



Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.

BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein



ZUKUNFT LUFTVERKEHR

**Ein Konzept für Hamburg
und Schleswig-Holstein**

Partner *statt* Konkurrenten

UVNord fordert Zusammenarbeit Hamburg – Kaltenkirchen

Die norddeutschen Unternehmen sind nach dem Erreichen der Kapazitätsgrenze des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel auf ein leistungsfähiges Luftdrehkreuz angewiesen. Ein neuer Großflughafen Kaltenkirchen, der den Flughafen Hamburg vollständig ablöst, ist wenig wahrscheinlich.

UVNord sieht nur eine Lösung: Im Rahmen eines Flughafengesamtkonzeptes arbeiten Hamburg und ein neu zu schaffender Flughafen Kaltenkirchen sowie die Regionalflughäfen Lübeck und Parchim eng zusammen.

Für eine wachsende Wirtschaft sind leistungsfähige Flughäfen und Flugverbindungen von existenzieller Bedeutung. Schon jetzt sind 40 Prozent der rund 12 Millionen Passagiere des Flughafens Hamburg Geschäftsreisende. Um den norddeutschen Unternehmen auch in Zukunft den schnellen Zugang zu Metropolen und Märkten in aller Welt zu ermöglichen, muss für das absehbare Kapazitätssende des Hamburger Flughafens vorgesorgt werden. UVNord fordert daher von der Politik eine Partnerlösung, bei der der Hamburger Flughafen Primärflughafen bleibt und eine Kooperationen mit einem neu zu bauenden Flughafen in Kaltenkirchen eingeht. Die vorhandenen Regionalflughäfen

in Schleswig-Holstein (Lübeck-Blankensee) und Mecklenburg-Vorpommern (Parchim) müssen in diese Partnerlösung im Rahmen eines Flughafengesamtkonzept für den Norden eingebunden werden. Mit der Planung eines Partnerflughafens in Kaltenkirchen muss vor dem Hintergrund langer Planungsfristen und dem absehbaren Erreichen der Kapazitätsgrenze in Hamburg in den Jahren 2012 bis 2015 frühzeitig begonnen werden.



„Prosperierende Wirtschaft braucht leistungsfähige Flughäfen“



Uli Wachholtz

Vizepräsident
UVNord – Vereinigung
der Unternehmensverbände in
Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.
Vorsitzender des strukturpolitischen
Ausschusses

Der Strukturpolitische Ausschuss von UVNord schreibt in diesem Jahr das „Strukturkonzept Verkehr für Hamburg und Schleswig-Holstein“ aus dem Jahre 2003 fort und hat als ersten Auszug ein „Luftverkehrskonzept für Hamburg und Schleswig-Holstein“ erarbeitet.

Für eine prosperierende norddeutsche Wirtschaft sind leistungsfähige Flughäfen und Flugverbindungen von existenzieller Bedeutung. Der Hamburg Airport ist derzeit der gemeinsame Heimatflughafen für Hamburg und Schleswig-Holstein. Mittel- bis langfristig wird die Kapazität in Fuhlsbüttel aber nicht ausreichen, um der Entwicklung des Flugverkehrs und der aus dem Wachstum der Metropolregion und sei-

ner angrenzenden Gebiete entstehenden Nachfrage gerecht zu werden.

Vor diesem Hintergrund schlägt UVNord vor, dass der Hamburg Airport Primärflughafen bleibt, und in Kaltenkirchen begonnen wird, den sich abzeichnenden Bedarf der Zukunft einzuplanen. In Partnerschaft mit diesem und den weiteren, vorhandenen Standorten kann sich der Norden in seiner globalen Vernetzung weiterentwickeln, vorhandene Arbeitsplätze halten, und neue schaffen.

Mit diesem Handlungskonzept liefert UVNord der Politik eine belastbare Grundlage zur Sicherung des Luftverkehrsstandortes Hamburg/Schleswig-Holstein.



