

Anlagen:

Anlagen 1-6

Antworten von der KFG befragter Airlines

- Anlage 1 Cimber Air**
- Anlage 2 Eurowings**
- Anlage 3 Augsburg Airways**
- Anlage 4 Lufthansa CityLine**
- Anlage 5 Contact Air**
- Anlage 6 Crossair**

Anlagen 7+8

Antworten von der KFG befragter Flugzeughersteller

- Anlage 7 ATR**
- Anlage 8 Bombardier (Auszug)**

- Anlage 9 Gespräch Cimber - Grüne**
- Anlage 10 Gespräch Cimber - BV**
- Anlage 11 Lufthansa CityLine im Internet**
- Anlage 12 E-mail von Eurowings**
- Anlage 13 E-mail von Augsburg Airways**
- Anlage 14 Übersicht über das Team Lufthansa**
- Anlage 15 Vergleich der Flugrouten Team Lufthansa-
Lufthansa CityLine (Quelle: Bombardier)**
- Anlage 16 Verkehrswissenschaftliches Gutachten der
TH Aachen zum Flughafen Augsburg**

Anlage 1 Cimber Air

Eingegangen 3.5.2001

Geplanter Ausbau des Regionalflughafens Kiel

Sehr geehrter Herr Köhn,

Hiermit meine Antwort auf die Fragen in Ihrem Brief vom 23. April 2001:

- 1: Die Cimber Air fliegt zur Zeit ATR 42-300, ATR 42-500, ATR 72-500 und CRJ 200.
- 2: Wir haben Option für weitere 2 ATR 72-500 und bis 4 CRJ 200 oder 700. Dies muss in den Optionsverhandlungen noch klargestellt werden,
- 3: Wir erwarten, dass sich Cimber Air mittel- bis langfristig mehr im Regionaljetbereich behaupten wird, aber erwarten auch, dass mit Turboprops wie der ATR sich auch in der Zukunft auf kürzeren Strecken operieren lässt. Das Verhältnis der Flotte geht doch mehr in Richtung auf regionale Jets so wie der Rest vom Markt. Schätzungsweise wahrscheinlich 2 zu 1 für die Jet Operationen.
- 4: Die Flottenentwicklung ist mehr oder weniger vorgegeben von unseren Partnern, mehr von Lufthansa und weniger von SAS, aber ist natürlich auch von den Landeplätzen bedingt, die wir anfliegen, so wie Kiel. Kiel ist zur Zeit nur mit regionalem Turbopropgerät zu befliegen. Ich muss hierzu sagen, dass dies ist nicht das Ende der Welt, denn auch die Turboprops haben ihre Berechtigung auf solche Flughäfen wie Kiel. Es ist aber auch sicher, dass wir auf längeren Strecken, wenn solche sich aus Kiel anbieten sollten, regionale Jetflugzeuge gerne einsetzen würden. Ich kann aber zur Zeit keine Verbindungen erkennen, die dieses Gerät jetzt nachfragen. Darüber hinaus gibt es auch andere Gründe, die ich aber nicht zu Papier bringen möchte, sondern nur im vertrauten Kreis erläutern will.

Mit freundlichen Grüßen

Jorgen Nissen
Geschäftsführer

Cimber Air GmbH

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Anlage 2

eurowings

eingegangen am 1.6.2001
Geplanter Ausbau des Regionalflughafens Kiel

Sehr geehrter Herr Köhn,
Ihr Schreiben vom 23.04.01 haben wir erhalten und möchten uns vorab für die späte Antwort entschuldigen. Hier nun die Antworten auf Ihre Fragen:

zu 1)

Die Flotte besteht aus: (Stand Juni 2001)	ATR 42-300	1
	ATR 42-500	10
	ATR 72-200	6
	ATR 72-210	4
	ATR 72-500	6
	<u>Summe ATR</u>	<u>27</u>
	BAe 146-200	6
	BAe 146-300	4
	<u>Summe BAe</u>	<u>10</u>
	CRJ 200	5
	<u>Summe</u>	<u>5</u>
	Arbus A319-100	5
	<u>Summe</u>	<u>5</u>
	Gesamt	<u>47</u>

zu 2) Eurowings ist dabei, sechs ATR 72-500 im Austausch gegen ältere Typen der Baureihe ATR 42-300 in Dienst zu stellen. Dieser wird im Juni 2001 abgeschlossen sein und ist in den Zahlen unter 1) bereits berücksichtigt. Darüber hinaus wurde Anfang 2001 über die Beschaffung von insgesamt 15 Bombardier CRJ 200, die bis 2003 ausgeliefert werden, die Öffnung zu 50-sitzigen Jets für den Europaverkehr eingeleitet. Es bestehen 30 weitere Optionen auf Flugzeuge des Typs CRJ 200.

zu 3) a) Ausbau der Flotte für den Regionalverkehr (siehe 2) Positionierung im deutschen und europäischen Markt.

b) Beide Flugzeugmuster spielen weiterhin eine Rolle je nach Anforderung des Streckennetzes, der Streckenlänge und der Wettbewerbssituation.

c) Die Nachfrage durch den Kunden und die Auslastung der Strecke.

