

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den
Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses
Herrn Hans-Jörg Arp, MdL

im Hause

Schleswig-Holsteinischer Landtag □
Umdruck 16/1733

Kiel, 26. Januar 2007

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

wie in der letzten Sitzung des Ausschusses am 17. Januar 2007 zugesagt, übersende ich Ihnen meinen Bericht zur weiteren Entwicklung des Flugplatzes Kiel-Holtenau.

Mit freundlichen Grüßen

Dietrich Austermann

Anlage: Bericht

Bericht des Ministers für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr zur zukünftigen Entwicklung des Flugplatzes Kiel-Holtenau

1. Sachstand:

Der Flugplatz Kiel hat während seines über 90jährigen Bestehens eine sehr wechselvolle Entwicklung durchlaufen. Nach anfangs ausschließlich militärischer Nutzung und einer aussichtsreichen zivilen Entwicklung in der zweiten Hälfte der 90er Jahre, in der vier Ziele im Linienflugbetrieb von Kiel aus durch die Gesellschaft Cimber Air angeflogen wurden, stellte Cimber Air Ende 2005 als letzte Linie die Verbindung nach Frankfurt ein. Cimber begründete diese Entscheidung mit der unzureichenden Auslastung und der schlechten Erlössituation.

Ein wirtschaftlicher Linienflugbetrieb ist am Flugplatz Kiel-Holtenau aufgrund der eingeschränkten Flugbetriebsinfrastruktur (Start- und Landebahnlänge von max. 1.200 m) mit besonderen Schwierigkeiten verbunden. Landesregierung und die Landeshauptstadt Kiel verfolgten daher seit 2003 einen Ausbau der Start- und Landebahn, um den Flughafen mit strahlgetriebenen Flugzeugen anfliegen zu können. Das mit der Freien und Hansestadt Hamburg vereinbarte Luftverkehrskonzept vom 16. Dezember 2005 empfahl, die Ausbaupläne aus wirtschaftlichen Gründen im Zusammenhang mit den zunehmenden low-cost-Angeboten im Luftverkehrsmarkt aufzugeben. Nachdem Anfang 2006 von Stadt und Land der Beschluss gefasst wurde, das geplante Ausbauprojekt nicht weiter zu verfolgen, kann auch zukünftig nur ein sehr eingeschränkter Typ von Luftfahrzeugmustern am Flugplatz Kiel eingesetzt werden. Trotz erheblicher Schwierigkeiten ist es im Mai 2006 gelungen, erneut eine Linienflugverbindung Kiel – München einzurichten. Leider ist der erhoffte Erfolg ausgeblieben.

Mit Ablauf des Oktober 2006 wurde der Linienflugbetrieb vom und zum Flugplatz Kiel eingestellt. Ohne Linienflugbetrieb stellt sich die Frage der zukünftigen Entwicklung des Luftverkehrs am Flugplatz Kiel.

Neben dem Linienverkehr ist die als allgemeine Luftfahrt (general aviation) bezeichnete Individualverkehrskomponente der Zivilluftfahrt für Flugplätze wie Kiel-Holtenau wichtig. Die allgemeine Luftfahrt besteht nicht nur aus Privat- und Sportfliegerei; sie beinhaltet vielfältige weitere gewerbliche Flugarten. Um diesen gewerblichen Luftverkehr abwickeln zu können, ist von entscheidender Bedeutung, dass ein nutzbares Instrumentenlandesystem zur Verfügung steht.

Das Raumordnungsgesetz des Bundes fordert eine flächendeckende Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit technischer Infrastruktur und ausgeglichene infrastrukturelle Verhältnisse. Entwicklungsziele sind die Schaffung von Standortvoraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklung, Sicherstellung guter Erreichbarkeit aller Teilräume und der Ausbau wirtschaftsnaher Infrastruktur zur Verbesserung der Standortbedingungen. Entsprechend dieser Ziele tragen Flugplätze zur Standortgunst von Regionen bei.