Prof. Dr. Hans Heinrich Driftmann
Präsident
UVNord – Vereinigung
der Unternehmensverbände in
Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.

Die norddeutsche Wirtschaft ist für einen stabilen Wachstumskurs auf eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Infrastruktur angewiesen. Schleswig-Holstein und Hamburg benötigen daher dringend ein gemeinsames zukunftsfähiges Luftverkehrskonzept, um im Standortwettbewerb der Regionen bestehen zu können.

Vorgestellt und diskutiert wird das aktuelle „Luftverkehrskonzept für Hamburg und Schleswig-Holstein“ von UVNord anlässlich des Unternehmertages Nord am 18. Juni 2008 auf dem Hamburg Airport.

UVNord vertritt heute die Interessen von 59 Mitgliedsverbänden mit 27.000 Unter-

nehmen, in denen mehr als 1,2 Millionen Menschen in Hamburg und Schleswig-Holstein Beschäftigung finden.

Das vorliegende „Luftverkehrskonzept“ ist Konsens der von UVNord vertretenen norddeutschen Wirtschaft.

Das Konzept ist im Strukturpolitischen Ausschuss unter der Leitung des Vorsitzenden Herrn Uli Wachholtz erarbeitet worden. Ich danke dem Vorsitzenden, der Geschäftsführung, aber auch allen Mitgliedern des Ausschusses, die an der Vorbereitung dieses „Luftverkehrskonzeptes“ mitgewirkt haben.

Jagel

Der bislang ausschließlich militärisch genutzte Fliegerhorst Jagel könnte durch eine zivile Mitnutzung zu einem der interessantesten Regionalflughäfen Norddeutschlands ausgebaut werden. Die beiden Landebahnen sind lang genug, um auch sehr große Maschinen landen zu lassen. Die Projektentwicklungsgesellschaft Airgate SH GmbH hat angekündigt, Jagel mit rund 60 Millionen Euro zu einer Luftdrehscheibe ausbauen zu wollen.

Kiel-Holtenau

Der Flughafen Kiel-Holtenau war über 70 Jahre der bedeutendste Regionalflughafen Schleswig-Holsteins mit Linienflugverbindungen zu den wichtigsten deutschen Flughäfen und unter anderem nach Skandinavien. Um den Flughafen profitabel mit Düsenmaschinen betreiben zu können, wäre eine Verlängerung der Landebahn notwendig gewesen. Im Jahr 2006 wurde allerdings beschlossen, Holtenau nicht auszubauen.

Lübeck-Blankensee

Der Flughafen Lübeck-Blankensee (Schleswig-Holstein) hat sich in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Standortfaktor für die gesamte Region Lübeck entwickelt. Er bietet u.a. Linienflugverbindungen nach London, Stockholm, Mailand, Pisa und Danzig sowie einige Charterflugverbindungen an. Im Jahr 2006 verzeichnete der Flughafen ein Aufkommen von rund 680 000 Passagieren.

Hamburg-Fuhlsbüttel

Der Flughafen Hamburg ist das fünftgrößte Luftdrehkreuz Deutschlands mit einem größeren Frachtaufkommen und rund 12 Millionen Passagieren im Jahr. Rund 40 Prozent sind Geschäftsreisende. Von Hamburg aus werden nicht nur die wichtigsten Flughäfen in Europa, sondern auch wichtige Destinationen in den USA und Asien direkt angefliegen.