Mit freundlichem Gruß
Karl-Friedrich Müller
Eurowings Luftverkehrs AG

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Anlage 3

Augsburg Airways

Eingegangen am 5.5.2001

Geplanter Ausbau des Regionalflughafens Kiel

Sehr geehrter Herr Köhn,

ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben vom 23.04.2001 das ich wie folgt beantworten möchte:

1. 2 Dash 8-200,12 Dash 8-300,3 Dash 8-400
2. 2 Dash 8-400 (September 2000, Januar 2002) + 2 Optionen Dash 8-400
3. Flottenpolitik: mittelfristig wird ein Abbau im Bereich 50sitzer Turboprop vorgesehen und die Abgabe der beiden 37sitzer. Ersetzt werden die Flugzeuge durch 70sitzer (Q 400). Wir sehen diese Notwendigkeit aufgrund der steigenden Kosten und der Tendenz eines yield Rückgangs.

Wir sehen den modernen Turhoprop im regionalen Flugverkehr nach wie vor als ein Standbein, da er einerseits jetähnlichen Komfort bietet, andererseits bis zu einer Flugzeit von ca. 1 Std 30 Min. erhebliche Kostenvorteile bietet.

Wir werden uns sicherlich auch in dem Jetbereich entwickeln. Allerdings nicht als Turbopropersatz, sondern um ein weiteres Marktsegment abzudecken. Entscheidungen hierzu sind in unserem Unternehmen für Mitte des Jahres vorgesehen. Eine endgültige Typenwahl steht noch aus.

Wir hoffen Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Dlugi
(Augsburg Airways)

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Anlage 4

Lufthansa CityLine

Eingegangen am 5.5.2001

Sehr geehrter Herr Köhn,
ich möchte mich zunächst für Ihren Ansatz bedanken, Hinweise von uns als Fluglinie aktiv in Ihre Planungen einzubeziehen. Im Folgenden gehe ich gerne auf die von Ihnen angesprochenen Punkte ein.

1. Die Flotte der Lufthansa CityLine umfasst derzeit 43 Bombardier CRJ 100/200 und 18 Avro RJ85.
2. In den nächsten Wochen werden wir den ersten von insgesamt 20 bestellten Bombardier CRJ 700 in Empfang nehmen und in Dienst stellen. Zusätzlich bestehen Optionen über 10 weitere Flugzeuge diesen Typs.

Darüber hinaus sind 60 Flugzeuge vom Typ Fairchild - Dornier FD728 zur geplanten Auslieferung ab 2003 geordert, 60 Optionen über den gleichen Typ kommen dazu.

3. Sowohl das zukünftige Flugprogramm als auch die weitere Flottenentwicklung der Lufthansa CityLine ist Gegenstand eines integrierten Strategie- und Planungsprozesses des Lufthansa Konzerns.

Mit der Entscheidung für CRJ 700 und FD728 trägt Lufthansa CityLine der gestiegenen Nachfrage auf vielen jener Märkte Rechnung, die zuvor mit kleineren Fluggeräten aufgenommen und aufgebaut wurden. Der mit der Einführung dieser beiden Flugzeugmuster einhergehende Flottenauf- und -umbau wird mittelfristig sicherlich den Schwerpunkt unserer Flottenpolitik darstellen. Dies bedeutet auch, dass Lufthansa CityLine, seit 1997 reiner Jet-Operator, weiterhin auf Regionaljets setzen wird. Unserer Einschätzung nach liegen wir damit nicht zuletzt deshalb im Trend, weil Jets den Wünschen unserer Kunden - insbesondere hinsichtlich Reisegeschwindigkeit, Kabinenkomfort und Sicherheitsempfinden - besser entsprechen.

Nichtsdestotrotz gehen wir davon aus, dass Turboprops weiterhin einen, wenn auch sinkenden Anteil im Regionalluftverkehr ausmachen werden. Gründe dafür sind unseres Erachtens in der auf (Ultra-)Kurzstrecken gegenüber den Regionaljets immer noch überlegenen Wirtschaftlichkeit der Turboprops zu sehen. Zum anderen spielen aber auch Infrastruktur-Bedingungen wie z.B. die verfügbare Runway - Länge für Fluggesellschaften eine entscheidende Rolle, Turboprops einzusetzen bzw. einsetzen zu müssen.

Dem Rechnung tragend erwarten wir, dass auch noch mittelfristig Turboprops für den Lufthansa Konzern, d.h. unter Lufthansa Flugnummern fliegen werden. Ihr Einsatzspektrum und damit ihre absolute und relative Flottengröße wird jedoch nachhaltig abnehmen.

