

Flughafenausbau ?



Bündniszeitung
Nein zum Flughafenausbau

sag NEIN!

Setzen wir dem unbezahlbaren Flughafenausbau am 25. April ein Ende!

Sagen wir stattdessen **Ja** zu einem sozialen und umweltfreundlichen Lübeck.

Beim Bürgerentscheid über den Flughafen Lübeck-Blankensee geht es um weit mehr als nur darum, ob die Gesellschaft RyanAir ihre Billigflieger auch weiterhin von Blankensee in Richtung Mallorca abheben lassen kann. Denn die Absicht der Initiatoren des Bürgerbegehrens *Ja zum Lübecker Flughafen*, die Hansestadt Lübeck dazu zu verpflichten, den Flughafen in städtischer Eigenregie bis mindestens 2012 auszubauen und auch ohne einen privaten Investor zu betreiben, wird nicht »nur« 7,5 Millionen kosten, wie uns zunächst weisgemacht werden sollte, sondern zwingend eine Investitionskette von bis zu 67 Millionen Euro auslösen.

Inzwischen haben selbst die Befürworter des Flughafenausbau ihre Zahlen öffentlich nach oben korrigieren müssen. Plötzlich erfordert die erste Ausbaustufe statt vier gleich sieben Millionen Euro für Investitionen. Dazu kommen die zusätzlichen weiteren Millionen für den Weiterbetrieb des chronisch defizitären Airports bis 2012. Damit verdoppelt sich die Kosten für den städtischen Haushalt. Die Berechnungen werden zwar ehrlicher – aber ist das noch die Grundlage, auf der im Bürgerbegehren Unterschriften gesammelt wurden?

Es ist kein Zufall, dass sich kein privater Investor gefunden hat, der dieses finanzielle Risiko übernehmen wollte: Der Lübecker Flughafen rechnet sich einfach nicht – wie übrigens alle vergleichbaren Regionalflughäfen, die sich im Wettbewerb um die Billigfluglinien unterbieten. Auch die Landesregierung hat schon das erste »Take Off-Konzept« des Bürgermeisters klar als unrealistisch eingeschätzt. In die Kostenverantwortung wird sie ohnehin nicht einsteigen.

Die Haushaltssituation der Hansestadt Lübeck ist desolat. Die Steuersenkungspolitik der schwarz-gelben Bundesregierung spitzt diese ausweglose Lage, in der sich alle Kommunen befinden, noch weiter zu. Die Hansestadt Lübeck muss sich darauf konzentrieren, ihre Aufgaben in der sozialen, kulturellen und infrastrukturellen Daseinsvorsorge für ihre Einwohner zu erfüllen. Für abenteuerliche Investitionen bleiben da keine Spielräume. Ausbau und Betrieb eines Flughafens gehören aber nicht in den Aufgabenkreis der kommunalen Daseinsvorsorge. Das unterscheidet sie grundlegend vom Busverkehr, der Unterhaltung von Schulen oder der Kindergartenversorgung.

Alleiniger finanzieller Nutznießer des kommunalen Weiterbetriebs des Flughafens ist RyanAir, eine Fluggesellschaft, die von minimalen Start- und Landegebüren profitiert. Entgelte, die bei weitem nicht kostendeckend sind, so dass es – anders als immer wieder versprochen – niemals einen kostendeckenden Betrieb von Blankensee geben wird, auch wenn die Passagierzahlen noch so sehr steigen sollten. Daran würde auch die immer wieder ins Spiel gebrachte RyanAir-Basis kaum etwas ändern, für die es aber ohnehin keine verbindliche Zusage der Billigfluglinie gibt.

Wir lehnen es daher ab, mit kommunalen Mitteln einen Flughafen auszubauen und zu betreiben, der von den letztlich leeren Versprechen des Billigfliegers RyanAir abhängt.

Wir lehnen es ab, noch weitere Haushaltsmittel in das Millionengrab Flughafen Blankensee zu werfen. Dieses Geld wird für den Erhalt unserer sozialen und kulturellen

Einrichtungen, für den Erhalt und Ausbau unserer Schulen und Kindertagesstätten gebraucht. Es wird übrigens auch gebraucht für die Instandsetzung der wintergeschädigten Straßen.

Wir lehnen es auch aus klimapolitischen Gründen ab, mit städtischem Geld den Flugverkehr zu subventionieren. Alle sind sich einig, dass die CO₂-Belastung der Erdatmosphäre wegen des bedrohlichen Klimawandels reduziert werden muss. Eine Förderung gerade der Billigfliegerei, die mit einem starken Anwachsen des klimaschädlichen Flugverkehrs verbunden ist, verbietet sich daher.

Wir lehnen eine öffentliche Subventionierung von Blankensee außerdem ab, weil die Lärmbelastigung der Anwohnerinnen und Anwohner reduziert werden muss und nicht noch gesteigert werden darf.

Wir wollen eine Stadt und eine kommunale Politik, die ihre Menschen und deren soziale Belange in den Mittelpunkt stellt. Dazu gehören für uns selbstverständlich auch alle, die heute ihre Arbeitsplätze bei der Flughafengesellschaft gefunden haben. Wir begrüßen daher den Beschluss der Bürgerschaft, die Existenz der Flughafenbeschäftigten durch Arbeitsplätze bei der Stadt und ihren Betrieben zu sichern.

Wir sagen NEIN zum Flughafen, weil wir JA zu Lübeck sagen!

Wir fordern alle Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Lübeck auf, sich am Bürgerentscheid zum Flughafen zu beteiligen und dort mit NEIN zu stimmen.

Seite 2

- Warum Planfeststellung?
- Für einen Bürgerentscheid - natürlich gegen den Flughafen

Seite 3

- CDU und FDP-Politik gegen jede Vernunft?
- In Lübecks Haushalt ist kein Geld für einen Flughafen

Seite 4

- Hoffnungsträger Ryanair – Partner für die Zukunft in Blankensee?
- Die Interessen einer Fluggesellschaft sind nicht die Interessen der Stadt

Seite 5

- Fluglärm – nicht nur lästig, sondern gesundheitsschädigend!
- Mit RyanAir in die Klimakatastrophe

Seite 6

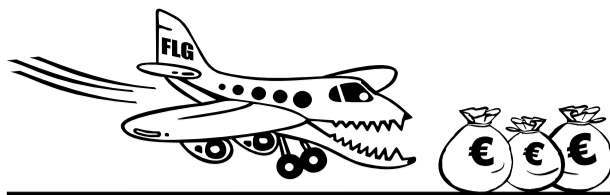
- Was bedeutet ein JA zum Flughafenausbau?
- Was bedeutet ein NEIN zum Flughafenausbau?
- Die Hinterlassenschaften

Seite 7

- Ist Ryanair für die Tourismusbilanz von Lübeck wirklich wichtig?
- Kein Flughafenmitarbeiter wird arbeitslos!

Seite 8

- Jugendkultur und Easyjetset
- Eine gewinnbringende Alternative
- Kommt zum Aktionstag!
- Impressum



Warum Planfeststellung?

Infrastrukturprojekte, zu denen Straßen und Flughäfen gerechnet werden, bedürfen eines Planfeststellungsverfahrens. So schreibt es der Gesetzgeber vor. Der Sinn dieses Verfahrens liegt in einer rechtzeitigen Beteiligung und Information der betroffenen Bevölkerung. Der Vorhabensträger, hier die Flughafen GmbH, hat detailliert vorzutragen, warum und wie sie die Baumaßnahmen durchführen will.

In einem Planfeststellungsantrag begründet die Flughafen GmbH, warum die geplanten Maßnahmen im öffentlichen Interesse erforderlich sind und nur so zum Erfolg dieses Projektes führen werden. Dieser im Allgemeinen sehr umfangreiche und ausführliche Antrag wird zunächst der Planfeststellungsbehörde des Landes zur Prüfung übergeben. Kommt diese Prüfung zu einem positiven Ergebnis, so erfolgt eine Öffentlichkeitsbeteiligung durch Auslegung der Planunterlagen. Betroffene Bürger und anerkannte Verbände erhalten Gelegenheit ihre Einwendungen zu den vorgestellten Planungen schriftlich vorzutragen.

Nach der Prüfung der Einwendungen durch die Planfeststellungsbehörde wird ein Erörterungstermin anberaumt, in dem die Einwander ihre Argumente erläutern und mit Vertretern der Behörde und dem Vorhabensträger diskutieren können. Wenn die Einwendungen berechtigt sind, dann ist die Planfeststellungsbehörde verpflichtet, diese Einwendungen in ihrem so

genannten Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen. In diesem Beschluss sind die beantragten Baumaßnahmen und Investitionen festgeschrieben – und die Behörde begründet, warum sie wie geplant auszuführen sind.

Falls die Einwander ihre Interessen im einmal ergangenen Planfeststellungsbeschluss nicht berücksichtigt finden, haben sie die Möglichkeit, gerichtlich gegen den Planfeststellungsbeschluss vorzugehen. Gegen die Ausbauplanung des Lübecker Flughafens sind deshalb insgesamt vier Klagen anhängig.

Die Zuständigkeit liegt beim Oberverwaltungsgericht (OVG) in Schleswig. Sehen die Kläger ihre Interessen auch nach dem Beschluss des OVG immer noch nicht berücksichtigt, können sie als weiteres Rechtsmittel die Revision vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVG) in Leipzig beantragen. Ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss wird also ggf. erst nach einer Entscheidung des BVG vorliegen.

