



## Kleine Anfrage

des Abgeordneten **Karl-Martin Hentschel**, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

und

## Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

### Bedarfsprognose vom 03.09.2004 für den Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau

#### Vorbemerkung des Fragestellers:

Am 8.9.04 wurde die Bedarfsprognose des Airport Research Centers für den Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau veröffentlicht.

Bei der Linie Kiel-Frankfurt werden für das Jahr 2010 71.600 Passagiere prognostiziert. Bei einer vom Gutachter unterstellten Wachstumsrate von 3% pro Jahr ergeben sich bei einer Rückrechnung für 2003 58.217 Passagiere und 59.963 für 2004.

Verglichen werden müssen diese Zahlen mit dem Ergebnis für 2003 und mit dem realistischen Ergebnis für 2004 auf der Basis der bereits vorliegenden Monatsdaten:

	Prognose Airport Research	Kieler Realität	Abweichungen
2003	58.217 Passagiere	44.400 Passagiere	minus 23,7 %,
2004	59.963 Passagiere	40.000 Passagiere (geschätzt)	minus 33,3 %.

Ähnliches gilt für die Linie Kiel-Köln/Bonn: Für 2010 werden 40.200 Passagiere prognostiziert, bei einer vom Gutachter unterstellten Wachstumsrate von 2,2 % pro Jahr ergeben sich bei der Rückrechnung für 2003 34.500 Passagiere und 35.260 für 2004.

	Prognose Airport Research	Kieler Realität	Abweichungen
2003	34.500 Passagiere	19.900 Passagiere	minus 42,3 %
2004	35.260 Passagiere	13.000 Passagiere (geschätzt)	minus 63,1 % (!!)

1. Von welchen Basisdaten geht der Gutachter bei seiner Prognose der Passagierzahlen für 2010 und 2020 aus?
2. Wie erklärt sich die Landesregierung die erheblichen Abweichungen der Prognosedaten der Passagierzahlenentwicklung von den tatsächlichen Passagierzahlen des VLP Holtenau der Jahre 2003 und 2004?

Antwort auf die Fragen 1 und 2

Nach Erläuterungen der Gutachter beziehen sich die in der Fragestellung zitierten Prognosezahlen für das Jahr 2010 von 71.600 Passagieren auf der Strecke Kiel – Frankfurt bzw. 40.200 Passagieren auf den Strecken Kiel – Frankfurt bzw. Kiel – Köln/Bonn auf den ausgebauten Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau für den Ausbaufall 1799 m + 300 m und den Alternativ-Ausbaufall 1600 m mit/ohne Stopway. Für diese Ausbauvarianten wird auf der Strecke Kiel – Frankfurt der Einsatz eines 70sitzigen Luftfahrzeuges (vgl. hierzu Seite 93 der Prognose) und für die Strecke Kiel – Köln/Bonn die Bedienung aus Kiel heraus zugrunde gelegt. Die Gutachter prognostizieren demgegenüber für den Fall des Nichtausbaus die Einstellung des Linienflugbetriebes bereits für das Jahr 2010 (vgl. Seite 152).

Die vom Fragesteller vorgenommene Rückrechnung bei den Passagierzahlen, wurde ohne Berücksichtigung der Methodik der Prognose vorgenommen. Die als „Prognose Airport Research“ in der Anfrage ausgewiesenen Zahlen sind – entgegen der Darstellung – nicht Bestandteil der Prognose und sind dieser somit auch nicht zu entnehmen. Die von den Gutachtern zugrunde gelegten Zahlen beziehen sich auf einen bereits ausgebauten Verkehrslandeplatz. Dieser Zustand liegt zweifelsfrei heute noch nicht vor.

Im Übrigen kann auf der Grundlage eines kontinuierlich wachsenden Luftverkehrsmarktes eine derartige Prognose hinsichtlich der Passagierzahlen erheblichen Schwankungen z. B. durch Aufnahme neuer oder Einstellung bestehender Linien unterliegen. Die Steigerungsrate der Prognose gibt die durchschnittliche Steigerung in einem längeren Prognosezeitraum wieder.

Die als „Kieler Realität“ in der Anfrage dargestellte tatsächliche Entwicklung zeigt das hohe Risiko für die zukünftige Bedienung des Standortes Kiel-Holtenau durch die bisher hier operierenden Fluggesellschaften, weil dieses Angebot in der gegenwärtigen Situation des Luftverkehrsmarktes und bei einer längerfristigen Perspektive in einem scharfen Wettbewerb mit Low-Cost-Angeboten anderer Standorte steht und attraktive Alternativen in Kiel aufgrund der zu kurzen Start- und Landebahn nicht angeboten werden können.

3. Wird die Landesregierung an den Gutachter Forderungen zur Nachbesserung stellen? Wenn ja, welche Forderungen werden das sein?

Da in der Fragestellung die Methodik der Prognose unberücksichtigt geblieben ist, ergibt sich aus dem unzutreffenden Vergleich zwischen errechneten und tatsächlichen Passagierzahlen kein Nachbesserungsbedarf.

Gegenwärtig wird die Bedarfsprognose einer eingehenden Prüfung durch Auftraggeber und Gesellschafter unterzogen.