Der Erhalt einer angemessenen Luftverkehrsinfrastruktur ist nicht nur betriebswirtschaftlich zu bewerten, sondern auch volkswirtschaftlich als Investition zur Aufwertung der regionalen Infrastruktur.

Bei Standortentscheidungen überregional tätiger Unternehmen wird das Vorhandensein eines Regionalflughafens und damit die Möglichkeit, gecharterte oder eigene Flugzeuge für Geschäftsreisen einzusetzen, zunehmend bedeutsamer.

Die Nutzung von Geschäftsreiseflugzeugen ermöglicht es, flexibel, schnell und komfortabel jeden Wirtschaftsraum in Europa direkt Punkt-zu-Punkt anzufliegen. So können mit einer modernen Maschine des individuellen Geschäftsreiseverkehrs, die über eine Reichweite von rund 1.500 km verfügt, über 1000 europäische Ziele (Flughäfen und Landeplätze) angefliegen werden.

Gegenwärtig sind 28 Mitarbeiter bei der KFG beschäftigt. Darüber hinaus finden bei flugplatzansässigen Unternehmen ca. 120 Menschen einen Arbeitsplatz.

2. Zukünftige Gestaltung des Flugplatzes Kiel-Holtenau:

2.1. Rahmenbedingungen:

Betriebsgenehmigung: Die Betriebsgenehmigung für den Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau vom 29.03.1995 einschließlich der Erweiterung vom 22.01.2004 (Betrieb von Ultraleichtflugzeugen) bleibt bestehen.

Die in der Betriebsgenehmigung enthaltene Festlegung der Brandschutzkategorie gemäß ICAO Annex 14 wird von „4“ geändert auf „3“ - auf Anfrage mit einer entsprechenden Vorlaufzeit kann Kategorie „4“ oder „5“ gewährleistet werden.

Instrumentenflugbetrieb: Beide Landerichtungen (08 / 26) sind nach wie vor mit einem Instrumentenlandesystem (ILS) der Kategorie I ausgerüstet. Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln (IFR) ist weiterhin durchführbar.

Alle anderen technischen Einrichtungen des Flugbetriebs sowie die Anflughilfen (wie z.B.: DME, NDB, Anflugbefeuerung, Pisten- und Rollwegbefeuerung, PAPI / VASIS) bleiben bestehen.

Luftraumstruktur: Die bisherige Luftraumstruktur „D – Delta“ wird geändert auf „F – Foxtrott“. Damit verfügt der Flughafen Kiel nicht mehr über eine Kontrollzone. Dies führt dazu, dass im Luftraum F weiterhin IFR Flugbetrieb möglich ist, da nach wie vor das Instrumentenlandesystem betrieben wird.

Es gibt jedoch keine eigene Platzkontrolle (keine Kontrollzone) mehr. IFR Flüge werden von der Regionalstelle Bremen der Deutschen Flugsicherung (DFS) an die Schutzzone des Luftraums F herangeführt und landen nach Kontakt mit der Flugleitung Kiel nach eigenem Ermessen.

Es gelten folgende Einschränkungen:

Nur ein IFR Flug ist zur gleichen Zeit („one at a time“) im Luftraum F erlaubt.

Hierdurch sind die im Verband (Formation) durchgeführten Flüge der „langsamen Zieldarstellung“ nicht beeinträchtigt, da ein Verband als eine Bewegung gilt.

Für den gewerblichen Verkehr beträgt die maximale Abflugmasse 14 Tonnen.

Ausnahmen gem. § 22a LuftVO sind möglich.

Flugverkehrskontrollfreigaben für An- und Abflüge werden von der DFS in Abstimmung mit der örtlichen Flugleitung erteilt. Somit ist eine Platzkontrolle / Flugsicherung in Kiel nicht mehr erforderlich und kann aufgelöst werden.