Bei den derzeit anhängigen Klageverfahren hat die Flughafen GmbH mit Schreiben vom 24. Juli 2009 das Ruhen des Rechtsverfahrens beantragt, da der Planfeststellungsbeschluss derzeit nicht umgesetzt werden soll bzw. keinerlei Baumaßnahmen vorgesehen sind. Das Gericht sieht daher im Moment gar keinen Grund, sich überhaupt mit diesem Verfahren zu befassen.



Für einen Bürgerentscheid – natürlich gegen den Flughafenausbau!

Lübecks BürgerInnen und Bürger sind aufgerufen, über die Frage zu entscheiden, ob die Hansestadt Lübeck »abweichend vom Bürgerschaftsbeschluss vom 26. November 2010« den Lübecker Flughafen »in Eigenregie ausbauen und nach erfolgtem Ausbau bis einschließlich 2012 weiterführen soll, auch wenn vorher kein privater Investor gefunden wird.

Auf den Weg gebracht wurde der Entscheid durch ein Bürgerbegehren (Unterschriften-sammlung für einen Bürgerentscheid).

Wir halten es für gut und richtig, die Entscheidung über diesen wichtigen Konflikt den Bürgerinnen und Bürgern zu überlassen. Wir, die Gegner des Flughafenausbaus, wollen über eine offene und sachliche Diskussion eine demokratische Mehrheit im Bürgerentscheid erreichen. Unsere Position in dieser Auseinandersetzung ist ein klares „Nein!“ zu Ausbau und Weiterbetrieb des Flughafens durch die Hansestadt Lübeck.

Die Hürde des Bürgerentscheids ist für die Befürworter des Flughafenausbaus hoch. Die schleswig-holsteinische Kommunalverfassung schreibt vor, dass mindestens 20 Prozent der Stimmberechtigten das Begehren unterstützen müssen. Sie müssen

also aus einer Gesamtzahl von 175.000 Stimmberechtigten mindestens 35.000 von ihrem Anliegen überzeugen und an die Wahlurne bringen. Und selbstverständlich müssen die Befürworter dann auch noch die Stimmenmehrheit erreichen.

Und genau hier treten die Gegner des Flughafenausbaus auf den Plan. Wir treten ein für eine Mehrheit der Nein-Stimmen. Sorgen um eine Mindestbeteiligung müssen wir uns dabei nicht machen. Allerdings setzen wir nicht darauf, dass die Flughafenbefürworter schon am so genannten „Quorum“ (erforderliche Mindestzahl) von 35.000 Stimmen scheitern.

Unser Bekenntnis zum Bürgerentscheid als einem Instrument der demokratischen Beteiligung und Selbstbestimmung der Bürgerinnen und Bürger ist eben auch ein Bekenntnis zu einer hohen Beteiligung an der Abstimmung. Unser Ziel am 25. April ist eine hohe Wahlbeteiligung und eine breite Mehrheit für unser „Nein!“ zum Flughafenausbau. Um so deutlicher wird das Ergebnis zugleich das Zeichen setzen für den verantwortlichen Umgang mit knappen Haushaltsmitteln und auf diesem Wege auch für ein soziales Lübeck. – Dabei können Sie uns aktiv unterstützen, indem Sie mit einem „Nein!“ am Bürgerentscheid teilnehmen.



»Ich stimme mit Ministerpräsident Peter Harry Carstensen (CDU) überein, dass der Betrieb eines Flughafens keine öffentliche Aufgabe ist, sondern von privaten Investitionen getragen werden muss.«

Gabriele Hiller-Ohm
Bundestagsabgeordnete (SPD)



»Die Haushaltssituation der Hansestadt Lübeck ist desolat. Wir können keine weiteren Haushaltsmittel in den Flughafen Blankensee investieren.«

Peter Reinhardt
Vorsitzender der SPD-Bürgerschaftsfraktion

Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm (SGF) – ein Rückblick

1998

Charterflugverkehr in den Süden Europas wird aufgenommen.

1999

die ersten Forderungen nach einem Nachtflugverbot werden laut.

2000

Ryanair nimmt den Flugbetrieb nach Stansted auf.

2001

die SGF gründet sich aus 36 Gründungsmitgliedern eine erste Demo der SGF zum SPD Parteitag gegen die Ausbaupläne des Flughafens.



NEIN zum Flughafenausbau



CDU und FDP – Politik gegen alle Vernunft?

»Die Hansestadt Lübeck betrachtet es allgemein nicht als eine kommunale Aufgabe, einen Regionalflughafen zu betreiben.« Dies beantragte die CDU gemeinsam mit der SPD am 29.01.2009 in der Lübecker Bürgerschaft. Und die Bürgerschaft stimmte mit großer Mehrheit zu. Die Vernunft hat gesiegt – so dachten erleichtert die meisten Lübeckerinnen und Lübecker, müde der jahrzehntelangen Subventionen in den Flughafen Blankensee.

So wie in Lübeck dachten ein halbes Jahr später – nach der Bundestagswahl und der Landtagswahl in Schleswig-Holstein – auch die Konservativen in Bund und Land. Der schwarz-gelbe Koalitionsvertrag der neuen Berliner Regierung sagt hierzu grundsätzlich: »Aufgabe der Privatwirtschaft ist es, Personenverkehr, Gütertransport und Logistik zu betreiben. Aufgabe des Staates ist es, eine zukunfts- und leistungsfähige Infrastruktur zu garantieren... – Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden wir auf hohem Niveau für Straße, Schiene und Wasserstraße sicherstellen.« Das heißt, einen Ausbau der deutschen Flughafeninfrastruktur – im Vertrag bewusst nicht erwähnt – hat die Bundesregierung derzeit nicht groß auf dem Zettel.

Genau das gleiche Bild bei der neuen CDU/FDP-Landesregierung in Kiel. Dort heißt es im Koalitionsvertrag vom Oktober 2009 zum Thema Luftverkehr: »Wir setzen auf private Investitionen in regionale Flughäfen als Impulsgeber für die örtliche Wirtschaft. Eine direkte Flughafenbeteiligung schließen wir jedoch aus.« Wo die schwarz-gelbe Einstimmen-Mehrheit in Kiel bestenfalls noch eine Zukunft für einen Flughafen sieht, führt sie wie folgt aus: »Im Rahmen eines Luftverkehrskonzeptes werden wir den Standort Kaltenkirchen überprüfen.«

Und was taten die von CDU und FDP genannten privaten Flughafen-Investoren? Die Firma Infratil, bislang 90-Prozent-Anteilseigner am Flughafen Blankensee, zog sich zum Oktober 2010 aus der Flughafengesellschaft zurück

und ließ die Hansestadt Lübeck auf rund 33 Millionen Euro Schulden sitzen. So weit, so schlecht...

Umso überraschender im Dezember 2009 die Flughafen-Wende in Teilen der Lübecker Politik. FDP-Fraktionsvorsitzender Thomas Schalias wollte offenbar sein Profil als Kandidat für das Amt des Lübecker Wirtschaftssenators schärfen (der übrigens zugleich Sozialsenator ist, was die FDP gern vergisst) und machte den Ausbau des seit Jahren hochsubventionierten Flughafens Blankensee zu seinem Thema. Er zettelte ein Bürgerbegehren für weitere Flughafensubventionen aus dem städtischen Haushalt an. Dabei erhielt er Schützenhilfe von CDU (»Was schert uns unser dummes Geschwätz von gestern?«) und Wirtschaftsverbänden. Ihr erklärtes Ziel: Durch einen Bürgerentscheid soll die Bürgerschaft gezwungen werden, erst einmal weitere vier Millionen Euro städtische Zuschüsse in den Flughafen zu pumpen.

Was die sonst so kühlen Rechner aus der Wirtschaft bewusst verschweigen: Die vier Millionen sind nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Nach Berechnungen von Fachleuten werden in den nächsten Jahren rund 60 Millionen Euro benötigt, um Blankensee anforderungsgerecht für den internationalen Flugverkehr auszubauen. In Bund und Land schütteln die schwarz-gelben Parteifreunde über soviel Unvernunft nur verständnislos mit dem Kopf. Ministerpräsident Harry Peter Carstensen (CDU) brachte in einem Brief an Lübecks SPD-Kreisvorsitzenden Peter Thieß klar zum Ausdruck, wie rosig er die Zukunft des Flughafens Blankensee sieht: »Ein finanzielles Engagement des Landes in Form einer Beteiligung an der Lübecker Flughafengesellschaft schließe ich aus.«

Bleibt die Frage: Warum sollten die Lübeckerinnen und Lübecker beim Bürgerentscheid am 25. April dümmel entscheiden als unser Ministerpräsident?

In Lübecks Haushalt ist kein Geld für einen Flughafen

Ende Februar hat die Lübecker Bürgerschaft den Haushalt für das Jahr 2010 verabschiedet. Hohe Wellen schlägt seither die Diskussion um das beschlossene Rekorddefizit von 105 Millionen Euro. Noch gar nicht eingestellt in den Haushalt sind dabei jene optimistisch gerechneten 7,5 Millionen Euro, die durch den Bürgerentscheid für den Flughafen ausgegeben werden sollen.