Flughäfen im Norden

Der Luftverkehr ist eine weltweit sehr stark wachsende Branche. Allein in den vergangenen vier Jahren nahmen die Passagierzahlen an deutschen Flughäfen jedes Jahr um rund sieben Prozent zu. Frankfurt stößt bereits jetzt an seine Kapazitätsgrenzen. In Berlin, Düsseldorf und Hamburg werden die Kapazitätsgrenzen ebenfalls in naher Zukunft erreicht sein. Der stockende Ausbau der überlasteten deutschen Flughäfen droht zum Hemmschuh für die weitere Entwicklung der Luftfahrtbranche in Deutschland zu werden, während andere Länder konsequent ihre Infrastrukturen erweitern. Um den Hamburger Flughafen nach Erreichen der Kapazitätsgrenze zu entlasten, wäre der Bau eines Partnerflughafens in Kaltenkirchen sowie eine enge Zusammenarbeit der norddeutschen Regionalflughäfen notwendig. Mit Lübeck-Blankensee, Parchim, Jagel, Sylt, Flensburg und Hohn verfügen Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern über ausbaufähige Regionalflughäfen, die für eine Anbindung an Fuhlsbüttel gut geeignet sind.

Schwerin-Parchim

Der Flughafen Schwerin-Parchim ist ein Regionalflughafen im Landkreis Parchim (Mecklenburg-Vorpommern) und wird seit 2000 auch im internationalen Luftfrachtverkehr genutzt. Mitte 2006 wurde beschlossen, Schwerin-Parchim künftig als reinen Frachtflughafen zu betreiben. Durch die geografische Lage des Flughafens zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin kann der Flughafen Schwerin-Parchim insbesondere auch während der Nachtstunden Luftfrachtflüge abwickeln.

Parchim

Zwei Handlungsoptionen für die norddeutsche Wirtschaft:

- 1 In Kaltenkirchen wird ein Flughafen neu gebaut. Nach dem Kapazitätssende des Hamburger Flughafens wird der Flugverkehr vollständig nach Kaltenkirchen verlagert.
- 2 In Kaltenkirchen wird in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hamburg ein Flughafen gebaut, der im Rahmen einer Partnerlösung und unter Einbeziehung der Regionalflughäfen (Lübeck und Parchim) die wachsende Nachfrage nach Flugverbindungen auffängt. Hamburg bleibt als zentrales Luftdrehkreuz bestehen.



Hamburg/Kaltenkirchen Der Flughafen Hamburg ist der Knotenpunkt des Luftverkehrs in Norddeutschland. Der Flughafen ist derzeit der gemeinsame Heimatflughafen für Hamburg und Schleswig-Holstein. Mittel- bis langfristig wird die Kapazität des derzeitigen Standortes in Fuhlsbüttel aber nicht ausreichen, um der sich abzeichnenden Nachfrage aus und für die Region gerecht zu werden.

Für die erste Option spricht, dass die im Besitz der Hamburger Flughafengesellschaft befindlichen Flächen in Kaltenkirchen die infrastrukturelle Voraussetzung für einen Neubau bieten. Im Weiteren besteht der

politische Wille in Hamburg und Schleswig-Holstein, in Ansehung des gemeinsamen Gutachtens aus Dezember 2005 die Option „Kaltenkirchen“ aufrechtzuerhalten.

Gegen eine vollständige Verlagerung an einen neuen Standort in Kaltenkirchen sprechen die bisherigen hohen Investitionskosten der Flughafen GmbH in Höhe von rund 350 Millionen Euro und die Investitionskosten in Höhe von 280 Millionen Euro für den im Dezember 2008 zu eröffnenden S-Bahn-Anschluss. Auch die Lufthansa Technik wird 2008 in den Standort über 50 Millionen Euro investieren. Gegen einen

Hamburg Airport in Zahlen

	2006	2007
Starts/Landungen	168.389	173.500
Passagierzahlen	11.954.040	12.780.000
Beschäftigte rund um den Flughafen (inkl. Lufthansa-Basis)	13.798	

Marktanteil in SH 90%, in HH 95%

- 70 Airlines
- 120 Destinationen
- 5-größter Flughafen Deutschlands

gemessen am Passagieraufkommen (Stand Ende 2007)

Quelle: Flughafen Hamburg GmbH



Die moderne Infrastruktur Fuhlsbüttels kann weiter genutzt werden.

vollständigen Umzug spricht der erhebliche Investitionsbedarf bei Erschließung, Neubau und Anbindung. Langwierige Genehmigungsverfahren und Recht-

„Eine Partnerlösung schafft mehr Flexibilität“

streitigkeiten mit Kommunen und Anliegern sind zu erwarten. Hohe Auflagen können darüber hinaus die Refinanzierung beeinträchtigen. Unbeantwortet bleibt zunächst die Frage einer sinnvollen Nachnutzung für den Standort Fuhlsbüttel.

