



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Nutzung des Flughafens Kiel

1. Welche Linienflugverbindungen bestanden/bestehen in 2001, 2002 und 2003 von Kiel zu welchen Orten?

Übersicht über die Linienflugverbindungen:

Fluglinien	2001	2002	2003
Berlin-Tegel	X	X	X ⁸
Berlin-Tempelhof ¹		X ³	X ⁷
Frankfurt	X	X	X
Kaliningrad ^{1/6}			
Köln/Bonn	X	X	X ⁵
Mannheim ¹	X	X ⁴	
München	X ²	X	X

¹ Bedarfsluftverkehr zu festen Zeiten

² ab März 2001

³ Januar bis Mai

⁴ bis Mai 2002

⁵ Mittagsverbindung ab März 2003 eingestellt

⁶ regelmäßiger Betrieb nicht aufgenommen

⁷ ab Mai 2003

⁸ bis April 2003

2. Wie viele Flüge pro Tag wurden/werden auf den Linien 2001/2002/2003 abgewickelt?
3. Wie viele Passagiere pro Tag wurden/werden auf den obigen Flugverbindungen in den Jahren 2001, 2002 und 2003 (erste drei Monate) transportiert?

Antwort zu Fragen 2 und 3:

Jahr	Einsteiger	Aussteiger	Gesamt	Zahl d. Flüge*
2001	65.550	63.098	128.648	5.292
2002	66.021	63.444	129.465	5.686
2003 (01-03)	15.380	14.936	30.316	1.366

*Ab- und Anflüge einschließlich betriebsbedingter Leerflüge

4. Gibt es Transportflüge ohne Passagiere von und zu welchen Destinationen?

Gesonderter Luftfrachtlinienverkehr findet nicht statt.

Transportflüge werden in Kiel nur im Bedarfsluftverkehr durchgeführt.

Zu nennen sind hier z.B. Transplantatflüge sowie Service- und Materialversorgungsflüge im Werkverkehr.

5. Welche Gesellschaften bedienen die Flüge?

Der Fluglinienverkehr von/nach Kiel wird von der dänischen Regionalfluggesellschaft Cimber Air (Mitglied im „Team Lufthansa“) bedient.

Den Bedarfsverkehr Mannheim bediente das Luftfahrtunternehmen Cirrus Air, Saarbrücken.

Das Angebot Berlin-Tempelhof bediente das am Flugplatz Kiel-Holtenau ansässige Luftfahrtunternehmen FLM Aviation, Luftverkehrsgesellschaft Mohrdieck mbH & Co. KG.

Die Verbindung nach Kaliningrad wurde von der am Verkehrslandeplatz Flensburg beheimateten Firma Northern Air Charter angeboten.

Darüber hinaus werden Verhandlungen über die Aufnahme weiterer Linien mit anderen Gesellschaften geführt. Dabei erweist sich die Begrenzung der Start- und Landebahn wiederholt als Hindernis für den wirtschaftlichen Betrieb neuer Linien. Dies unterstreicht die Notwendigkeit der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn am Flughafen Kiel-Holtenau.