Die Kritiker sind sich einig: Mit dem Haushalt 2010 verlasse Lübeck den zwingend erforderlichen harten Sparkurs und treibe die Hansestadt nun endgültig in den Bankrott. Der Bund der Steuerzahler fordert vom Land gleich die Einsetzung eines Staatskommissars, »der anstelle von Bürgermeister und Bürgerschaft die Führung der Stadt übernimmt.« Und der schleswig-holsteinische Innenminister Klaus Schlie (CDU) droht damit, Lübeck aus dem geplanten Konsolidierungspakt des Landes auszuschließen. Er verlangt von den Kommunen dafür einen »knallharten Konsolidierungskurs«, von dem Lübeck aber meilenweit entfernt sei. »Damit wird sich Lübeck nicht in eine solche Solidargemeinschaft einklinken können.«

Im Zentrum der Empörung stehen – soll man sagen: natürlich – die mit dem Haushalt beschlossenen Mehrausgaben für Soziales sowie Straßen- und Radwegesanierung. Und dennoch wirkt die Kritik am Haushalt ein wenig wie ein kopf- und ratloses Ritual. Neben der kommunalen Finanzmisere, die ja nicht nur Lübeck betrifft, kommt an dieser Stelle merkwürdig unausgesprochen der Bürgerentscheid zum Flughafen ins Spiel. Im Haushalt fehlen nämlich sehr bewusst die Gelder für Investitionen in den Lübecker Flughafen und dessen städtischen Weiterbetrieb bis mindestens 2012. Es ist also falsch zu behaupten, die Bürgerschaftsmehrheit kapituliere vor dem Schuldenberg und verzichte auf Sparmaßnahmen.

Die überwiegende Personalunion aus Flughafenbefürwortern und Haushaltskritikern weist hier einen verräterischen Schwachpunkt auf. Knallhartes Sparen im Wortsinne beschränkt sich für sie auf Beschäftigte, auf Soziales und Kultur. Nicht eingeschlossen in diese Sparlogik sind allerdings dauerhaft nichtrentierliche Subventionen von Prestigeprojekten. Das Schlagwort hinter dieser Mehrdeutigkeit heißt Neoliberalismus. Es benennt eine Ausrichtung von Politik, die nicht unwesentlich in die kommunale Schuldenkrise geführt hat, auch wenn ihre Vertreter sich nun gerne hinstellen und wild gestikulierend »Haltet den Dieb!« brüllen.

Tatsächlich schrumpft die Haushaltshoheit der Kommunen immer weiter zusammen, weil der Anteil der Pflichtaufgaben durchaus anwächst, die aufgrund gesetzlicher Vorgaben erfüllt werden müssen. Mit diesem erzwungenen Ausgabenwachstum aber halten die Einnahmen nicht Schritt. So muss Lübeck 2010 mit einem Rückgang der Gewerbesteuererinnahmen um 40 Prozent rechnen. Aber auch das große Projekt Steuerentlastung, das die Regierungskoalition aus CDU und FDP in Berlin betreibt, führt in den Kommunen zu

weiteren Einnahmeverlusten, die nicht kompensiert werden.

Mit der Umstellung der Rechnungslegung auf die »doppische« Buchführung, die sich grob gesagt mit der kaufmännischen Buchführung eines Wirtschaftsunternehmens vergleichen lässt, wird die kommunale Schuldenlast jetzt gnadenlos sichtbar. Lübeck hat 2010 erstmals einen solchen doppelten Haushalt vorgelegt und Schulden in Höhe von 1,3 Milliarden Euro ausgewiesen. Über das Vermögen, das diesen Schulden gegenübersteht, können im Moment nur Spekulationen aufgestellt werden. Zahlen aus der derzeit erhobenen Inventur des Vermögensbestandes werden erst für die Mitte des Jahres 2010 erwartet. Allerdings wird auch ein aktuell bewertetes Inventar kein bisher übersehenes Tafelsilber mehr aufdecken, das zur Deckung der Schulden bedenkenlos abverkauft werden könnte.

Es ist leicht, von »freiwilligen« Leistungen der Stadt zu schwadronieren, bei denen jetzt und endlich harte Einschnitte notwendig seien. Solche Sparmaßnahmen können die grundlegende Misere des städtischen Haushalts nicht wenden. Sie führen nicht mehr zum Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben. Ohnehin ist dieses Sparpotenzial in den vergangenen Jahren mit einer einzigen Konsequenz ausgeschöpft worden: Der Gestaltungsspielraum kommunaler Politik zeigt das typische Krankheitsbild der galloppierenden Schwindsucht.

Neben der Forderung nach einer generellen Neuordnung der kommunalen Finanzen durch den Bund und die Länder bleibt Lübeck vorerst nur die Verwaltung der Notlage. Dazu gehört zwingend die kritische Überprüfung von Investitionen. Wenn sich eine Investition grundsätzlich nicht rentiert, dann ändert sich das auch nicht durch das bloße Winken mit Investitionszuschüssen aus Kiel. Das sich Investitionen in diesen Flughafen nicht rechnen, hat Infratil bewiesen. Als erfolgreiche Betreiber von Flughäfen haben sie sich bei Zeiten verabschiedet.

Die Aufgabe einer wirtschaftlich sinnlosen Investitionskette ist auch und selbst dann ein Schritt zur Haushaltskonsolidierung, wenn die Stadt damit vorherige Investitionen verloren gibt. Lübeck ist leider nicht in der gleichen beneidenswerten Situation wie Infratil. Es ist keiner mehr da, an den die Stadt ihre Beteiligung zurückgeben könnte. Und der Verlust wird nicht dadurch rentierlich, dass er mit weiteren Millionen ausgestopft und vergrößert wird.

In diesem Haushalt ist kein Platz mehr für den Flughafen!

2002

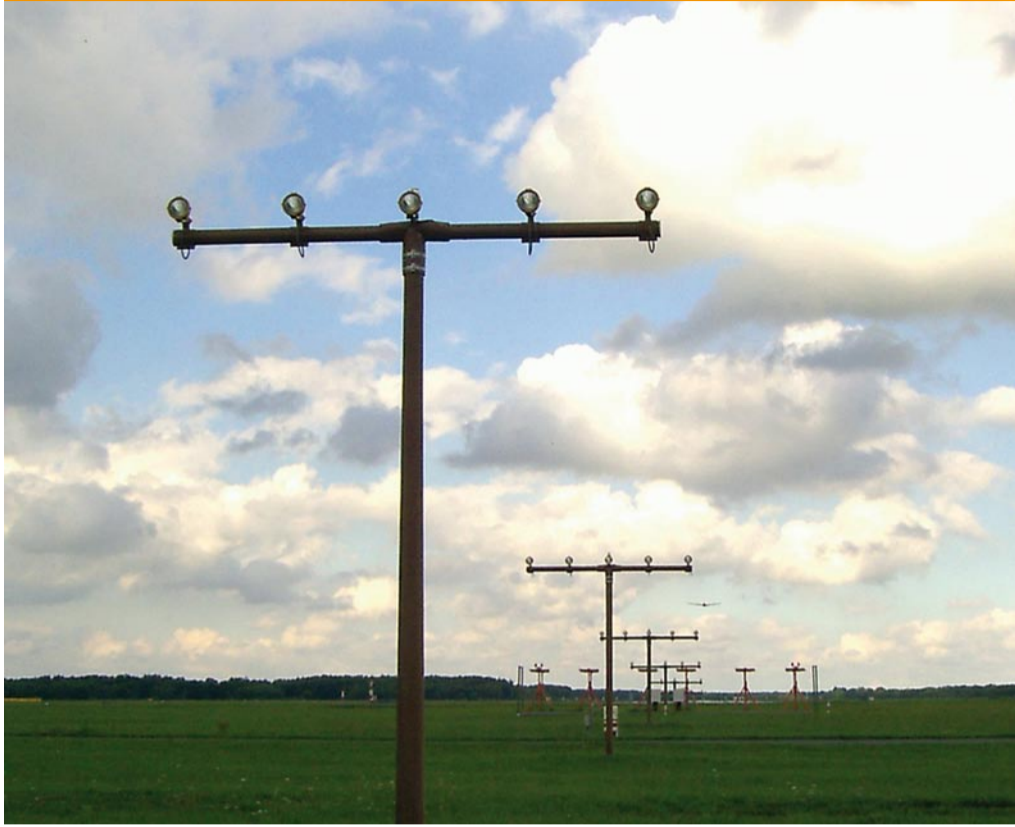
im Frühjahr wird das Planfeststellungsverfahren (Pfv) zur Verlängerung der Start- und Landebahn sowie des Rollweges C eingeleitet und parallel dazu verlaufen Bemühungen der Stadt Lübeck, den Flughafen zu privatisieren.

2003

das Jahr der Erörterungen von Einwendungen gegen das Pfv

2004

Große Teile der Umgebung des FH sollen der EU als Naturschutzgebiet gemeldet werden. In Lübeck befürchtet man Probleme mit dem Ausbau. Auf Wunsch von Ryanair soll das neue ILS CAT II angeschafft werden. Die Umweltverbände erreichen vor dem OVG einen Baustopp am FH, weil das ILS CAT II Bestandteil des Pfv für den gesamten Flughafenausbau werden muss.



Hoffnungsträger Ryanair – Partner für die Zukunft in Blankensee?