Die zweite Option ermöglicht hingegen, dass Hamburg Airport Primärflughafen bleibt und eine Partnerschaft mit einem oder mehreren anderen norddeutschen Standorten eingeht. Hierfür kommt vornehmlich Kaltenkirchen in Betracht. Für das Partnerkonzept, das zu einem echten Flughafensystem ausgebaut und fortentwickelt werden muss, spricht, dass die bestehende moderne Infrastruktur in Fuhlsbüttel weiter genutzt werden kann. Der Standortvorteil von Fuhlsbüttel zur

City bleibt erhalten. Umfang und Dauer der erforderlichen Genehmigungsverfahren für einen Flughafen in Kaltenkirchen und die voraussichtlichen Rechtstreitigkeiten hierüber dürften einen geringen Umfang einnehmen.

Eine Partnerlösung schafft darüber hinaus mehr betriebswirtschaftliche Flexibilität, da sich die unterschiedlichen Standorte unterschiedlich entwickeln, insgesamt aber vom Wachstum des Hamburg Airport partizipieren können.

UVNord fordert:

Eine Partnerlösung mit einem Flughafen-neubau in Kaltenkirchen

- aufgrund der räumlichen Nähe zum Hamburg Airport
- aufgrund der bereits im Eigentum der Flughafen-gesellschaft befindlichen Grundstücke.

Bereits im Jahre 2005 haben Hamburg und Schleswig-Holstein in einem gemeinsamen Gutachten die Option „Kaltenkirchen“ festgelegt, die dann umgesetzt werden soll, wenn der derzeitige Standort in Hamburg-Fuhlsbüttel seine Kapazitätsgrenzen erreicht.



Lübeck ist der bedeutendste Flughafen Schleswig-Holsteins

Lübeck Der Flughafen Lübeck hat sich aufgrund seiner dynamischen Entwicklung in den letzten Jahren zu einem der größten Regionalflughäfen der Bundesrepublik entwickelt. Allein im Jahr 2006 starteten und landeten in Lübeck insgesamt rund 678.000 Flugreisende.

Vom Flughafen der Freien- und Hansestadt Lübeck werden derzeit 6 Flugziele angeboten: Barcelona-Girona, Danzig, London-Stansted, Mailand-Bergamo, Pisa und Stockholm-Skavsta. Die Strecke nach Danzig wird durch die ungarische Airline WizzAir montags, mittwochs, freitags und sonntags bedient. Die restlichen europäischen Flugziele werden von der irischen Fluggesellschaft Ryanair angefliegen. Ab Mai 2008 wird darüber hinaus die britische Billigfluggesellschaft Jet2.com eine Linienverbindung von Lübeck nach Leeds-Bradford in Nordengland in Betrieb nehmen.

Sylt Die Nordseeinsel Sylt wird durch eine Reihe von zum Teil namhaften Fluggesellschaften wie die Lufthansa, Air Berlin und TUIFly von zahlreichen innerdeutschen Flugplätzen aus angefliegen. Derzeit existieren Direktverbindungen von Sylt nach Berlin, Düsseldorf, Köln/Bonn, München, Stuttgart, Hamburg und Uetersen.

Im Jahr 2006 konnte die Zahl der Passagiere weiter auf insgesamt über 110.000 gesteigert werden. Dies bedeutet eine nahezu Verdoppelung der Fluggastzahl gegenüber dem Jahr 2005. Der Flughafen Sylt ist damit nach dem Flughafen Lübeck-Blankensee der meistfrequentierte Flughafen in Schleswig-Holstein.