Aus unserer Sicht und Erfahrung bei vergleichbaren Vorhaben eröffnet eine Start und Landebahn ausreichender Länge Regionalfluggesellschaften Potentiale, neue Märkte mit dem geeigneten Fluggerät erschließen und aufbauen zu können.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Ausführungen bei Ihren Planungen weitergeholfen zu haben und wünsche Ihnen in deren weiteren Verlauf und Umsetzung viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen

K.H. Köpfler

Lufthansa CityLine GmbH

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Anlage 5

Contact Air

Eingegangen am 3.5.2001

Ausbau Regionalflughafen Kiel

Sehr geehrter Herr Köhn,

bei einer Runway - Verlängerung wäre aus unserer Sicht eine Lösung analog Dortmund (2000 m) zu empfehlen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind bei uns elf Fokker 50 (Turboprop) im Einsatz (Frage 1).

Ein etwaiger Rollover für diese Flotte ist völlig offen, eine Klärung könnte sich im kommenden Jahr ergeben (Frage 2).

Unsere Strategie ist orientiert an unserer Rolle als Regionalpartner der Lufthansa CityLine im Team Lufthansa Verbund. Nach unserer Auffassung existiert nach wie vor schon aus wirtschaftlichen und operationellen Gründen auch ein Markt für Turboprops, wenngleich sich der Marktanteil für Regionaljets in Zukunft wohl stärker vergrößern wird (Frage 3).

Mit freundlichen Grüßen

Contact Air Flugdienst GmbH + Co.

Georg Steinbacher
Geschäftsführer

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Anlage 6

Crossair

Eingegangen am 8.8.2001

Geplanter Ausbau des Regionalflughafens Kiel

Sehr geehrter Herr Köhn,

Als erstes möchten wir uns bezüglich der verspäteten Bearbeitung ihres Schreibens entschuldigen. Dennoch werden wir es nicht versäumen, auf Ihre Fragen aus Ihrem Schreiben vom 23.04.2001 eingehend zu antworten:

Zu Frage 1

Crossair verfügt im Augenblick über insgesamt 79 Flugzeugtypen:

2x Saab 340

32x Saab 2000

16x Embraer 145

20x ARJ 85/100

9x MD 83

Zu Frage 2

Weiterhin wurden seitens Crossair folgende Flugzeuge geordert:

9x Embraer 145

30x Embraer 170

30x Embraer 490

7-8xA320

Zu Frage 3

Folgende Flottenpolitik verfolgt Crossair mittelfristig bzw. langfristig:

- Bis 2006 ist der Verkauf aller Saab 2000 geplant
- Zukünftiger Betrieb von 50-100 Sitzern bildet den Schwerpunkt unseres Geschäftes
- Bei der Innenausstattung wird kein Mittelsitz eingesetzt werden.
- Voraussichtlich ab 2006 ausschliesslicher Einsatz einer Jetflotte.
- Die bestehenden MDs werden durch Airbus ersetzt.
- Die bestehenden ARJs werden durch Embraer 170/190 ersetzt

Zu der Frage bezüglich des Einsatzes von Turboprops oder Regionaljets: laut unseres Empfindens ist in den kommenden 4-5 Jahren der Ersatz von Turboprops (Saab 2000) aus Kostengründen weiterhin zu rechtfertigen

Wir hoffen Ihnen mit unserer Stellungnahme weitergeholfen zu haben und stehen Ihnen bei eventuellen Rückfragen weiterhin sehr gerne zur Verfügung.

Mit sommerlichen Grüßen aus Basel

Matthias Hanke

CROSSAIR

Aktiengesellschaft für

Europäischen Regionalluftverkehr

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Anlage 7

ATR



F A X Übersetzung des englischen Originals

An : FLUGHAFEN KIEL **Fax** : 49 4 31 32 36 21
zu Hd. : Herrn Matthias KÖHN
zur Kenntn. : COME – Christophe POTOCKI
 CO/E – Erick VAN AELST – Mario FORMICA
Von : CO/EC - Fabrice VAUTIER
Unser Tel. : +33 5 62 21 60 73 **Unser Fax** : +33 5 62 21 61 93
Unsere e-mail : fabrice.vautier@atr.fr
Datum : 28. Mai 2001
Beznr. : CO/EC Nr. 0238/01 **Seitenanzahl** : 10

Betreff : **Ausbau des Kieler Flughafens**
 (Bez. : Ihr Fax vom 26. April 2001)

Lieber Herr Köhn

In Antwort auf Ihr Fax vom 26. April freuen wir uns, Ihnen die angeforderte Information über den Standpunkt der ATR bezüglich einer Analyse des Regionalmarktes und der entsprechenden Perspektiven zu liefern.

1. – Geschichte der ATR-Produkte

1.1 – Meilensteine des ATR-Programmes

Im Marktsegment der Maschinen mit 40 bis 70 Plätzen stellt ATR heute zwei Modelle her. In der ATR 42 haben 44 bis zu 50 Sitze Platz, in der ATR 72 sind es 64 bis 74 Sitze.

Als erste wurde die ATR 42 im Dezember 1985 in Dienst gestellt, während der erste kommerzielle Flug der ATR 72 im Oktober 1989 erfolgte.