Der Ausbau des Flughafens soll ca. 60 Millionen Euro kosten, der laufende Betrieb verursacht pro Jahr Schulden in Höhe von ca. 5 Mio Euro. Ausbau und Betrieb sollen ganz überwiegend nur für eine einzige Fluglinie geschehen, die trotz dieser hohen Kosten nicht müde wird, sich als europaweit führenden „Billigflieger“ zu bezeichnen. Wie ist das möglich? Nicht anders als durch eine harte Geschäftspolitik, die entstehende Kosten zum großen Teil dem Steuerzahler aufbürdet, und die man ganz einfach als europaweite Erpressung bezeichnen kann. Das Geschäftsmodell von Ryanair läßt sich einfach beschreiben: Man fliegt kleine Neben-Flugplätze an, versprüht dort etwas Weltstadt-Flair, und kassiert Steuergelder aus der Hand von prestigeseitigen Regionalfürsten, die sich mit ebendiesem Flair gerne schmücken. Und das ganze kostet dann richtig viel Geld: Einrichten einer Basis, Stationierung von Flugzeugen und Aufnahme neuer Linienverbindungen, alles läßt sich Ryanair teuer bezahlen. Sokostet dann z.B. eine neue Linie europaweit zwischen 100 000 und 300 000 Euro, und für die Stationierung eines Flugzeuges wird ca. 1 Million Euro gefordert. Und wer nicht zahlen möchte, wird mit Liebes- bzw. Linienentzug bedroht. Gebühren runter, Geld her oder Flüge weg, diese simple Methode war allein in den letzten zwei Jahren an folgenden Flughäfen zu beobachten: Maribor, Krakau, Palma, Rzeszow, Salzburg, Valencia, Budapest, Hahn, Shannon, Dublin, Manchester, Bratislava, Basel, Alghero, Fuerteventura. Und manche lassen sich dann halt erpressen, wie z.B. der Flughafen Hahn (jährlich 16 Mio. Euro Verlust bei ca. 4 Mio. Passagieren), andere sagen aber einfach Tschüss zu Ryanair und verhandeln lieber mit alternativen Fluggesellschaften (Alghero sollte 5 Mio. Euro an Subventionen bringen, sagte aber Nein!, und Ryanair ging).

2005

Am 20. Januar ergeht der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens. Dieser wird vor dem OVG Schleswig beklagt. Lübeck-Blankensee soll Großflughafen werden.

Ryanair hat mit Infratil vereinbart, in Lübeck die zweite Deutschland-Basis einzurichten – 2 Mio. Passagiere bis 2006 werden angekündigt.

Ryanair unterhält im Moment 41 Basen in ganz Europa, da steht der einzelne Flughafen natürlich auf einer ganz schwachen Verhandlungsbasis. Und das trifft erst recht für den Flughafen Lübeck zu, dem gerade für den aktuellen Sommerflugplan Linien gestrichen wurden mit der Begründung einer zu niedrigen Auslastung. Übrigens völlig zu Recht; unter allen deutschen Flughäfen, die von Ryanair angefliegen werden, ist die Auslastung der Maschinen in Lübeck die schlechteste. Und Lübeck hat keine andere Fluggesellschaft in der Hinterhand, die auf frei werdende Landrechte warten würde, ist also auf Gedeih und Verderb auf Ryanair mit seiner knallharten Geschäftspolitik angewiesen. Extrem erfolgreich für Ryanair (aktuelle Barreserve: 2,5 Milliarden Euro), aber belastend für die Geschäftspartner (Schulden des Lübecker Flughafens: ca. 50 Mio. Euro), zeigt sich auch das Gebahren der Fluggesellschaft in anderen Bereichen: Mangelnde Transparenz bei der Auszeichnung von Ticketpreisen, mieserabler Service gegenüber den Passagieren, und einer der letzten Plätze (575. von 581 Unternehmen) bei einem großen Nachhaltigkeits-Ranking der „Irish Times“, bei dem Verantwortlichkeit gegenüber Arbeitnehmern, Umwelt und gesamter Gesellschaft bewertet wurden. All das macht Ryanair nicht gerade zu einem attraktiven oder gar zuverlässigen Geschäftspartner. Und für diesen Partner den Flughafen auszubauen, für 60 Mio. Euro und mehr, das kann keine zukunftsfähige Investition werden. Zumindest nicht dann, wenn man mit einem cleveren Geschäftsmann wie Michael O’Leary nicht auf Augenhöhe verhandeln kann. Und dazu ist in Lübeck offensichtlich niemand in der Lage; die Schuldenberge bei der Stadt und am Flughafen beweisen es allzu deutlich.

Die Interessen einer Fluggesellschaft sind nicht die Interessen der Stadt

»Der Luftverkehr finanziert sich nicht über Steuern, sondern über Gebühren bzw. Entgelte, die die Infrastrukturanbieter (Flughäfen, Flugsicherung, Wetterdienst) von den Nutzern (Airlines) erheben und die letztlich von den Kunden der Airlines über das Ticket bezahlt werden.« So fantasievoll sieht die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs in einem Positionspapier mehrerer deutscher Luftfahrtunternehmen aus. Offenbar kennen die Verfasser den Lübecker Haushalt nicht. Hier werden aus der »leeren Kasse« der Stadt die jährlichen Verluste des Flughafens ausgeglichen, weil der Flughafen von seiner Hauptnutzerin, der Billig-Airline RyanAir, Entgelte erhebt, mit denen sich der Flughafen nicht finanzieren lässt. Die Fluggäste zahlen für ihr Ticket einen Billig-Preis, der der privaten Fluggesellschaft Gewinne und dem städtischen Flughafen Verluste in jährlicher Millionenhöhe bringt.

Über diesen unverantwortlichen Zustand lassen die Initiatoren des Bürgerentscheids die Bürgerinnen und Bürger im Unklaren. Es wird so getan, als seien mit vier Millionen Euro Investitionsmitteln und 3,5 Mio Euro Liquiditätsmitteln der Flughafen gerettet. Es wird verschwiegen, dass diese niedrigen Beträge über 30 Mio Euro Ausgaben unmittelbar nach sich ziehen (Entwässerung, Lärmschutz, Stellplätze, Zinsen, u.a.). Der Kostendeckungsvorschlag für den Bürgerentscheid betrifft nur einen sehr kleinen ersten Ausbauschnitt, der anschließend der Billigfluggesellschaft RyanAir die Einrichtung einer Basis für die Stationierung ihrer Maschinen ermöglichen soll. Von den Kosten für die Einrichtung einer Basis ist dabei noch nicht einmal die Rede, auch nicht von der Frage, wer die Kosten tragen soll. Eine Stellungnahme der Firma RyanAir dazu konnte der Bürgermeister in der Februarsitzung der Bürgerschaft nicht vorlegen.

Die hätte wohl auch eher gegen das Geschäft mit der Basis gesprochen, denn die Firma RyanAir hat schon im Jahr 2002 mitgeteilt, dass sie für den Betrieb einer Basis Geld vom Flughafen einnehmen will: für jeden Fluggast fünf Euro; für jede neue Fluglinie 300.000 Euro; wenn Blankensee ein Umsteigeflughafen werden soll eine halbe Million Euro; kostenfreie Grundstücksnutzung für einen Hangar; kostenfreie Nutzung von Büroräumen. Und vom Staat außerdem pro

Maschine eine Million Euro Beihilfe für die Ausbildung der Crew.

Öffentlich wird gesagt, RyanAir wolle eine Basis auf dem Flughafen einrichten, tatsächlich aber ist es der Flughafen, der eine Basis für RyanAir einrichten soll. Am irischen Flughafen Shannon hat diese Billigfluggesellschaft seit fünf Jahren eine Basis, die bis heute nicht in die »schwarzen Zahlen« gekommen ist. Nun will RyanAir dort weniger Nutzungsentgelte an den Flughafen zahlen. Trotzdem wollen Bürgermeister und Wirtschaftsminister die Zukunft des Lübecker Flughafens von einer RyanAir-Basis abhängig machen.

Ein neuer Investor ist nach dem Ausscheiden des privaten Anteilseigners Infratil aus der Flughafen GmbH nicht in Sicht. 60 Millionen Euro innerhalb von zehn Jahren wollte Infratil in den Ausbau investieren, »weil die Privaten es besser können«, wie es von konservativer und liberaler Seite immer heißt. Das Kapital soll nun, einem neuen Konzept von Dezember 2009 zufolge, die Stadt als Investor selbst aufreiben, unter weiterer Verschuldung durch Kreditaufnahme mit Zinszahlungen.

Aber selbst dann, wenn sich noch ein privater Investor finden sollte, wird ihm schon jetzt zugestanden, dass ihm die ersten Ausbaumaßnahmen von der Stadt spendiert werden. Und wenn die Insolvenz droht, findet er schon jetzt im Flughafen-Konzept vom Dezember 2009 die Zusicherung, dass finanzielle Mittel für die Liquidität aus der doch eigentlich leeren Kasse der Stadt in den Flughafen fließen werden.

Wirtschaftliche Risiken, die aus Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss, aus einem schwebenden Gerichtsverfahren mit einer anderen Fluggesellschaft und aus Maßnahmen der Europäischen Kommission gegen womöglich unzulässige Beihilfezahlungen entstehen, werden einem Investor von vornherein nicht zugemutet. Angemessene Nutzungsentgelte von Fluggesellschaften einzunehmen, gebe die Marktlage nicht her. Alle finanziellen Risiken des Flughafens bleiben also künftig bei der Stadt, obwohl bekannt ist, dass Regionalflughäfen in vergleichbarer Situation dauerhaft Jahr für Jahr Verluste in Millionenhöhe einfahren.