Betriebszeiten: Es gelten folgende Betriebszeiten:

Montag – Freitag: 07.00 loc – 21.00 loc

Samstag: 08.00 loc – 20.00 loc / Sonntag: 08:30 loc – SS + 30 (Sunset / Sonnenuntergang + 30 Minuten)

Neu: Außerhalb dieser Zeiten kann der Flughafen kurzfristig jederzeit geöffnet werden, da eine ständige Bereitschaft gilt.

Durch diese Maßnahme steigt die Attraktivität des Flughafens Kiel für Ambulanzflüge und den „Business Flugbetrieb“.

Entgelte: Die Entgeltordnung bleibt im Wesentlichen bestehen. Die Zuschläge für Sonderöffnungen außerhalb der Betriebszeiten (s.o.) werden auf ein wettbewerbsfähiges Niveau abgesenkt.

2.2. Flugbetrieb, Verkehrsarten:

Linienflugbetrieb: Nach Änderung der Luftraumstruktur würde der erneute Betrieb von Linienflügen eine gewisse Zeitspanne in Anspruch nehmen, da in diesem Fall eine Platzkontrolle einzurichten wäre.

Für die KFG resultieren aus der Einstellung des Linienflugbetriebs der Fortfall wichtiger Erlöse aus Lande-, Passagier- und Abfertigungsentgelten sowie Mieten. Bei Ermittlung des fehlenden Deckungsbeitrages sind die erheblichen Rabatte für Linienflüge zu berücksichtigen. So entsteht aus der Einstellung der Linien Kiel – München ein Umsatzausfall von ca. € 76.000,- p. a.

Im Gegenzug entfallen folgende Aufwände, die bei Fortführung des Linienflugbetriebs entstanden wären:

- Platzkontrolle: Aufstockung des Personals von aktuell 4 auf 7 Fluglotsen. Abschluss eines Vertrages mit der „Tower Company – TTC / DFS“.
- Verkehrsdienst / Brandschutz: Aufstockung des Personals von aktuell 12 auf 18.
- Security: Einrichtung von Personenkontrollen für die „Allgemeine Luftfahrt“ und in der „Sensitive Area“ (Aufstockung um drei Personen).
- Anschubfinanzierungen und Marketingunterstützungen für Linienflugbetrieb.

2.3. Folgende Verkehrsarten werden verstärkt akquiriert:

Ambulanzflüge: Organtransporte, Transporte von verletzten Personen.

Im Jahr 2005 fanden ca. 140 (seitens der KFG registrierte) Ambulanzflüge statt.

Durch die flexible Handhabung der Platzöffnung, die Anpassung der Entgeltstruktur und direkte, persönliche Kontakte zu Fluggesellschaften und Verteilerzentralen soll eine Steigerung stattfinden.

Business Aviation: Flüge (Personen-, Materialtransport) aus geschäftlichem Anlass von / nach Kiel bzw. in / aus der Region.

Im Jahr 2005 fanden ca. 1.800 Flüge zur Personenbeförderung der Business Aviation statt. Die vorgenannten Maßnahmen (Öffnungszeiten, Entgelte) sowie die Erstellung einer wettbewerbsfähigen Infrastruktur (Warte- und Sozialräume für die Crews und Passagierlounge) zusammen mit direkter, persönlicher Ansprache von Fluggesellschaften und Unternehmen sollen die Nutzung des Flughafens Kiel fördern.

Darüber hinaus arbeitet die KFG in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von Fluggesellschaften und Flughäfen mit, um durch gebündelte Marketingmaßnahmen die Vorzüge dieser Reiseart gezielt zu publizieren.

Leisure Traffic: Charterflüge und Flüge von Privatpersonen aus nicht-gewerblichem Anlass zu besonderen Veranstaltungen (z.B. Kieler Woche, Schleswig Holstein Musik Festival) oder bedingt durch Freizeitaktivitäten (Segelsport, Kreuzfahrten). Akquisitionsmaßnahmen: Kooperation mit lokalen Organisationen (Veranstalter, Sporthäfen, Schiffsmakler) und Schaffung von „Paketangeboten“.