Um den Erwartungen der Fluggesellschaften in Bezug auf Maschinen mit größerem Komfort, verbessertem Fassungsvermögen für Nutzlast und Gepäck sowie mit verbesserten Leistungen unter schwierigen Betriebsbedingungen zu entsprechen, hat ATR 1994 Verbesserungen an ihrer Produktpalette vorgenommen. Die Änderungen bestanden darin, die Maschinen mit neuen Triebwerken auszurüsten, mit einem neuen Sechsstab-Propeller, mit neuen lärmschluckenden Materialien und Vorrichtungen sowie einem brandneu entworfenen Kabineninneren.

Die neuen Produkte trugen die Bezeichnungen ATR 42-500 und ATR 72-500, sind Ende des Jahres 1995 bzw. 1997 in Dienst gestellt worden und haben einen beträchtlichen geschäftlichen Erfolg erzielen können, besonders in Europa, wo zahlreiche regionale Fluglinien, die im Auftrag der großen Gesellschaften fliegen, bedeutende Bestellungen für diesen neuen Typ getätigt haben.

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090



1.2 – Stand ATR Verkauf und Lieferungen

Jahresende	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
ATR 42 Bestellungen	10	22	13	24	14	20	4	14	6	1
ATR 72 Bestellungen	9	33	12	20	7	34	17	16	18	16
ATR Bestellungen insgesamt	19	55	25	44	21	54	21	30	24	17
ATR Bestellungen insgesamt, kumulativ	363	418	443	487	508	562	583	613	637	654
ATR 42 Lieferungen	23	18	16	12	28	18	10	12	7	2
ATR 72 Lieferungen	29	29	32	27	11	19	21	23	15	6
ATR Lieferungen insgesamt	51	47	48	39	39	37	31	35	22	8
ATR Lieferungen insgesamt, kumulativ	315	362	410	449	488	525	556	591	613	621
ATR insgesamt Reserve/Rückstand	48	56	33	38	20	37	27	22	24	33

Mit einem derartigen Stand der Dinge ist ATR zum führenden Turboprop-Hersteller geworden. Während der letzten 4 Monate sind 17 Maschinen, während der letzten 12 Monate 40 Maschinen verkauft worden, womit unterstrichen wird, dass die Turboprop-Maschinen noch eine Schlüsselfunktion bei der Entwicklung des Regionaltransports in der ganzen Welt spielen.

2. – Markttendenzen und Voraussichten

2.1 – Voraussichten für den Weltmarkt

Die Markt voraussichten der ATR beruhen auf dem Konsens der FEAMA (Forum der Analysten des Europäischen Luft- und Raumfahrtmarktes). Zu den Mitgliedern der FEAMA gehören die bedeutendsten europäischen Hersteller und Zulieferer von Zellen, Triebwerken und Systemen (ausgedehnt auch auf außereuropäische Hersteller). Mitglieder der FEAMA sind:

Flugzeug-Hersteller	Triebwerks-Hersteller	System-Lieferanten	Gesellschaften
Alenia	BMW	DTI	GECAS
ATR	General Electric	Honeywell	KLM
British Aerospace	MTU	Lucas Aerospace	
Dassault Aviation	Pratt & Whitney	Messier Dowty	
EADS	Rolls Royce	Smiths Industries	
Embraer	Snecma	Volvo Aerospace	
Fairchild-Dornier			

Der Stand der Dinge, der bezüglich der Voraussichten für den Regionalmarkt erreicht wurde, wird anschließend für das Marktsegment der 30 bis 90 Plätze vorgelegt:

	2001	2002	2003	2004	2005	insgesamt	Durchschnitt
Turboprops mit 30-89 Sitzen	75	69	66	63	61	335	67
Regionaljets mit 30-89 Sitzen	249	226	215	208	193	1090	218
Mit 30-89 Sitzen insgesamt	323	295	281	271	255	1424	285
% turboprop Flugzeuge	23,1	23,5	23,5	23,4	24,0	23,5	23,5

Obige Angaben beziehen sich auf das Jahr 1999 und es ist wahrscheinlich, dass die Turboprops bei der nächsten Voraussicht im Vergleich zu den regionalen Jets aufgrund nachstehender Faktoren eine bedeutendere Rolle spielen werden:

- Die Verdreifachung der Ölpreise innerhalb von zwei Jahren hat sicherlich das Interesse seitens der Industrie für Turboprop-Maschinen verbessert.
- Ein Ansteigen der Gehälter für die Piloten von Regionaljets ist unvermeidlich, besonders in den USA, wo die Piloten ähnliche Gehälter fordern wie die, die den Piloten von B737, A320 usw. („narrow body –Piloten“) bezahlt werden, wie zum Beispiel durch den laufenden Streik der Comair-Piloten gezeigt wird, die für einen Gehaltsanstieg um über 50% streiken.
- Die Abnahme der Einnahmen ist weiterhin eine Tatsache.
- Einige Anzeichen der Rezession und eine Abnahme des Verkehrs sind beobachtet worden.

2.2 – Erwartete ATR-Bestellungen

Wie in vorhergehendem Abschnitt angegeben, beläuft sich die erwartete Liefermenge für Turboprop-Maschinen mit 30 bis 89 Plätzen auf durchschnittlich 67 Flugzeuge pro Jahr.