»Ich denke, von der Stadt gesponserte Flugreisen sind keine Aufgaben für das Allgemeinwohl.«

Frank Herion, Architekt

Im Juli ergeht für den Flughafen ein negativer Beschluss des OVG. Dadurch sind die Privatisierungsbemühungen der Stadt Lübeck entscheidend erschwert.

Neuer Anlauf zu einer »Himmlichen Hochzeit«: Infratil übernimmt den Flughafen.



NEIN zum Flughafenausbau



»Fliegen immer billiger, Busse und Bahnen immer teurer. Das ist nicht nur klimapolitischer Wahnsinn, sondern widerspricht auch der sozialen und globalen Gerechtigkeit.«

Christoph Kleine
Avanti - Projekt undogmatische Linke

Fluglärm – nicht nur lästig, sondern gesundheitsschädigend!

Rund hundert Jahre hat es gedauert, von der Erkenntnis der Gesundheitsgefährdung bis hin zum weitgehenden Verbot. Nein, nicht beim Fluglärm, sondern bei einem ehemals sehr weit verbreiteten und hoch geschätzten Baustoff, dem Asbest. Hundert Jahre erfolgreiche Lobby-Arbeit, zum Schaden der Gesundheit! Ob es beim Fluglärm ebenso lange dauern wird?

Fluglärm wird von vielen Zeitgenossen immer noch als Belästigung eher harmloser Natur angesehen, aber in den letzten zehn Jahren wird ständig mehr bekannt über die gesundheitsschädigenden Wirkungen von Fluglärm. Insbesondere nächtlicher Fluglärm führt zu psychischen und Schlafstörungen, wie in einer umfangreichen Studie an ca. 800 000 Flughafenanwohnern gezeigt wurde. Und das Gefährliche dabei: Nicht nur die bewusst erlebten Schlafstörungen sind lästig und gesundheitsschädigend, sondern auch die nicht wahrgenommenen Störungen des Schlafes wie eine nur geringe Änderung der Schlaftiefe bzw. -qualität hinterlassen ihre Spuren.

Der Körper verbleibt für längere Zeit in einem Zustand der vegetativen Erregung. Dadurch vergrößert sich das Risiko, an Bluthochdruck und Herzinfarkt zu erkranken bzw. zu sterben. Damit trägt Fluglärm zur Ausbreitung der ohnehin bereits führenden Erkrankungsgruppe innerhalb der Todesursachenstatistik in Deutschland bei.

Nächtlicher, aber auch täglicher Fluglärm mindert die Leistungsfähigkeit des Gedächtnisses und insbesondere die Lernleistungen von Kindern. Die Anstrengungen der Politik, die Leistungen unseres Bildungssystems zu verbessern, werden also durch eine Zunahme von Fluglärm konterkariert. Störungen und Verkürzungen des Schlafes können überdies zu einer gestörten Glukosetoleranz führen

und erhöhen das Risiko, an Diabetes Typ II zu erkranken und Übergewicht zu entwickeln. In einer US-amerikanischen Studie an 18.000 Personen wurde gezeigt, dass Menschen, die weniger als vier Stunden pro Nacht schliefen, ein um 73 Prozent erhöhtes Risiko für Übergewicht erlangen. Wer im Schnitt fünf Stunden pro Nacht schlummerte, dessen Verfettungsrisiko war immerhin noch doppelt so hoch. Auch sechs Stunden Schlaf sind wohl noch nicht genug: Immerhin um 23 Prozent erhöht war das Risiko für Übergewicht bei dieser Gruppe.

Vor dem Hintergrund einer starken Zunahme von Diabetes und Übergewicht gerade bei jüngeren Personen ist nicht zuletzt aus diesem Grunde eine strikte Begrenzung von Umgebungslärm geboten.

Verkürzter und/oder schlechter Schlaf mindert überdies die Abwehrkräfte unseres Körpers und führt zu einem erhöhten Risiko, an Infektionen zu erkranken. Bei weniger als sieben Stunden Schlaf pro Nacht erhöht sich das Risiko, an einer Erkältung zu erkranken, auf das dreifache im Vergleich zu einer achtstündigen Schlafdauer.

Auch jüngste Beobachtungen, dass nächtlicher Fluglärm das Risiko für Krebserkrankungen erhöht, kann durch diese lärmbedingte Schwächung des Immunsystems mit erklärt werden.

All diese Erkenntnisse aus den letzten Jahren lassen nur einen Schluss zu:

Eine Bevölkerung, die bereits tagsüber ständig steigendem Verkehrslärm ausgesetzt ist, braucht unbedingt eine ungestörte Nachtruhe! Das im Grundgesetz verankerte Recht auf körperliche Unversehrtheit darf nicht durch Verkehrslärm unterlaufen werden, und keinesfalls durch nächtlichen Fluglärm!



»Ich bin dafür Arbeitsplätze nur dort zu subventionieren, wo es allen Bürgern und Bürgerinnen nutzt.«

Eka von Kalben, 45 Jahre
Landesvorsitzende SH Bündnis 90 / Die Grünen

Mit RyanAir in die Klimakatastrophe

Es ist leider eine Tatsache: Fliegen ist die energieintensivste und klimaschädlichste Art der Fortbewegung. Der Anteil des Flugverkehrs an der Emission von Treibhausgasen, die für die globale Erwärmung verantwortlich sind, beträgt ca. acht Prozent. Das ist auf den ersten Blick wenig. Es ist aber sehr viel, wenn wir bedenken, dass gerade einmal fünf Prozent der Weltbevölkerung schon einmal in der Luft gewesen sind und auch die meisten EinwohnerInnen der Industriestaaten nur wenige Male pro Jahr ein Flugzeug besteigen.

Wir wollen niemandem den Spaß am Urlaub im sonnigen Süden vermiesen. Es geht beim Bürgerentscheid zum Flughafen auch gar nicht um individuelles Verhalten, sondern um politische Steuerung: Wie kommt es eigentlich, dass Busse und Bahnen immer teurer werden, während das Fliegen immer billiger wird? Wie ist zu erklären, dass ein Flug nach London oder Mallorca billiger angeboten wird als eine SchülerInnen-Monatskarte der Lübecker Stadtwerke oder ein Zugticket nach Hamburg?

Als der Klimagipfel in Kopenhagen so offensichtlich gescheitert ist, weil der ökonomische Egoismus vor allem der Industrieländer zu stark war, haben sich viele über das Ausmaß der Verantwortungslosigkeit erschreckt. Doch was in Kopenhagen auf globaler Ebene geschah, vollzieht sich in der Lübecker Lokalpolitik ganz ähnlich:

PolitikerInnen von CDU, FDP, BfL und Wirtschaftsverbände wie IHK und Kaufmannschaft in Lübeck fordern wegen (höchst fraglicher) Geschäftsinteressen die weitere Subvention des Flughafens aus Geldern der Stadtkasse – und scheren sich überhaupt nicht darum, dass mehr Flugverkehr auch mehr CO₂-Emissionen bedeutet. Klimaschutz können ja die anderen machen. Und am Schluss landet der Profit nur bei wenigen ganz Großen: Im Lübecker Fall vor allem bei RyanAir, die sich ihre niedrigen Flugpreise aus dem Stadthaushalt bezahlen lässt.

Die Klimafrage ist in erster Linie eine Frage der Klimagerechtigkeit. Bei einem Mittelstre-

ckenflug innerhalb Europas wird pro Fluggast fast soviel CO₂ in die Atmosphäre geblasen wie die durchschnittliche EinwohnerIn Indiens in einem ganzen Jahr freisetzt. Das »klimaverträgliche Jahresbudget« jedes Erdenbewohners setzen WissenschaftlerInnen auf 2.000 bis maximal 3.000 kg CO₂ an. Für einen einzigen Flug nach Mallorca werden davon schon 860 kg verbraucht, insgesamt landet die durchschnittliche BundesbürgerIn bei ca. 8.000 kg.

Es sind die Industriestaaten, die den Klimawandel verursacht haben und weiter verursachen. Und es sind vor allem die EinwohnerInnen der ärmsten Länder des Südens, die unter den Folgen zu leiden haben. Rund 2,4 Milliarden Menschen leben auf dem Land und sind direkt von der Landwirtschaft abhängig. Veränderungen des Klimas, wie vermehrt auftretende Dürren oder Stürme, bedeuten für sie eine unmittelbare Gefährdung der Existenz. Der ansteigende Meeresspiegel bedroht den Lebensraum vieler Menschen, die an der Küste leben. Kleine Inselstaaten, wie Tuvalu im Pazifik, drohen schon bald komplett zu verschwinden.

Die Klimafrage ist aber auch in Deutschland und auch in Lübeck in erster Linie eine soziale Frage. Denn natürlich ist der Zugang zu Flugreisen auch in Lübeck nicht gleich verteilt. Das Geld, das jetzt in den Flughafen gepumpt werden soll, wird vor allem denjenigen fehlen, für die trotz der niedrigen Ticket-Preise ein Italien-Urlaub oder ein Kurztrip nach London ein unerreichbarer Luxus bleibt.

