



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sylvia Eisenberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Fluglandeplatz Kiel-Holtenau

1. Welche Distanzen werden zurzeit (Stand Januar 04) vom Fluglandeplatz Kiel-Holtenau aus von welchen Fluggesellschaften bedient?

Vom Regionalflughafen Kiel-Holtenau werden Flugziele mit Distanzen zwischen 80 und ca. 1000 km bedient.

Im Linienflugbetrieb bediente Destinationen sind:

Frankfurt/Main	durch	Cimber Air
Köln/Bonn	durch	European Air Express (EAE)

2. Zu welchen Zeiten bedienen die einzelnen Fluggesellschaften die o. g. Distanzen. Es wird gebeten, die Zeiten aufzuschlüsseln nach An- und Abflugzeiten von Kiel-Holtenau sowie nach Wochentagen!

Destination	Wochentag	Abflug Kiel	Ankunft	Flugnummern
<i>Nach</i> Frankfurt/Main	x x 3 4 5 x x	07:40	09:15	LH 9989/QI 1503
	1 2 x x x 6 x	07:50	09:25	LH 9989/QI 1503
	x x 3 4 x x x	12:55	14:30	LH 9987/QI 1501
	1 2 x x 5 x x	13:05	14:40	LH 9987/QI 1501
	1 2 3 4 5 x x	17:25	19:00	LH 9969/QI 1517
	x x x x x x 7	17:30	19:05	LH 9969/QI 1517
<i>Nach</i> Köln/Bonn	1 2 3 4 5 x x	08:10	09:30	EA 112
	1 2 3 4 5 x x	18:50	20:10	EA 118

- 3.1 Welche Distanzen mit welchen An- und Abflugzeiten von und nach Kiel-Holtenau sind in den einzelnen Jahren 1998 - 2003 von welchen Fluggesellschaften vollständig eingestellt worden?
Mit welcher Begründung?

1998 bis 2001 keine Einstellungen

2002 Juni: Mannheim, Cirrus Air
Einstellung wegen mangelnder Auslastung nach Wegfall des Hauptnutzers.

Mai: Berlin Tempelhof, FLM
Einstellung wegen mangelnder Auslastung, da die Linie in Konkurrenz zu Cimber Air mit Destination Tegel betrieben wurde.

2003 Mai: München: Cimber Air

Mai: Berlin-Tegel: Cimber Air

Juli: Berlin-Tempelhof, FLM
Einstellung nach Wiederaufnahme im Mai.

August: Köln/Bonn: Cimber Air

Die Luftfahrtunternehmen begründeten die Einstellungen mit mangelnder Auslastung bzw. zu geringen Erträgen. Für die Einstellung der Linie nach Berlin-Tegel war die unattraktive sehr späte Rückflugzeit ausschlaggebend. Für die Einstellung der Linie Berlin-Tempelhof wurde die schlechte Annahme des Fluggerätes (klein und sehr eng, keine Stehhöhe) angegeben.

- 3.2 Welche Distanzen von und nach Holtenau mit welchen An- und Abflugzeiten sind in den einzelnen Jahren 1998-2003 durch andere Fluggesellschaften
- vollständig und
 - teilweise ersetzt worden?

Antwort auf Teilfrage a:

Ersatz Berlin- Tegel (Cimber Air) durch Berlin- Tempelhof (FLM) im Mai 2003

Antwort auf Teilfrage b:

Teilersatz Köln/Bonn (Cimber Air) durch EAE, ab August 2003, nur Tagesrand

4. Welche finanziellen Beiträge sind vom Land Schleswig-Holstein und der Stadt Kiel als Betriebsmittelzuschuss in den einzelnen Jahren 1998 - 2003 in die KFG geflossen?

Es wird gebeten, die Antwort auf die Frage aufzuschlüsseln nach Jahreszahlen und nach

- regulären in den jeweiligen Haushaltsplänen vorgesehenen Betriebsmittelzuschüssen und
- nach zusätzlichen Zuschüssen zur Abdeckung drohender Einnahmeverluste

Betriebsmittelzuschüsse an die KFG werden von den Gesellschaftern, dem Land Schleswig-Holstein und der Stadt Kiel je zur Hälfte getragen.

a. 1998	1.813.000,-- DM*
1999	1.656.000,-- DM
2000	1.656.000,-- DM
2001	1.656.000,-- DM
2002	978.000,-- €
2003	1.000.000,-- €

b. 2003 580.000,-- €

* Gesamtbetriebsmittelzuschuss

- 5.1 Welche direkten finanziellen Zuschüsse als Anschubfinanzierung, Startkapital etc. erhielten die den Fluglandeplatz bedienenden Fluggesellschaften in den einzelnen Jahren 1998-2003 von der KFG, aufgeschlüsselt nach Jahreszahlen und nach Landes- und Stadtzuschuss sowie nach Fluggesellschaft?

Der FLM wurde für die Ersatzverbindung nach Berlin (Tempelhof) im Rahmen einer Risikobeteiligung eine Anschubunterstützung in Höhe von 20.000 € gewährt.

Für die Fortführung der Linienanbindung Köln/Bonn erwartete EAE eine Unterstützung für Marketingmaßnahmen. Als Anschubunterstützung wurden EAE in 2003 diesbezüglich 76.896,55 € gewährt.

- 5.2 Welche indirekten Zuschüsse (z.B. Freistellung von Flughafenentgelten o. ä.) erhielten die den Fluglandeplatz bedienenden Fluggesellschaften in den einzelnen Jahren 1998- 2003, von wem und in welcher geldwerten Höhe?