In den späten 90-er Jahren hat der Konsolidierungsprozess in der Industrie zum Stillstand der Förderbänder bei British Aerospace, Saab und Fokker geführt. Die einzigen zwei Turboprop-Hersteller, die noch auf dem Markt geblieben sind, sind: De Haviland and ATR.

ATR und De Haviland haben jeweils ungefähr 50 Prozent Marktanteil. Es ist Absicht der ATR, diesen Marktanteil zu halten, und zwar:

- durch ihre einzigartige Kundenpalette (mehr als 100 Gesellschaften in fast 60 Ländern)
- durch die Leistungsfähigkeit ihrer Produkte (besonders was die Wirtschaftlichkeit ihres Betriebs betrifft), die auf neuen, aufstrebenden Märkten (wie Asien oder Lateinamerika) bzw. unter schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen (wie in Europa) eingesetzt werden können.

Daher basieren die Voraussichten der ATR auf einer Jahresproduktion beider Flugzeuge, d.h. ATR 42 und ATR 72, von an die 30 Flugzeuge pro Jahr.

2.3 – Besonderheiten des europäischen Marktes

Aus der Analyse der ATR geht hervor, dass die „Jet-Manie“, die den US-Markt beherrscht, nicht in einem derartigen Ausmaß auf Europa übergreifen wird, wie das unter den US-Gesellschaften der Fall war. In der Tat ist es sehr unwahrscheinlich, dass Regional-Jets Europa überfluten und den Markt wie in den USA stürmen werden, und zwar aus folgenden Gründen:

- Europa ist im allgemeinen für regionale Fluglinien teurer als in den USA, und der Unterschied zwischen Jets und Turboprop-Maschinen nimmt zu:
 - höhere Kosten durch das Gewicht der Maschine (Länder, Eurocontrol)
 - höhere Gehaltskosten für die Mannschaft und Sozialabgaben
 - auch höhere Treibstoffpreise, wobei diese Lage voraussichtlich noch anhalten wird
- 50% der Regionalflüge in Europa gehen über eine Entfernung von weniger als 250 NM (463 km), wo die Wirtschaftlichkeit von Turboprop-Maschinen unwiderlegbar ist
- Turboprop-Maschinen befinden sich in einer besseren Position, um den steigenden ökologischen Anforderungen in Europa und den etwaigen, damit zusammenhängenden Steuern gegenüberzutreten.

In der Tat ist der europäische Markt heute für die ATR der wichtigste Markt, im Vergleich mit dem nordamerikanischen Markt, wie die nachstehenden Angaben klar zum Ausdruck bringen:

- 271 neue Flugzeuge wurden an europäische Gesellschaften verkauft (im Vergleich: 188 Flugzeuge in Nordamerika)
- 250 Flugzeuge stehen bei 50 Gesellschaften in 21 Ländern im Dienst (im Vergleich: 150 Maschinen bei 5 Gesellschaften in Nordamerika)
- 6 Vollflug-Simulatoren befinden sich in Frankreich, Griechenland und Finnland (im Vergleich: 4 in den USA)

3. – Angaben und Erfordernisse des Flugfeldes für ein ATR-Flugzeug

3.1 – Grunddaten des Flugfeldes

3.1.1 – Anforderungen des Flugfeldes

Angeht die erklärten Flugstrecken für den Flughafen Kiel ergibt sich, dass die für die Leistung der Maschinen ATR 42 und 72 mindestens erforderlichen Start- und Landebahnstrecken ("required take-off and landing distances") vollkommen mit einem effizienten Flugbetrieb von und zu diesem Flugplatz vereinbar sind.

	ATR 42-500	ATR 72-500
Länge der Startbahn <small>ISA – Meereshöhe – MTOW</small>	1 165 m	1 223 m
Länge der Startbahn <small>ISA – Meereshöhe – TOW für 100NM</small>	990 m	1 079 m
Länge der Landebahn <small>ISA – Meereshöhe – MLW</small>	1,126 m	1 048 m
Länge der Landebahn <small>ISA – Meereshöhe – Max Pax (Max Pass) LW</small>	1 040 m	985 m

Dennoch wird eine spezifische Analyse erstellt werden, die alle erklärten Entfernungen (TODA/ASDA/TODA/LDA) sowie Hindernisse auf dem Flugweg in Betracht zieht, um die Anforderungen der ATR 42-500 und 72-500 für Kiel zu belegen.

3.1.2 – Bescheinigte Lärmpegel

Die in EPNdB ausgedrückten, bescheinigten Geräuschpegel sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst und mit den geltenden Kapitel III-Grenzen verglichen:

	ATR 42-500	ATR 72-500	ICAO / FAR 36 Kapitel III-Grenze
Startlärm	76.6	79.0	89
Seitenlärm	80.7	83.2	94
Anfluglärm	92.4	92.2	98
insgesamt	249.7	254.4	281

Die ATR-Flugzeuge entsprechen voll den Grenzwerten von Kapitel III sowie auch den Vorschriften des zukünftigen Kapitel IV, die – wie schon bekannt gegeben wurde – sich auf 271 EPNdB insgesamt belaufen werden.