Es gibt viele Menschen in Lübeck, für die es eine unglaubliche Erleichterung wäre, wenn die Buspreise statt immerzu erhöht endlich einmal gesenkt oder noch besser gleich ganz abgeschafft würden. Mobilität fängt im Alltag an. Ein solches Konzept würde ein Stück mehr soziale Gerechtigkeit schaffen und gleichzeitig CO₂ einsparen.

Kurzum: **»Nein« beim Bürgerentscheid – für das Klima und für die Klimagerechtigkeit!**



»Der Billigflugverkehr wälzt über die Erzeugung hochwirksamer Klima-Abgase und mit der indirekten Subventionierung durch die Steuerzahler – wie kaum ein anderes Verkehrsmittel – seine ökologischen und ökonomischen Kosten auf die Gemeinschaft und zukünftige Generationen ab. Sein weiteres Wachstum über den Ausbau des Flughafens Blankensee mit öffentlichen Geldern (und Schulden) zu ermöglichen, ist weder ökologisch, ökonomisch noch sozial mit einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Entwicklung Lübecks zu vereinbaren.«

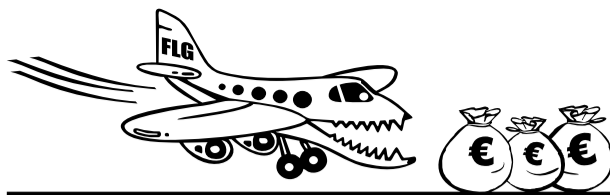
Reinhard Degener, BUND Lübeck und S-H

2006

Infratil und Lübeck bereiten Schritte für neues Planfeststellungsverfahren vor. Ryanair gelobt Treue „Wir halten an Lübeck fest“. Die Entwicklung der Passagierzahlen stagniert.

2007

Jet 2.com wird neuer Partner, es geht 4 x wöchentlich nach Leeds. Nach einem halben Jahr ist wieder Schluss, wegen mangelnder Nachfrage. Nur noch 600.000 Paxe mit Ryanair. Einer Stellungnahme der EU zur Folge, besteht der Verdacht unrechtmäßiger Beihilfen.



Was bedeutet ein JA zum Flughafenausbau?

Die Bürger dieser Stadt sind mit falschen Versprechungen zur Unterschrift für ein Bürgerbegehren gelockt und überredet worden. Es hieß, ein tragfähiger Ausbau sei mit Investitionskosten in Höhe von 4 Mio. EUR bis 2012 zu bewältigen.

Wie den Medien zu entnehmen ist, belaufen sich nach neusten Berechnungen die Kosten für den Ausbau allein bis 2012 auf 15 Mio. EUR, während weitere 30 Mio. bis 2015 fällig werden. Das gesamte Investitionsvolumen ist mit 67 Mio. berechnet.

Es ist ein Täuschungsversuch gegenüber den Bürgern und Wählern dieser Stadt, auf den Abstimmzetteln das Kostenvolumen nicht zu erwähnen. Der Bürgermeister dieser Stadt wird im Nachhinein beteuern, dass der Bürgerentscheid als eine Zustimmung zur Übernahme der Gesamtkosten

durch die Stadt gemeint war, um einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss (PFB) zu erlangen.

Mit Ihrem ja zum Flughafen verpflichten Sie die Bürgerschaft das gesamte Investitionsvolumen in Höhe von 67 Mio. EUR, in den Lübecker Haushalt einzustellen. Nur mit der Bereitschaft das gesamte Investitionsrisiko zu übernehmen kann die Rechtssicherheit des Planfeststellungsbeschlusses erlangt werden.

Selbst ein viel gepriesener Teilausbau kann erst dann beginnen, wenn ein rechtskräftiger PFB vorliegt, der nicht vor Herbst 2011 zu erwarten ist. Ob es diesen rechtskräftigen PFB jemals gibt, ist fraglich. Nach Einschätzung des Ministeriums ist mit der derzeitigen Planung eine Rechtssicherheit des PFB nicht zu erlangen.



»Ich fühle mich dem Bürgerschaftsbeschluss verpflichtet, denn die Stadt kann die finanzielle Verantwortung für einen Regionalflughafen alleine nicht tragen.«

Gabriele Schopenhauer
Stadtpräsidentin

Was bedeutet ein NEIN zum Flughafenausbau?

Mit Ihrem nein zum Flughafen geben sie ein eindeutiges Bekenntnis, den Versprechungen der Flughafen GmbH nicht mehr zu folgen und das Abenteuer Flughafen mit bisher aufgelaufenen Verlusten in Höhe von 41,7 Millionen Euro endgültig zu beenden.

Mit Ihrem nein zum Flughafen zwingen Sie die Verwaltung, sich umgehend und ernsthaft mit alternativen Nutzungskonzepten für das Flughafengelände zu befassen.

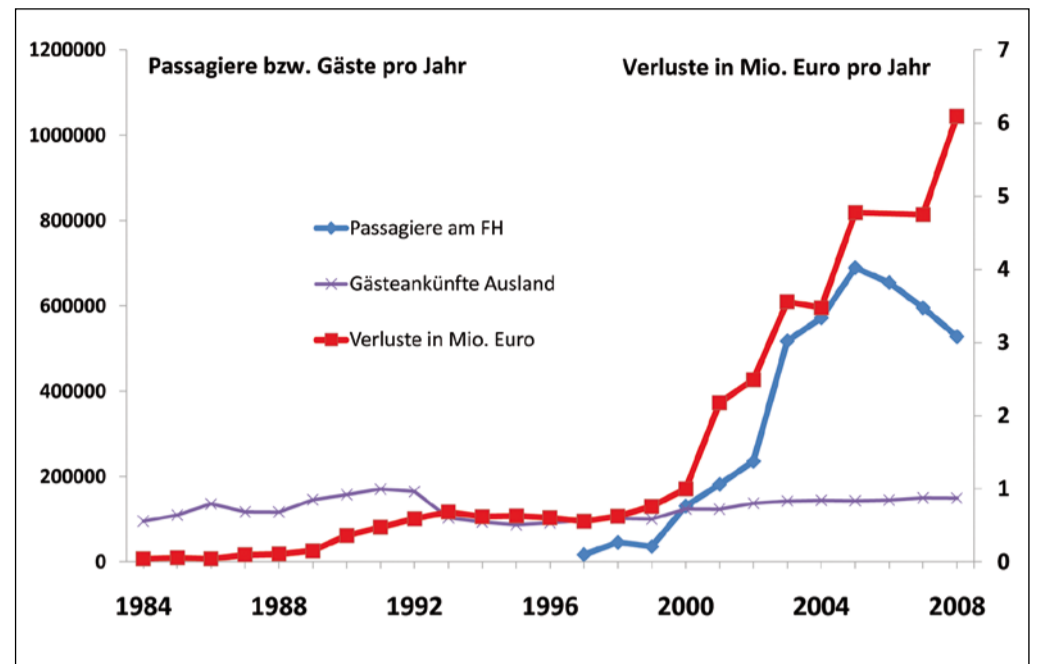
Mit Ihrem nein zum Flughafen votieren Sie gegen die Verschwendung von Steuergeldern.

Mit Ihrem nein zum Flughafen ermöglichen Sie den Segel- und Sportfliegern, ungestört ihren Flugbetrieb durchzuführen und ihren wichtigen Beitrag in Bezug auf Jugendarbeit zu leisten.



»Lieber bei Pisa gut abschneiden, als nach Pisa fliegen.«

Antje Jansen
DIE LINKE, Mitglied des Landtags,
Mitglied der Bürgerschaft (Fraktionsvorsitzende)



Die Hinterlassenschaften des Flughafens

Es ist schon eine beachtliche Leistung, wie es der Leitung eines Flughafens seit zehn Jahren immer wieder gelingt, trotz gewaltiger Rückschläge und steigender Defizite die Politik von der goldenen Zukunft des Flughafens zu überzeugen. Begonnen hat diese Überzeugungsarbeit mit dem damaligen Geschäftsführer Herrn Dr. Steppe, der es geschafft hat, die Defizite des Flughafens bis Ende 2004 auf immerhin 15,26 Millionen Euro anzuheben, um dann die Bürgerschaft um weitere Hilfe und Unterstützung zu bitten.

Zur Vermeidung der Insolvenz sah sich zum damaligen Zeitpunkt die Stadt verpflichtet, diese Schulden zu übernehmen, da die Flughafengesellschaft (FLG) nicht in der Lage war, wirtschaftliche Verluste zu vermeiden. Allein der Schuldendienst, das sind die Zinsen und die Tilgung aus diesen Altlasten betrug im Jahre 2009 noch 1.363.800 Euro.

Als Konsequenz sollte ein privater Investor und Betreiber des Flughafens gesucht werden. Dies schien zunächst mit Infratil zu gelingen. Und so war der LN vom 15.04.2005 zu entnehmen »Lübeck wird Großflughafen, RyanAir hat mit Infratil vereinbart, in Blankensee eine zweite Deutschland-Basis einzurichten und bis Ende 2006 zwei Millionen Passagiere abzufertigen.«

Dieser Traum scheiterte am Beschluss des Obergerichtes im Planfeststellungsverfahren, der den Ausbauplänen ein jähes Ende bereite. Trotz dieses Rückschlages blieb Infratil dem Flughafen treu und es wurde vereinbart, möglichst zügig ein neues Planfeststellungsverfahren in Auftrag zu geben. Ende Dezember war der Vertrag mit Infratil perfekt – gezahlt wurden von dem vereinbarten Kaufpreis von 13 Millionen am Ende noch neun Millionen Euro. »Wenn bei diesem Vertrag etwas schief geht, zahlt die Stadt alles zurück, mit Zins und Zinseszins«, so Peter Reinhardt, Fraktionsvorsitzender der SPD, in den LN vom 26.10.2005.