Kiel-Holtenau Auf Vorschlag des Wirtschaftsministers hat das Landeskabinett am 24. Januar 2006 beschlossen, die Ausbaupläne für den Flughafen Kiel-Holtenau zu beenden. Der in den letzten Jahren diskutierte Ausbau in einer Minimal-Version hätte nach Ansicht der Landesregierung die Chancen des Flughafens nicht wesentlich verbessern können. Unabhängig davon würden derzeit mit verschiedenen Fluglinien aussichtsreiche Verhandlungen geführt, um den Betrieb des Flughafens Kiel-Holtenau in seiner jetzigen Form aufrecht zu erhalten. Bei den Verhandlungen geht es u.a. um eine Direktverbindung Kiel nach Frankfurt sowie um eine Verbindung über Lübeck nach Frankfurt.

Lübeck Airport in Zahlen		
	2006	2007
Starts/Landungen	19.142	17.478
Passagierzahlen	677.638	612.858

Quelle Flughafen Lübeck GmbH



Jagel Die Bestrebungen einer privaten Betreiber-gesellschaft, der Airgate-Schleswig-Holstein, den Militärflugplatz Jagel bei Schleswig um einen Zivilflug-hafen zu erweitern, werden von der Landesregierung wohlwollend begleitet. Eine finanzielle Unterstützung durch das Land ist damit nicht verbunden. Sollte es zu einer privatfinanzierten Mitnutzung des Flugplatzes Jagel kommen, würde es insgesamt zu einer Verbes-erung der Infrastruktur im Norden Schleswig-Hol-steins kommen. Zuletzt hatte im Dezember 2007 der Kreistag des Kreises Schleswig-Flensburg in einer ein-stimmig verabschiedeten Resolution zur Verkehrs-in-frastruktur im Norden Unterstützung für das Projekt signalisiert.

Für die zivile Mitnutzung würden nach den derzeiti-gen Plänen von der 620 Hektar großen Flugplatzfläche nur 40 Hektar benötigt. Eine 3000 m lange Start- und Landebahn gibt es bereits. Eine Analyse der Univer-sität Flensburg bescheinigt dem Projekt ein Potential von 99.000 Fluggästen im ersten und fast 450.000 im vierten Jahr des Betriebes. Frachtflüge sind laut Air-gate ebenso wenig geplant wie der zivile Betrieb an Wochenenden.

Schwerin-Parchim (Mecklenburg-Vorpommern)

Der Parchim International Air-port befindet sich in Mecklenburg-Vorpommern di-rekt an der A24, 160 km von Berlin sowie 120 km von Hamburg entfernt. Der Flughafen Schwerin-Parchim mit seiner 3.000 m langen Start- und Landebahn ist der einzige Flughafen in Deutschland, welcher sich ausschließlich auf Luftfracht konzentriert und sich so-mit voll und ganz hinter die Interessen der gesam-ten Luftfrachtindustrie stellt. Die Luftfracht wird als Kern-geschäft des Flughafens gemeinsam mit verschie-denen Cargo- und Logistikpartnern ausgebaut. Die Betriebs-zeiten in Parchim betragen 24 Stunden an 365 Tagen ohne Betriebsbeschränkung. Darüber hinaus besteht eine Betriebserlaubnis für alle Flugzeugtypen inklusive AN124 und A380.

Der Flughafen Parchim könnte aufgrund der räumli-chen Nähe bei Kapazitätsengpässen im Frachtverkehr des Hamburg Airport als Ausweichstandort herange-zogen werden.

Stillstand schwächt den Standort

Michael Rocca im Interview



Michael Rocca (Jahrgang 1948), Dipl.-Betriebswirt, nach vierjähriger Tätigkeit in einer Großbank gut 30 Jahre im Landesdienst, zuletzt als Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, seit 2006 bei der Putz & Partner Unternehmensberatung AG, Hamburg.