3.2 - ATR Anforderungen für Flughafen Kiel

3.2.1 – In Betracht gezogene Angaben

Piste	08	26
Höhe	92 ft	86 ft
TORA	1 260 m	1 180 m
ASDA	1 260 m	1 260 m
TODA	1 320 m	1 180 m
LDA	1 100 m	1 216 m
Schräglage	-0.15%	+0.15%
Hindernisse	1 in Betracht gezogen	6 in Betracht gezogen

3.2.2 - ATR 42-500 & 72-500 spezifische Flugfeld-Anforderungen in Kiel

Die spezifische Anforderungen wurde unter Zugrundelegung nachstehender Voraussetzungen bewertet:

- Nasse Piste
- Kein Oberflächenwind
- ISA Bedingungen

Unter diesen Bedingungen sind beide Maschinen, ATR 42-500 und ATR 72-500, in der Lage, mit ihren Strukturgewichten in Kiel zu starten und zu landen:

- ATR 42-500 : TOW = MTOW = 18 600 kg LW = MLW = 18 300 kg
- ATR 72-500 : TOW = MTOW = 22 500 kg LW = MLW = 22 350 kg

3.2.3 - ATR 42-500 & 72-500 spezifische Reichweite von Kiel aus

Die Reichweite bei voller Passagier-Nutzlast wurde unter Zugrundelegung der nachstehenden Voraussetzungen bewertet:

- 97 kg Passagier-Einheitsgewicht
- Kein Marschflug-Wind
- ISA Bedingungen
- JAR Reserven

Unter diesen Bedingungen sind ATR 42-500 und ATR 72-500 in der Lage, die Passagier-Höchstnutzlast für die nachstehenden Entfernungen zu laden:

- ATR 42-500 : 48 Passagiere für 752 NM (1392 km)
- ATR 72-500 : 68 Passagiere für 777 NM (1439 km)



Mit der ATR-Reichweite von Kiel aus können die meisten Destinationen in West- und Mitteleuropa wie auch in Skandinavien erreicht werden, wie nachstehend gezeigt:



3.2.4 – Zusammenfassung

Wie die vorhergehende Analyse zeigt, können **ATR 42-500 & 72-500-Flugzeuge mit voller Leistungsfähigkeit auf dem Kieler Flughafen landen bzw. von dort starten**, wie Tag für Tag von der Tätigkeit der Cimber Air bewiesen wird.

ATR 42-500 und 72-500 bieten den Kieler Passagieren die Möglichkeit, die meisten der west-, nord- und mitteleuropäischen Wirtschaftszentren mit einem Höchstmaß an Komfort und Zuverlässigkeit zu erreichen.

Unter diesem Gesichtspunkt braucht die heutige Piste in keiner Form verlängert zu werden und ist voll für einen leistungsfähigen regionalen Verkehr mit ATR-Flugzeugen geeignet.

Ich hoffe, dass all diese Angaben Ihren Erwartungen entsprechen und nützliches Material darstellen werden, um den Entwicklungsplan für Ihren Flughafen zu erstellen.

Ich habe diesem Fax auch ein vierseitiges Flugblatt beigelegt, aus dem die Vorzüge der ATR-Produkte in Bezug auf die Umwelt hervorgehen.

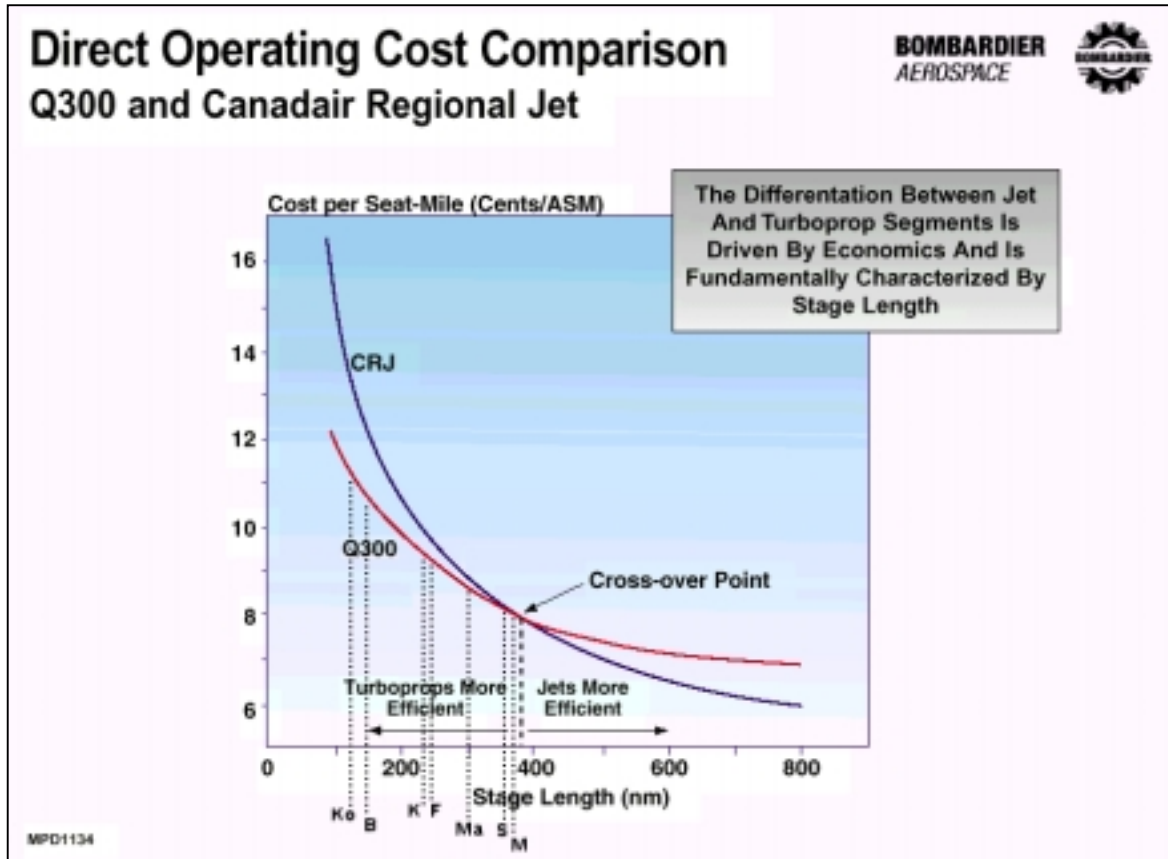
Für etwaige weitere Auskünfte oder Klärungen stehe ich jederzeit zu Ihrer Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fabrice VAUTIER
Leiter, Technischer Verkauf