Der Cimber Air wurden die in der Entgeltordnung der Kieler Flughafengesellschaft vorgesehenen Rabatte für ortsansässige Airlines gewährt. Für die Linie Kiel – München wurde für die Aufnahme der Linie ein zusätzlicher Rabatt von 30% eingeräumt.

Der EAE wurden Rabatte in Höhe von 51.021,05 € für Ground Handling und Landeentgelt eingeräumt.

6. Welche Einnahmeverluste musste die KFG in den Jahren 1998-2003, aufgeschlüsselt nach Jahreszahlen verbuchen (ohne Landeszuschüsse zur Abdeckung der Einnahmeverluste)?

In den Jahren 1998 bis 2002 erwirtschaftete die KFG keine negativen Einnahmeergergebnisse. Für das Wirtschaftsjahr 2003 ergibt sich nach vorläufigen Berechnungen der KFG durch den Wegfall der Linienverbindungen ein zusätzliches Betriebsmitteldefizit von insgesamt 580.000.-- €. (Siehe dazu auch Antwort zu Frage 4 b). Da der Jahresabschluss 2003 noch nicht erstellt ist, können zur Frage der Einnahmeverluste noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden können.

Die Umsatzerlöse haben sich im betreffendem Zeitraum wie nachstehend aufgeführt entwickelt:

1998	+ 0,8%
1999	+ 19,0%
2000	+ 4,0%
2001	+ 21,0%
2002	+/- 0,0%
2003	Jahresabschluss liegt noch nicht vor

- 7.1 Welche Fluggastzahlen und wie viele Flüge wurden von der KFG für die Jahre 1998-2003 insgesamt prognostiziert, aufgeschlüsselt nach Jahren, und welche und wie viele wurden tatsächlich erreicht?

Für die Jahre 1998 bis 2000 erstellte die KFG keine Prognosen, da sich der noch im Aufbau befindliche Fluglinienverkehr mit der erwarteten Dynamik und mit stetig positivem Trend entwickelte.

Istzahlen	Passagierumsätze	Zahl der Flüge*
1998	96.390	3738
1999	102.199	4110
2000	107.394	4534

Für die Jahre 2001 bis 2003 prognostizierte die KFG folgende Passagierentwicklung. Die Gesamtzahl umfasst das geschätzte Fluggastaufkommen des Linien- und des gewerblichen Bedarfs-/Charterflugbetriebes:

Prognose	Passagierumsätze	Zahl der Flüge*
2001	131.787	5470
2002	160.800	6882
2003	165.213	6882
Istzahlen	Passagierumsätze	Zahl der Flüge*
2001	168.196	5292
2002	163.052	5686
2003	114.018	3668

Der Rückgang der Passagierzahlen im Jahr 2003 erklärt sich aus der Einstellung des Linienbetriebes nach München, Berlin und der Reduzierung der Flüge nach Köln/Bonn.

7.2 Welche Fluggastzahlen und wie viele Flüge wurden von der KFG für die Verbindung Köln/Bonn für die einzelnen Jahre 1998-2003 prognostiziert, aufgeschlüsselt nach Jahreszahlen und welche und wie viele wurden tatsächlich erreicht?

Hinsichtlich der Prognosen für die Jahre 1998 bis 2000 siehe Antwort zu Frage 7.1

Istzahlen	Passagierumsätze	Zahl der Flüge*
1998	30559	1352
1999	31571	1356
2000	30967	1338
Prognose <th>Passagierumsätze</th> <th>Zahl der Flüge*</th>	Passagierumsätze	Zahl der Flüge*
2001	29.528	1352
2002	24.024	1144
2003	24.024	1144
Istzahlen <th>Passagierumsätze</th> <th>Zahl der Flüge*</th>	Passagierumsätze	Zahl der Flüge*
2001	29.639	1278
2002	24.883	1288
2003	19.909	692

*Ab- und Anflüge einschließlich betriebsbedingter Leerflüge

Der Rückgang der Passagierzahlen im Jahr 2003 erklärt sich aus der Reduzierung des Linienbetriebes nach Köln/Bonn auf Tagesrandflüge.

7.3 Welche Fluggastzahlen wurden bei Übernahme der Linie Köln/Bonn durch die EAE von August bis einschließlich Dezember 2003 prognostiziert und welche Zahlen wurden tatsächlich erreicht?

Von welchen Zahlen die Fluggesellschaft in ihrer Kalkulation ausgegangen ist,

ist nicht bekannt. Erreicht wurde eine Passagierzahl von 6066 im Zeitraum August bis Dezember 2003.

8. Hält die Landesregierung angesichts der jetzt vorgelegten Zahlen an Ihrer Auffassung fest, dass der „Luftverkehr sich durch die Förderung aus der Gemeinschaftsaufgabe insbesondere auf den Regionalflugplätzen Lübeck-Blankensee und Kiel-Holtenau positiv entwickelt (hat) (vergl. Drs. 15/3130, S.27).

Es wird gebeten, die Frage speziell bezogen auf den Flugplatz Kiel-Holtenau zu beantworten.

Am Flugplatz Kiel-Holtenau ist bis Mitte 2003 eine eindeutig positive Entwicklung festzustellen. Der Grund für den Rückgang der Passagierzahlen seit Mitte 2003 ist auf die Einstellung der Strecken Kiel – Berlin und Kiel – München zurückzuführen. Insbesondere auf der Strecke Kiel – München kann wirtschaftlicher Betrieb erst erreicht werden, wenn die eingesetzten Fluggeräte der Strecke angepasst sind. Dies setzt aber eine längere Start- und Landebahn als die gegenwärtig Vorhandene voraus.