



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Flughafen Kiel

Vorbemerkung des Fragestellers:

Kiel soll sich zu einem im Norden hervorragenden Ansiedlungsschwerpunkt für Firmen der neuen Technologien wie dem I&K-Bereich und Biotechnologien entwickeln. Ansiedlungen an der Hörn und auf dem Hagenuk-Gelände sind geplant gestützt durch den Multi Media Campus.

1. Ist der Landesregierung bekannt, dass einer der wichtigsten Rahmenbedingungen für die Ansiedlung derartiger überregional und gar global tätigen Firmen eine gute Fluganbindung ist?

Ja. Eine gute und schnelle Erreichbarkeit nationaler und internationaler Wirtschaftszentren ist nicht nur für global tätige Firmen, sondern auch für mittelständische Unternehmen wie bspw. im Multimediabereich unerlässlich.

2. Welche Prognosen für eine zukünftige Nachfrage sieht die Landesregierung nach innerdeutschen, europäischen oder Charterflügen in der Zukunft?

Aufgrund vorhandener Erhebungen, u.a. durch die Industrie- und Handelskammer

zu Kiel, ist der Landesregierung die weiterhin ansteigende Nachfrage insbesondere nach weiteren Flugverbindungen zu den deutschen und internationalen Wirtschaftszentren bekannt. Vertiefende und umfassende Aussagen erwartet die Landesregierung von einer Potenzialanalyse, die von der Kieler Flughafen GmbH - gefördert durch Mittel des Konversionsprogramms - in Auftrag gegeben worden ist und deren erste Ergebnisse dem Flughafenbeirat am 20. Februar 2001 vorgelegt werden sollen.

3. Sieht die Landesregierung in Landeshauptstadtnähe andere Flugplatzmöglichkeiten?

Für die hauptsächliche Nachfrage der Wirtschaftsregion KERN bietet sich nach bisheriger Einschätzung auch wegen der hervorragenden Verkehrsanbindungen lediglich der Flugplatz Kiel-Holtenau an.

Demgemäß enthält der Regionalplan für den Planungsraum III, der am 20. Dezember 2000 festgestellt wurde, zum Thema Luftverkehr folgende Ziele und Grundsätze der Raumordnung:

”7.2.6 Luftverkehr

(1) Der Regionalflughafen Kiel-Holtenau, mit dem ein leistungsfähiger Verkehrslandeplatz mit Instrumentenlandesystem für den Regionalluftverkehr zur Verfügung steht, ist zu sichern.

Der Ausbau von Verbindungen in den Ostseeraum ist anzustreben.

Daneben sind der Bedarf, die Auswirkungen und die Entwicklungschancen eines Ausbaus des Regionalflughafens, einschließlich der Option für eine Verlängerung der Start- und Landebahn, zu ermitteln. Weiterhin sind neben den Bedingungen, unter denen ein Ausbau des Regionalflughafens möglich erscheint, auch die Möglichkeiten einer interkommunalen beziehungsweise einer regionalen Trägerschaft zu prüfen.

(2) Darüber hinaus sind die Verkehrslandeplätze in Neumünster und Rendsburg-Schachtholm, die gute Möglichkeiten für den qualifizierten Geschäftsfliegerverkehr und den Luftsport bieten, zu erhalten.

(3) Der Flugplatz in Hohn wird ausschließlich militärisch genutzt.”

4. Glaubt die Landesregierung, dass der derzeitige Service mit TurboProp-Maschinen, die nur für Kurzstrecken einsatzfähig sind, den Anforderungen für Geschäftsleute, Urlauber und auch für den Hafen wichtige Kreuzfahrtpassagiere in der Zukunft genügen?

Ja, wobei grundsätzlich jeder Service verbesserungsfähig ist und die Einsatzmöglichkeiten von TurboProp-Maschinen im Rahmen wirtschaftlicher Umläufe sowie aufgrund der zunehmenden Umstellung der Maschinenausstattung der Fluggesellschaften auf Düsenmaschinen begrenzt sind.

5. Weiß die Landesregierung, dass kleine Düsenmaschinen wesentlich weniger Lärm verursachen als TurboProp-Maschinen und viele der kleinen Privatmaschinen?

In der durch das Luftfahrtbundesamt veröffentlichten Liste der in der Bundesrepublik zertifizierten Luftfahrzeuge werden folgende Angaben gemacht:

Lärmpegel in EPNdB	TurboProp-Maschinen			Düsenmaschinen	
	Aerospatiale ATR 42-300	Dornier 328-100	Fokker F 27Mk 500	Embraer ERJ 145	Bombardier CRJ200
Start	83,5	82,7	87,6	82,6	77,6*
Landung	96,7	94,8	94,2	92,6	92,1*

* Herstellerangaben

6. Genügt der derzeitige Ausbau des Flughafens Holtenau z.B. für den Einsatz der kleinen Düsenmaschinen vom Typ Canadair?

Nein, nicht im wirtschaftlichen Betrieb. Für die Bombardier CRJ 200 von Canadair wird bei maximaler Beladung für den Start eine Bahnlänge von 1.768 m und für die Landung 1.479 m benötigt. Die in Kiel-Holtenau maximal zur Verfügung stehende Start-und Landebahnlänge beträgt 1.260 m bzw. 1.216 m.