Anlage 8

Bombardier



Ko	Kopenhagen	117 nm*
B	Berlin	159 nm
K	Köln	233 nm
F	Frankfurt	251 nm
Ma	Mannheim	298 nm
S	Stuttgart	336 nm
M	München	377 nm

*entnommen aus Microsoft Encarta

Alle Destinationen des Linienflugverkehrs von und nach Kiel liegen innerhalb eines Radius, in dem laut Bombardier aus wirtschaftlichen Gründen auch zukünftig mit Turbopropmaschinen geflogen werden wird.

Anlage 9

Gespräch Cimber-Grüne

Gesprächsprotokoll vom 23.11.2001

Ort: Cimber Air-Zentrale in Sonderborg, Dänemark

Teilnehmer: Jorgen Nielsen (President Cimber Air), Jochen Bauernfeind (VP Industry Affairs Cimber Air), Karl-Martin Hentschel (Landtagsfraktion B90/DIE GRÜNEN), Lutz Oschmann (GRÜNE), Dr. Ole Krautwald (BV)

Wiedergegeben werden die Aussagen der Vertreter von Cimber Air, aus der eigenen Darstellung oder als Antworten auf Fragen.

Auch die Cimber Air hat deutliche Passagierrückgänge seit dem 11.9.2001 zu verzeichnen, dabei haben die Auswirkungen der Terroranschläge den schon merkbaren Konjunktur-abschwung überlagert. Cimber Air hat 14-15 % weniger Passagiere in Dänemark, in Deutschland 7 % weniger. Rückgänge sind erheblich bei der Kiel-Frankfurt-Linie, es gibt den deutlichen Einbruch bei Transatlantik-Flügen, aber auch die Kiel-München-Linie hat Schwierigkeiten.

Kiel ist ein guter Standort für Cimber Air. Die ATR-Turboprops werden bleiben, sie operieren gut in Kiel-Holtenau, im Winter gibt es manchmal Probleme. Beim Start muss das maximale Startgewicht immer berechnet werden, entsprechend den runway performance charts. Z.B. bei 25 Grad und nasser Startbahn darf die ATR 72-500 nur 21 t MTOW (max. take-off-weight) haben und nicht die möglichen 22,5 t. Bis zu einer Reichweite von 600 nm sind die ATRs ausgezeichnet. Innerdeutsch kann alles gut mit ATRs abgewickelt werden. Wenn die Reise aber mehr als 2 Stunden dauert, gibt es Probleme, wegen der Reichweite und bei der Akzeptanz der Kunden.

Cimber Air sieht eine Tendenz hin zum Regional-Jet. Zwei CRJ-200 sind beschafft worden, über 4 weitere gibt es Optionen. Z.Zt. ist Cimber heil froh, dass die nicht fest bestellt sind, da der Passagierückgang wohl noch anhält. Mit den CRJs werden die Linien Berlin-Paris und Berlin-Wien befliegen. Die CRJ hatte für Cimber Air Vorteile z.B. gegenüber den Embraer-Jets, die CRJ-Familie ist entwicklungsfähig. Die 90-Sitzer sind eine Zukunftsoption.

Wenn in Kiel die CRJs eingesetzt werden sollen, dann muss die Start- und Landebahn auf 1.800 Meter verlängert werden, ohne overrun, so wie jetzt in Sonderborg. Bei 1.800 Meter braucht die Landebahn nicht auf 45 Meter verbreitert zu werden. Alternativen bei den Jets: AvroRJ 85 ist zu teuer in der Wartung, die Do728 gibt es noch nicht als Serie, sie könnte noch schwerer werden als geplant. Die Do728 hat sich Cimber aber noch nicht genau angesehen.