Ein wachsender Luftverkehr ist Voraussetzung für eine konjunkturelle Weiterentwicklung des Standortes Hamburg/Schleswig-Holstein. Der frühere Staatssekretär im Kieler Verkehrsministerium, Michael Rocca, fordert daher, frühzeitig mit den Planungen für einen Partnerflughafen Hamburgs in Kaltenkirchen zu beginnen.

Herr Rocca, Die Zahl der Passagiere an den deutschen Flughäfen ist in den vergangenen zehn Jahren um mehr als 50 Prozent gewachsen. Nahezu jeder zweite Fluggast ist ein Geschäftsreisender. Warum steigen in Zeiten der weltweiten Vernetzung über das Internet immer mehr Unternehmen in einen Flieger?

Im Rahmen unserer globalen wirtschaftlichen Verflechtung bleibt die Mobilität von Personen, das persönliche Gespräch, das Wirken vor Ort weiter unverzichtbar. Deshalb sind zum Beispiel die Managementberater eines Unternehmens wie Putz & Partner Unternehmensberatung AG auf qualifizierte Flugverbindungen angewiesen. Und das gilt ebenso für fast alle Unternehmen der Metropolregion Hamburg.

„Mobilität bleibt unverzichtbar“

Wenn die Fluggastzahlen in diesem Tempo weiter wachsen, werden die größten deutschen Luftdrehkreuze ihre Kapazitätsgrenze schon in ein bis zwei Jahren erreicht haben. Frankfurt kann schon jetzt kaum noch zusätzliche Starts und Landungen verkraften. Hat die deutsche Politik es versäumt, sich rechtzeitig auf diese Entwicklung einzustellen?

Meines Erachtens nicht. Zu bedenken ist dabei, dass die Zahlen insgesamt bislang eher kontinuierlich wuchsen und auch die Verteilung auf zwei Drehkreuze, nämlich Frankfurt und München gewollt war. Gleichwohl müssen die Kapazitäten natürlich der weitere Entwicklung rechtzeitig angepasst werden. Das ist Aufgabe der Flughafenbetreiber, die die weitere Unterstützung der Verkehrspolitik brauchen. Im Übrigen unterstützt die Politik, beispielweise die EU, auch die „low-cost“-Flüge, ein Bereich der zunehmend auch von Geschäftsleuten benutzt wird und eine besondere Chance für die regionalen Flughäfen darstellt.

Der Flughafen Hamburg Fuhlsbüttel wird in fünf bis sechs Jahren seine Kapazitätsgrenze erreichen. Ein weiterer Ausbau in Hamburg ist nicht möglich. Welche Auswirkungen hätte ein „Stillstand“ auf die norddeutsche Wirtschaft?

Ob die Kapazitätsgrenze tatsächlich so kurzfristig erreicht wird, bleibt abzuwarten. Entscheidend sind die Flugbewegungen und die landseitigen Abfertigungsmöglichkeiten. Dabei ist auch die Veränderung der Flugzeuggröße zu berücksichtigen, da pro Flugbewegung dann mehr Passagiere befördert werden können. Eine Anpassung an zukünftige Bedarfe muss geprüft werden, denn ein „Stillstand“ würde den Standort Hamburg/Schleswig-Holstein zweifellos massiv schwächen.

Die Option Großflughafen Kaltenkirchen ist seit Jahrzehnten in Hamburg und Schleswig-Holstein in der Diskussion, aber kaum vorangekommen. Warum?

Die Realisierung des Flughafens Kaltenkirchen wurde Ende der 70er Jahre offenbar nicht zuletzt deswegen eingestellt, weil niemand eine so andauernde dynamische Entwicklung in Hamburg erwartet hatte. Wichtig war jedoch, vor dem Hintergrund der erkennbaren zukünftigen Begrenzungen in Fuhlsbüttel, diese Option zu sichern.