2.4. Folgende vorhandene Verkehrsarten werden gezielt unterstützt:

Langsame Zieldarstellung: Gemeinsam mit dem Betreiber der langsamen Zieldarstellung, der Firma E.I.S. Aircraft GmbH wird derzeit mit der Bundeswehr über die langfristige (5 bzw. 10 Jahre) Beauftragung verhandelt.

Darüber hinaus prüft E.I.S. die Ausweitung des Betriebes in Kiel (z.B. Vermarktung, Wartung von Flugzeugen des Schweizer Herstellers Pilatus).

Im Jahr 2005 fanden ca. 1.925 Flugbewegungen der langsamen Zieldarstellung statt, weiterhin generiert der Betreiber erhebliche Umsätze im Kraftstoffverkauf.

Charterverkehr: Die Gesellschaften FLM und Ohlair (Betriebssitz am Flugplatz) haben in 2005 / 2006 ihre Flotten erweitert und planen weitere Expansionen (es handelt sich hierbei **nicht** um Urlaubscharterflugverkehr mit großen Flugzeugen). FLM plant auf Grund der Erweiterung die früher von Cimber Air / Groundhandling Kiel genutzten Räume und Counter im Abfertigungsgebäude zu mieten.

Mit der Firma ATEC wird derzeit die Nutzung von Räumlichkeiten der Halle II (ehemals Cimber) für die Erweiterung von Flugzeugumrüstungen (als Vertretung des amerikanischen Herstellers RAM) verhandelt.

Weiterhin wird derzeit ein zusätzlicher Luftfahrttechnischer Betrieb (LTB) für eine Ansiedlung in Kiel akquiriert, so dass das Angebot an Wartungs- und Instandsetzungstätigkeiten (Avionik) vervollständigt wird.

2.5. Flugbewegungen:

Im Jahr 2005 wurden am Flugplatz Kiel-Holtenau über 21.000 Flugbewegungen notiert. Lediglich bei ca. 700 Flugbewegungen handelte es sich um Bewegungen im Linienflugbetrieb. Ziel des Flugplatzes ist es, die Attraktivität des Flugplatzes für die allgemeine Luftfahrt weiter zu steigern und damit die Einnahmesituation zu verbessern.

2.6. Personalentwicklung:

Bei Fortführung des Linienflugbetriebes wäre nach aktueller Sicherheitslage eine Personalaufstockung um 12 Mitarbeiter unvermeidbar gewesen.

Durch die Umstrukturierung des Flugplatzes wird eine personelle Entlastung möglich werden. Die KFG kann sich von den heute notwendigen Fluglotsen trennen, da derart hochqualifiziertes Personal nur bei Aufrechterhaltung einer Kontrollzone (Luftraum D) zwingend erforderlich ist. Ebenso ist eine personelle Aufstockung des Feuerlöschpersonals ohne Kontrollzone nicht mehr notwendig.

Letztendlich wird sich die Zahl der Arbeitsplätze bei der KFG um vier auf dann 24 Mitarbeiter vermindern und zu einer Reduzierung des Betriebsmittelzuschusses führen. Die Geschäftsführung der KFG prüft gegenwärtig einen sozialverträglichen Personalabbau.

Auf die Zahl der übrigen Arbeitsplätze der am Flugplatz ansässigen Unternehmen wird die Umstrukturierung des Flugplatzes keine negativen Auswirkungen haben.

3. Kosten:

Der neue Wirtschaftsplan der KFG weist für das Geschäftsjahr 2007 einen Betriebsmittelzuschuss von 695,0 T€ für jeden Gesellschafter der KFG aus und weicht damit von dem über die Nachschiebeliste angemeldeten Bedarf von 739,0 T€ ab. Der neue Plan berücksichtigt bereits die vorgesehenen Änderungen soweit wie möglich und führt zu einer Reduzierung des angemeldeten Bedarfs. Allerdings ist nicht jede vorgesehene Maßnahme (insbesondere Personalabbau) sofort umsetzbar. Es wird davon ausgegangen, dass zukünftig eine weitere Reduzierung der Betriebsmittelzuschüsse erfolgen wird.