Genau dieser Fall ist nun eingetreten. Anfang 2009 verkündete Infratil, sich aus Lübeck zurückziehen zu wollen. Ein höchst ungünstiger Zeitpunkt: Einen Planfeststellungsbeschluss aus dem neuen Verfahren gab es noch nicht und allen Beteiligten war bewusst, ohne Investor kein Planfeststellungsbeschluss. Mit vielen Zugeständnissen gelang es der Stadt schließlich, Infratil bis zum Oktober 2009 an den Flughafen Lübeck zu binden.

Alle Bemühungen der Stadt, einen neuen Investor und Betreiber des Flughafens zu finden, sind seither gescheitert. Auch das Land hat eindeutig erklärt, diesen Flughafen nicht betreiben zu wollen oder die Defizite zu tragen. So kam für Lübeck die bittere Konsequenz. Im Oktober 2009 musste der Flughafen für 25,6 Millionen Euro zurückgekauft werden. Diesen Betrag hatten die Neuseeländer an Investitionen und aufgelaufenen Verlusten in den Flughafen gesteckt. Wie Recht hatte doch Herr Reinhardt mit seiner Aussage im Jahre 2005.

Ohne rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss glaubt wohl ernsthaft niemand mehr an einen Investor. Deshalb will die Hansestadt den kompletten Ausbau in Eigenregie durchführen, so dargestellt im »Take-Off«-Konzept, in der Hoffnung dann einen Betreiber zu finden. Ein mehr als gewagtes Unterfangen, denn alle Risiken liegen bei der Stadt und die Hansestadt ist von einem potentiellen Betreiber erpressbar.

Wir alle dürfen nicht zulassen, dass sich die Hansestadt in ein weiteres unkalkulierbares finanzielles Risiko stürzt. Annähernd 65 Millionen hat der Flughafen diese Stadt bereits bisher gekostet. Es ist unverantwortlich noch einmal 67 Millionen für zukünftige Baumaßnahmen zu investieren – in der schlichten Hoffnung darauf, dass dieses Abenteuer vielleicht gut ausgehen könnte.

So bitter und teuer eine Schließung ist, in der letzten Konsequenz dürfte sie eher ein Gewinn für die Hansestadt sein.

2008

Flughafen-Pakt: Umweltverbände einigen sich mit dem Flughafen. Die Unterlagen für ein neues Pfv werden in Kiel übergeben. 4.000 Einwendungen gegen den geplanten Ausbau. Rücktritt des Geschäftsführers Scharnberg. Kritik an Infratil.

Die Verbindung nach Hahn wird aufgenommen. Im Oktober verkündet Infratil den Ausstieg in Lübeck. Die Passagierzahlen im Tief, nur noch 520.000 Pax.



NEIN zum Flughafenausbau



»Statt unnötiger millionenschwerer Großprojekte wie den Flughafen, benötigen wir in unserer Stadt Geld für dringende Investitionen in Kindergärten, Schulen und soziale Einrichtungen, die allen Menschen unabhängig von Herkunft und finanziellen Möglichkeiten zur Verfügung stehen.«

Martin Kürle, 45 Jahre, verheiratet, 2 Kinder, Sozialpädagoge, Sprecher Lübecker Netzwerk Jungenarbeit, Betriebsrat Jugendhilfeträger

Kein Flughafenmitarbeiter wird arbeitslos!

Bei der Flughafen Lübeck GmbH (FLG) sind 130 Frauen und Männer direkt beschäftigt, davon 59 Teilzeitkräfte (u.a. geringfügig Beschäftigte) und 5 Auszubildende. (Quelle: Bürgerschafts-Vorlage vom 11.11.2009). Sie sind im kaufmännischen und gewerblich-technischen Bereich sowie im Dienstleistungssektor tätig. Rund 50 MitarbeiterInnen gelten nach den Bestimmungen des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD) als unkündbar.

Die FLG-MitarbeiterInnen sind in großer Sorge um ihre Arbeitsplätze. Spätestens seit Frühjahr 2009 steht die Gesellschaft ständig vor der Insolvenz, wird aber bislang durch die Bürgerschaft mit immer neuen Finanzspritzen und Mittelzusagen künstlich am Leben gehalten; zuletzt mit einem Beschluss vom 28.01.2010: »Der FLG sollen bis zum Abschluss des Sommerflugplans 2010 Haushaltsmittel zur Deckung der Lohn-, Betriebs- und (für hoheitliche Maßnahmen) Kompensationskosten zur Verfügung gestellt werden.«

Bereits am 26.11.2009 hatte die Lübecker Bürgerschaft auf Antrag von SPD und Grünen beschlossen: »Die Lübecker Bürgerschaft steht zu ihrer sozialen Verantwortung für die Beschäftigten der Flughafengesellschaft. Der Bürgermeister ist aufgefordert, vorsorglich alle vorbereitenden Maßnahmen zur Sicherung der Beschäftigten bei der Hansestadt Lübeck zu entwickeln (z.B. direkt oder auch über eine Auffang- und Qualifizierungsgesellschaft).« Das heißt, im Fall einer Insolvenz oder einer Reduzierung der Flughafenaktivitäten sind die dortigen Mitarbeiter nicht von Arbeitslosigkeit bedroht!

Hierzu informierte der Bürgermeister am 25.2.2010 die Bürgerschaft: »Gespräche mit der Bundesanstalt für Arbeit wurden ... aufgenommen; über Ergebnisse wird erst zu einem späteren Zeitpunkt berichtet werden können. Eine Eingliederung in die Kernverwaltung der Hansestadt Lübeck oder Sondervermögen sowie andere HL-Eigen- und Mehrheitsgesellschaften wird geprüft.«

Alle politischen Parteien zeigen sich betroffen über die etwaigen Konsequenzen eines Ausbaustopps für die Flughafenbeschäftigten. Doch die Sorge von CDU und FDP um die Arbeitsplätze löst Verwunderung aus. Planen doch dieselben Parteien in Kiel, über 5.000 Stellen von Landesbeschäftigten, darunter 3.700 Lehrerstellen, zu streichen. Und in den letzten fünf Jahren der CDU-Alleinherrschaft in Lübeck wurde gnadenlos das Programm »Minus 500« durchgezogen, was bei den städtischen Stellen Leistungseinschränkungen und für die Bürger erhebliche schlechtere Dienstleistungen mit sich brachte. Da fragt sich mancher Lübecker: Ist die Sorge der Konservativen um die Arbeitsplätze nicht vielleicht doch nur vorgeschoben?

Doch eines ist schon heute klar: Wenn jetzt weitere Millionen Steuergelder in das unermessliche Loch Flughafen geschüttet werden, kommen unweigerlich Forderungen von Kommunalpolitikern, weitere Stellen bei der Stadt Lübeck »einzusparen«, d.h. zu beseitigen. Die dringend benötigten ErzieherInnen und anderes pädagogisches Personal können nicht eingestellt werden. Jugendlichen wird die Chance auf einen Ausbildungsplatz genommen.

Ist Ryanair für die Tourismusbilanz von Lübeck wirklich wichtig?

Da der Flughafen seit über 20 Jahren nur Verluste erwirtschaftet, und die Befürworter ihm ja unbedingt etwas Gutes zurechnen wollen, werden gerne die angeblich positiven regionalwirtschaftlichen Effekte genannt. In diesem Zusammenhang wird häufig behauptet, der Flughafen bringe viele ausländische Urlauber nach Lübeck, die sehr wichtig für die Tourismuswirtschaft seien.

So wirklich viele Gäste können es aber nicht sein, die über Blankensee anreisen:

Die ausländischen Touristen erbringen 27 Prozent aller Übernachtungen (2009).

Gerade mal 7 Prozent der ausländischen Gäste sind mit dem Flugzeug angereist (mit dem Flugzeug heißt, sie könnten auch über Hamburg oder Bremen angereist sein (Umfrage der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH 2008), und die Zahlen der ausländischen Tou-

risten sind im letzten Jahr deutlich gesunken (-10 Prozent), trotz steigender Passagierzahlen am Flughafen (+28 Prozent).

Diese Entwicklungen sind auch auf der Grafik deutlich zu erkennen: Seit dem Start von Ryanair hier in Lübeck (im Jahr 2000) steigen sowohl Passagierzahlen, als auch die jährlichen Defizite am Flughafen massiv an; ein vergleichbarer Anstieg bei den Zahlen der ausländischen Gäste ist aber nicht erkennbar.

Da bleibt eigentlich nur eine Erklärung: Von Blankensee aus fliegt es sich günstig weg, vor allem in den warmen Süden. Im Gegenzug kommen aber kaum Touristen aus dem warmen Süden zu uns nach Lübeck. Es ist also zu fragen: Warum soll der Lübecker Steuerzahler unseren Hamburger oder dänischen Nachbarn den Urlaub am Mittelmeer bezahlen?