Welche Chance räumen Sie dem Neubau eines Großflughafens Kaltenkirchen ein, der Hamburg nach dem Ende der Kapazitätsgrenze ablösen könnte?

Fuhlsbüttel funktioniert nicht zuletzt Dank umfassender Investitionen derzeit gut, auch wenn noch bessere



internationale Verbindungen wünschenswert wären. Aber: um dieses notwendige „Pfund“ für den Norden und seine Unternehmen und die mit dem Flughafen verbundenen Arbeitsplätze zu sichern, ist die Auseinandersetzung mit der zu erwartenden Entwicklung zweifellos erforderlich. Hier ist aber auch der Flughafenbetreiber mit seinen Partnern und den „flughafenabhängigen“ Betrieben gefordert, die tatsächlichen Bedarfe zu prüfen, die dann nötigen Entscheidungen zu treffen und frühzeitig, gemeinsam mit der Politik, die erforderlichen Voraussetzungen zu klären.

UV-Nord schlägt eine Partnerlösung vor, bei der ein neu zu bauender Flughafen in Kaltenkirchen gemeinsam mit dem Flughafen Hamburg entwickelt und genutzt wird. Zudem sollen Lübeck-Blankensee und der Flughafen Parchim in dieses Kooperationskonzept mit eingebunden werden. Welche Vorteile hätte eine solche Lösung?

Eine Partnerlösung besonders mit dem Standort Kaltenkirchen aber auch mit anderen macht zweifellos Sinn, um sicher zu stellen, dass für die norddeutsche Wirtschaft auch langfristig direkte Verbindungen zu den Wirtschaftszentren der Welt gewährleistet sind. Ein derartiges Modell kann auch dazu beitragen die mit dem Flughafen verbundene Wertschöpfung und die Arbeitsplätze zu sichern bzw. zusätzliche im Raum Kaltenkirchen zu schaffen. Außerdem kann dadurch

auch die Fluglärmbelastung in besonders dicht bewohnten Siedlungsgebieten limitiert werden.

Welche Voraussetzungen müssen erfüllt werden, damit eine solche Partnerlösung in Angriff genommen werden kann?

Erforderlich ist zunächst die Prüfung der Bedarfe und der notwendigen Investitionen durch die Unternehmen, die die Flughäfen betreiben, dann die Erarbeitung eines gemeinsamen langfristigen Konzeptes und Abstimmung mit den Planungsbehörden. Und natürlich sollte auch in der Öffentlichkeit für eine angemessene Akzeptanz geworben werden.

Wann müsste mit den Planungen begonnen werden?

Ich gehe davon aus, dass die Flughafenbetreiber – wie jedes andere Unternehmen auch – ständig die wirtschaftlichen Zukunftsperspektiven prüfen, die daraus abgeleiteten Grundsatzentscheidungen treffen und ihre Planungen dann rasch in die Wege leiten. Vor dem Hintergrund der erheblich langen Planungsvorläufe auf Unternehmens- und der staatlichen Seite, ist dann nach den grundsätzlichen Entscheidungen das weitere Planungsverfahren frühzeitig voran zu treiben. (mal)

Das Interview führte Carsten Maltzan, freier Wirtschaftsjournalist

Impressum

Herausgeber

UVNord- Vereinigung
der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e. V.

Haus der Wirtschaft
Kapstadtring 10
22297 Hamburg
Telefon 040 – 6378-5100
Telefax 040 – 6378-51-51

Haus der Wirtschaftsverbände
Jungfernstieg 25
24768 Rendsburg
Telefon 04331 – 1420-51
Telefax 04331 – 1420-50

Redaktion: Uli Wachholtz, Carsten Maltzan, Michael Thomas Fröhlich
Redaktionelle Gesamtverantwortung: Michael Thomas Fröhlich/UVNord
Layout und Produktion: Wachholtz Verlag
Fotografien: Airbus, Michael Penner (Hamburg Airport),
Gregor Schlaeger (Lufthansa Technik), Michael Staudt

www.uvnord.de