Bei Aufrechterhaltung des Linienflugbetriebes wäre ein Betriebsmittelzuschuss von 3,06 Mio. € (1,53 Mio. € pro Gesellschafter) für das Jahr 2007 notwendig geworden. Damit würde aufgrund veränderter Sicherheitsanforderungen der angemeldete Bedarf bei Weitem nicht ausreichen. Durch die Umstrukturierung kann zukünftig eine Reduzierung um ca. 50% im Verhältnis zum Bedarf, der bei Aufrechterhaltung des Linienflugbetriebes entstanden wäre, erreicht werden.

4. Mitwirkung der Flughafen Hamburg GmbH an der Planung:

Im Rahmen des zwischen der Kieler Flughafengesellschaft (KFG) und der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) abgeschlossenen Kooperationsvertrages ist die FHG an der Neuorientierung der KFG beteiligt worden. Die FHG erachtet die getroffenen und geplanten Maßnahmen unter den gegebenen Rahmenbedingungen für sinnvoll und wirtschaftlich vernünftig.

5. Verkauf von Gesellschaftsanteilen des Landes an der KFG:

Ein überwiegendes Interesse des Landes an der Beibehaltung der Beteiligung im Sinne des § 65 Abs. 1 LHO besteht nicht mehr.

Das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr hat bereits in der Vergangenheit versucht, eine Veräußerung von Gesellschaftsanteilen an der KFG vorzubereiten. Die letzten Verhandlungen über einen möglichen Verkauf wurden mit

der FHG und der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Hansestadt Hamburg geführt. Obwohl die Verhandlungen sich zeitweise Erfolg versprechend zu entwickeln schienen, hat sich die FHG in Abstimmung mit der Behörde für Wirtschaft und Arbeit im Oktober 2006 gegen einen Erwerb von Gesellschaftsanteilen an der KFG entschieden. Zur Begründung wurde die dauerhaft zu erwartende Verlustbeteiligung angeführt. Es wird darauf hingewiesen, dass der „Flughafen unter den gegebenen Rahmenbedingungen bereits heute gut geführt ist“ und „die Zusammenarbeit zwischen beiden Flughäfen mit dem bereits geschlossenen Kooperationsabkommen auf „gesunde Füße“ gestellt ist“.

Andere mögliche Erwerber der Landesanteile der KFG sind zurzeit nicht ersichtlich. Gleichwohl soll sich Finanzministerium (als Beteiligungsverwaltung der KFG) in Abstimmung mit dem Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr (als Fachressort) jetzt konzentriert um den Verkauf der Landesanteile bemühen.

6. Finanzielle Auswirkungen und Verwaltungsaufwand

Bei einer Fortführung des Linienflugbetriebes würde der durch das Land zu leistende Anteil am Betriebsmittelbedarf der KFG (insbesondere durch verschärfte Anforderungen im Bereich der Sicherheit) auf über 1,5 Mio. € im Jahr 2007 ansteigen. Durch die Umstrukturierung, die nach Aufgabe des Linienflugbetriebes möglich wird kann der Zuschussbedarf um über 50% auf unter 0,7 Mio. € reduziert werden.

Damit bleibt die KFG unter dem in der Nachschiebeliste angemeldeten Bedarf.

Die komplette Einstellung des Flugbetriebes am Flugplatz Kiel wäre wegen der vorgegebenen gesetzlichen Verfahren und der bei der zivilen Übernahme eingegangenen Rückbauverpflichtungen der Gesellschafter der KFG mit erheblichem finanziellen Aufwand verbunden. Grobe Schätzungen, die durch die Landeshauptstadt Kiel erhoben worden sind, kommen zu einem aufzuwendenden Betrag von rund 20 Mio. €.