»Wir brauchen keinen Flughafen. Soviel an Energie zu verschwenden um z.B. in London zu „shoppen“ finde ich pervers.«

Brigitte Kokemohr
Steuerberaterin



»Dass die IHK den Eindruck erweckt, die gesamte Lübecker Wirtschaft wolle den Flughafen, ärgert mich maßlos. Sie spricht nicht im Namen unserer Firma!«

Dorothea Schulze-Busack
Geschäftsführerin Trullala Spielwaren GmbH

2009

Im Januar Schock in Blankensee: Der Investor Infratil steigt Ende Oktober aus. Anfang März ergeht der ersehnte Pfv-Beschluß. Lübeck will neuen Investor suchen. Wieder werden Klagen gegen den Beschluß eingereicht. Ryanair kündigt plötzlich 3 neue Linien nach Mallorca, Alicante und Alghero an. Gerichtliches Eilverfahren ruht, auf Antrag des Flughafens. Das Land verspricht dem FH tatkräftige Hilfe, will aber nicht Betreiber des FH

werden. Ende Oktober kauft Lübeck den Flughafen von Infratil zurück. Ende November beendet die Bürgerschaft mit SPD, B90 / Die Grünen und Die Linke das Abenteuer Flughafen und verweigert weitere 4 Mio. € für einen Teilausbau des FH. Ein Bürgerbegehren mit Bürgerentscheid soll dieses Ansinnen kippen. Saxe legt auf Verlangen des Wirtschaftsministers des Landes sein Take-off Konzept vor. Ein Investor ist nicht in Sicht.



Jugendkultur und Easyjetset

Mit der Liberalisierung des Flugverkehrs und dem Aufkommen von Billigfluggesellschaften hat sich in der Luft ein kleiner Klassenkampf vollzogen. Fliegen, früher ein Privileg reicher Exzentriker, war auf einmal für fast jedermann möglich. Hartz IV-Empfängern und Freunden der spätrömischen Dekadenz ist dieses Vergnügen angesichts der vorgesehenen 15,70 Euro im Monat für Verkehr natürlich weiterhin fremd. Junge Hedonisten aber wurden zum Easyjetset. Der Besuch eines Clubs in der eigenen Großstadt gilt für sie als anachronistisch. Zum Taxitarif fliegt man über das Wochenende zu Europas angesagten Partys und pünktlich zur Uni, Schule oder Arbeit wieder zurück. Pizza-Essen in Rom, Sightseeing in Prag oder ein Champions League Spiel in Barcelona mit dem erschwinglichen Flieger - kein Problem. Fliegen hat also genug positive Aspekte, was sicher auch der Grund ist, warum über 40.000 Lübecker kürzlich für den Erhalt des kostspieligen Flughafens Blankensee stimmten.

Jetzt könnte man das Ganze so weit spinnen, dass man behauptet, die Unterstützer des Projektes um CDU und FDP seien plötzlich Freunde des Klassenkampfes und der Jugendkultur geworden, und die Zeiten, in denen man den Rotstift zuerst bei Jugendzentren anlegen wollte, seien vergessen.

Doch zu ernst ist das Thema Flughafen angesichts des Klimawandels und seiner gravierenden Folgen wie Überschwemmungen, Dürren, Ressourcenkonflikte, Artensterben, Hunger- oder Wasserkrisen. Denn bei jedem Flug mit Ryanair, Easyjet und Co entstehen klimaschädliche Abgase wie Kohlendioxid und Stickoxide sowie Kondensstreifen, die das Klima weiter aufheizen.

Verständlich ist aber auch, dass solange die deutlich klimafreundlichere Bahnfahrt von zum Beispiel Lübeck nach Berlin immer noch teurer ist als ein Flug quer durch Europa, Menschen das Flugzeug als Reisemittel bevorzugen. Absurderweise genießt der Flugverkehr Befreiung von der Mehrwert- und Mineralölsteuer, die Bahn aber nicht.

Wie lässt sich der Wunsch des Menschen nach bezahlbarer Mobilität mit den Ansprüchen der Umwelt in Einklang bringen?

Bei der Planung des Verkehrs müssen beide Faktoren berücksichtigt werden, nicht vorrangig die Profitinteressen von Kapitalinvestoren. Das bedeutet ein Stopp der Privatisierung des Schienenverkehrs. Es muss für eine flächendeckende, umweltfreundliche sowie erschwingliche Mobilität gesorgt werden.

Angehörige des Easyjetset wären jedoch mit diesen Vorschlägen noch nicht zufrieden, denn sie wissen, für das Bahnfahren benötigt man Zeit, die sie nun einmal nicht haben. Auch der Komfort der Züge, den ein Flug mit den recht begrenzten Sitzflächen eines Billigfliegers vermissen lässt, die Ryanair-Chef Michael O'Leary schon dazu veranlassten über eine Extragebühr für Übergewichtige nachzudenken, kann sie nicht überzeugen.

Zeit ist schließlich Geld – eine fragwürdige Einstellung, die in unserer Leistungsgesellschaft vorherrscht, die Arbeitslose oder Burnout-Opfer vermutlich aber durch andere Erkenntnisse infrage stellen könnten. Jedoch Entschleunigung des Alltags – wie soll das funktionieren?

Ziel sollte es sein, für eine Gesellschaft frei von Existenzängsten, Arbeitsstress und Leistungsdruck zu kämpfen, in der Zeit eine ganz andere Bedeutung hat als heute. Wo weniger Arbeit nicht zwangsläufig Verarmung und Verelendung, sondern Glück bedeutet. Viel Arbeitszeit ließe sich bereits im überflüssigen Flughafen Blankensee einsparen.

Geschwindigkeit wäre für unser Easyjetset nicht mehr so entscheidend und die Attraktivität von ökologischen Verkehrsmitteln würde steigen.

Billigfliegen ist nur ein Versuch den eigentlichen Widerspruch von Spaß und Kapitalismus aufzuheben.

Wenn wir Euch dazu auffordern im April mit einem Nein gegen den Flughafen Blankensee zu stimmen, tun wir das nicht, um Euch die Party zu vermiesen, sondern weil wir für das Streben nach wahrer Sinneslust und Genuss sind – natürlich ökologisch korrekt.



Eine gewinnbringende Alternative

Mit 15 bis 20 Millionen Euro veranschlagt die Geschäftsführung des Flughafens die Kosten für die Abwicklung des Flughafens. Sicherlich viel Geld. Im Vergleich zum Wert des Flughafengeländes jedoch ein überschaubare Summe.

So lässt sich allein mit der Ausweisung eines **Gewerbegebietes** von 100 Hektar ein Gewinn bis zu 90 Millionen Euro erwirtschaften, wenn man den Quadratmeterpreis von 90 Euro zu Grunde legt, den das Möbelhaus Dodenhof in Genin zu zahlen bereit war. **Die Ausweisung dieses Gewerbegebietes steht im Einklang mit der Mediationsvereinbarung der Naturschutzverbände und ist somit realisierbar.**

Eine weitere **Wertschöpfung** ergibt sich aus ca. 90 Hektar **Naturschutz- Ausgleichsflächen**, die bereits vom Flughafen angekauft sind. Der Betrieb des Segelflughafens ist unter diesen Bedingungen durchführbar und bestandskräftig.

Das häufig zitierte »stranded investment« wie Bahnhof und B207 hätten weiterhin nicht nur ihre Berechtigung, sondern wären eine Aufwertung des Gewerbegebietes.

Eine gute Möglichkeit der Stadt, sich von den Lasten und Querelen dieses Flughafens zu befreien.



Nein zum Flughafen! Ja zur Party!

**Kommt zum Aktionstag
Sa 17.4.2010
11 - 15 Uhr
auf den Schranken!**

Mitmachen!

**Kontakt über
www.nein-zum-flughafenausbau.de
oder kommt zum Bündnistreffen
im Akzente Haus, Huxstr. 85
donnerstags 19 Uhr
oder fragt in den Fraktionsbüros der GRÜNEN,
der LINKEN und der SPD**



Samstag 24. April AKW Brunsbüttel
120 km Aktions- - Hamburg -
und Menschenkette AKW Krümmel

www.anti-atom-kette.de



**»Auch nach einem Ausbau des Flughafens
wird die Flughafengesellschaft immer Verluste produzieren,
die Lübeck ausgleichen muss.«**

**Dr. Andreas Tietze, 48 Jahre
MdL, verkehrspolitischer Sprecher der Landtagsfraktion
von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**

Impressum

V.i.S.d.P.: Bündnis NEIN zum Flughafenausbau,
c/o Jens Schulz, Königstr. 10, 23552 Lübeck
Auflage 100.000 Exemplare
Druck: Prima Rotationsdruck Nord, 19243 Wittenburg
Zeitungslayout: b.rohdesign 2010
Illustration: Michael Blauig

www.nein-zum-flughafenausbau.de

Im Bündnis NEIN zum Flughafenausbau wirken demokratische Initiativen, Gruppen, Parteien oder Einzelpersonen mit, die sich zum Ziel setzen, beim Bürgerentscheid zum Ausbau und Weiterbetrieb des Lübecker Flughafens eine Mehrheit für "Nein" zu erreichen. Das Bündnis akzeptiert unterschiedliche Bewertungen, politische Richtungen und Argumente ihrer Mitglieder.

Spendenkonto: Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm e.V.
Stichwort: Bündnis NEIN zum Flughafenausbau
Kontonummer 41 87 73
Kreissparkasse Herzogtum Lauenburg, BLZ 230 527 50