS. Die Umlandgemeinden mit ihren kleinen Regionalflughäfen haben aber ebenfalls Kosten mit ihrer Fluginfrastruktur, wobei zu erwarten ist, dass diese Gemeinden langfristig gesehen viel größere Probleme haben werden ihre

Flughäfen zu finanzieren als die Landeshauptstadt Kiel. Hinzu kommt, dass nur Kiel (außer Hamburg und Lübeck) bei fast jedem Wetter angefliegen werden kann (IFR-Anflug).

Sich als Landeshauptstadt darauf zu verlassen, dass die Landeplätze in der Umgebung erhalten bleiben, ist planerisch nicht umsetzbar und schwer zu vermitteln. Wenn alle Flughäfen in der Region geschlossen werden, so sind nur noch Hamburg und Lübeck verfügbar. Zu beiden gibt es zurzeit Fahrtzeiten bis zu 1½ Stunden.

### **Bedeutung Regionaler Flughäfen laut Norddeutschem Luftverkehrskonzept**

Laut Norddeutschem Luftverkehrskonzept sollte Luftverkehrsinfrastruktur nicht nach rein betriebswirtschaftlicher Sichtweise beurteilt werden. Dies wird bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße ebenfalls nicht getan, statt dessen sind Kriterien wie eine regionale Wirtschaftsförderung, Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, Marktnähe der Region, bessere Erreichbarkeit und touristische Aspekte in einer Gesamtbewertung der Infrastruktur heranzuziehen. Weiterhin benennt das Luftverkehrskonzept ein potenzielles Geschäftsfeld für küstennahe Flugplätze, als Service-Standort für die vor der Küste entstehenden Offshore-Windparks. Die Installation, Ausstattung, Instandhaltung, Wartung und gegebenenfalls der Rückbau dieser Anlagen bilden in der Logistikkette ein Marktpotential für diese Flughäfen. Ein Flughafen in unmittelbarer Küstennähe hilft dabei Kosten zu sparen, da der Transport auf dem Landweg generell als kostengünstiger angenommen werden kann als auf dem Luftweg. Wenn dann, wie in Kiel, auch noch ein Hafen in der Nähe des Flughafens ist, so können für die Luft- und Wasserversorgung der Offshore-Windparks gemeinsame Ersatzteillager genutzt werden und so einen kombinierten Einsatz von Schiffen und Hubschraubern ermöglichen. Als Beispiel für diese Kombination wird Emden genannt.

### **Kosten einer Schließung und Sanierung**

Bei einer Schließung des Flughafens müsste die Fläche (der Boden) saniert werden. Ansatzpunkte dafür liefert die Analyse, inklusive Karte, von Drees und Sommer (Rahmenplan Airpark Kiel). Im Boden können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden, ebenso ist mit unterirdischen Treibstofflagerflächen und weiteren potentiellen Altlasten zu rechnen. Bereits bei der Entwicklung des Wohngebietes „Flughafen-Süd“ werden solche Belastungen des Bodens erwartet. Die Sanierung dieses Gebietes, ungefähr zwölf Hektar, könnte wahrscheinlich noch in einem überschaubaren finanziellen Rahmen erfolgen. Die Sanierung von 90 Hektar würde einen deutlich erhöhten finanziellen Mehraufwand bedeuten, wobei noch nicht feststeht, wie die Stadt Kiel dies finanzieren könnte. Vergleichbare Sanierungen in Kiel kamen auf Kosten von mindestens 200-225 Euro pro Quadratmeter. Sollte diese Sanierungsaufgabe von Investoren übernommen werden, so ist mit günstigem Wohnraum auf dem Gelände des heutigen Flughafens nicht mehr zu rechnen.

Laut dem Gutachten von Prognos von 2016 würde bei der Schließung des Flughafens eine Vielzahl an Kosten entstehen:

- Rückzahlung erhaltener Fördermittel
- Rückzahlung Betriebsmitteldarlehen
- Rückerstattung Kaufpreis an Seehafen
- Entschädigung Luftsportverein
- Planfeststellungsverfahren zur Schließung

Diese Kosten sind mit geschätzten 0,4-0,8 Millionen Euro noch relativ gering. Sollte das Gelände, wie in optimistischsten Schätzungen genannt, vor 2026 einer Wohn- und Gewerbenutzung zugeführt werden, würde außerdem eine Klausel aus dem Kaufvertrag von 2011 greifen: „Mit dem Verkauf wurde eine Mehrerlösklausel vereinbart, sollte das Gelände innerhalb von 15 Jahren einer höherwertigen Nutzung zugeführt werden. Mit der Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen ist davon auszugehen, dass diese Klausel greift. Die Höhe der zu leistenden Aufwendungen ist dabei vom Verkaufswert der Flächen sowie den Verhandlungen mit der BIMA abhängig und sind somit nur näherungsweise zu bestimmen.“ Das Gutachten von Prognos rechnet mit 6,8-7,8 Millionen Euro. Anschließend müsste die Stadt Kiel noch 1,8-2 Millionen Euro für den Rückbau der Landebahn, des Towers und der Tankstelle bereitstellen.

Die später anfallenden Sanierungs-, Entwicklungs- und Erschließungskosten würden anteilig auf die Stadt Kiel und private Investoren verteilt werden; das Verhältnis der Kosten hängt von der zukünftigen Nutzung ab.

## **Soziale Komponente - Transplantationsflüge**

### **Bedeutung des Flughafens für das Transplantationszentrums des UKSH**

Eine weitere soziale Komponente sind Organtransportflüge. Im Kieler und Lübecker Transplantationszentrum werden jedes Jahr 100 bis 175 Organe transplantiert. Organe müssen in jeden Fall schnellstmöglich transportiert werden und sind damit auf eine schnelle Verkehrsanbindung angewiesen. Ein Herz muss zum Beispiel in drei Stunden beim Empfänger sein, ein Dünndarm in fünf bis sechs Stunden und andere Organe nicht in über acht Stunden.

Der Eurotransplant-Bereich, zu dem auch Kiel gehört, umfasst die Länder Deutschland, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Slowenien, Kroatien und Österreich, sowie Frankreich, Skandinavien, Italien, Griechenland und Großbritannien. Organe werden zumeist mit dem Flugzeug transportiert, da Hubschrauber auf lange Strecken zu langsam und zu teuer sind und oft keine Landeerlaubnis bekommen. Manche Flüge müssen allerdings schon heute über Hamburg, da es in Kiel nur eine eingeschränkte Rufbereitschaft für die Luftraumkontrolle gibt. Nach einem Transport nach Hamburg geht es anschließend mit Blaulichtfahrten nach Kiel. Die Fahrtdauer beträgt dabei ungefähr 50 Minuten. Der Flug mit einem Flugzeug spart insgesamt ungefähr eine Stunde ein.