Jets sind flexibler im Einsatz als Turboprops. Ein Jet könnte z.B. früh von Kiel nach Frankfurt fliegen, dann weiter nach London, oder die München-Maschine fliegt von München weiter nach Lyon oder Palermo. So etwas geht mit den ATRs nicht. Flugzeuge müssen produktiv sein, möglichst immer in der Luft, so viele Umläufe wie möglich. Bei Geschäftsreisenden sind nur die Tagesrandreisen wichtig, mittags sind Maschinen immer schlecht ausgelastet. Die München-Linie ist auf Wunsch der Lufthansa eingerichtet worden, sie sammelt die Gäste für den main-hub. Cimber hat hier die Feeder-Funktion, kein eigenes Geschäft. Unklar ist wie das weiter geht, es gibt mit der Lufthansa einen Vertrag nur für ein Jahr. Drei mal hin- und her Kiel-München zu fliegen ist zuviel.

Ein neues Ziel von Kiel aus wäre z.B. London, aber jetzt ist das keine ernsthafte Diskussion wegen der Luftfahrt-krise. Direkte point-to-point Flüge sind interessant für Geschäftsreisende. Dabei müssen die major-hubs quasi umflogen werden, dort muss umgestiegen werden, das ist in Frankfurt furchtbar. Secondary hubs sind das Ziel. Jets haben eine bessere Akzeptanz bei den Kunden, das ist eine Gefühlssache.

Flugzeuge müssen immer fliegen, um produktiv zu sein. Deshalb hat Cimber Air an den Wochenenden eine Linie Kopenhagen-Montpellier eingerichtet für Urlauber. Das läuft gut, obwohl der Flug 4 Stunden dauert.

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Slots in Frankfurt sind schwierig zu bekommen, erst recht an den Tagesrandlagen. Ein Jumbo mit 300 Leuten wird lieber gesehen als ein kleiner Flieger aus Kiel, dabei ist es egal, ob es eine ATR ist oder ein Jet.

In der Flughafen-Frage verhält sich Cimber neutral, Cimber hält sich raus aus der Diskussion über Ausbau. Der Brief von Chef-Pilot Knudsen vom 10. Oktober 2001 wird sehr bedauert. Hätte Cimber Air gewusst, was mit dem Brief in der Öffentlichkeit angestellt wird, wäre das Schreiben untersagt worden. Im Brief sind Fehler enthalten, es gibt eine Cimber-interne Korrektur. Dies zweiseitige Dokument will Cimber aber nicht an DIE GRÜNEN weitergeben, es sollen keine weiteren Schreiben an die Öffentlichkeit kommen. Korrigiert werden müssen die Aussagen, dass in 9 von 10 Fällen die Leistungsfähigkeit der Flieger durch die Rollbahnlänge eingeschränkt ist. Das stimmt so nicht, immerhin fliegt Cimber 10 Jahre erfolgreich in Kiel. Bei der München-Linie gibt es bei der ATR42-500 bei einem warmen Sommertag mit 22 Grad Celsius Beschränkungen auf 39 Passagiere, Herr Knudsen hatte sich verrechnet. Das ist aber auch kein Problem, weil es so viele Kunden nicht gibt.

Kiel muss politisch entscheiden, Ausbau oder nicht. Eine Entscheidung wird nicht für Cimber gemacht, sondern für die Kieler Wirtschaftsregion. Es kann sein, dass irgendwann Turboprops vom Markt verschwinden. Prognosen sind aber sehr schwer, keiner weiss, wie sich die Luftfahrt entwickelt, jetzt sacken die Passagier-Zahlen ab. Mit den jetzigen Gegebenheiten in Kiel kann Cimber Air gut leben. Eine bessere Abfertigung ist notwendig, aber Cimber sieht auch, um 7:00 Uhr herum ist die Hölle los in der Abfertigungshalle, danach ist aber Ruhe. Cimber will nicht Alleinunterhalter in Kiel bleiben, gut wäre ein Kooperationspartner. Denn das Motto gilt: Verkehr macht mehr Verkehr.

JAR-OPS-1-Reserven sind in den required landing distances für die Flugzeuge einbezogen, das gilt in Kiel wie in Sonderburg. Die 30% der Landebahn, die von den ATRs nicht genutzt werden dürfen, sind in den gelisteten Landebahnlängen eingerechnet.

Falls Kiel nicht ausgebaut wird, dann fliegt Cimber weiter mit den ATRs, wir „büffeln“ dann so weiter.

Protokoll: Lutz Oschmann, nach besten Wissen und Gewissen, Kiel,
den 24.11.200

Gegengelesen von Cimber Air am 26.11.2001 und mit einer Änderungen (inzwischen eingearbeitet) so von Jo-chen Bauernfeind telefonisch (11:00 Uhr) bestätigt.

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Anlage 10

Gespräch Cimber-BV

Gedächtnisprotokoll eines Gespräches zwischen Jochen Bauernfeind (General Manager Cimber Air) und Dr. Ole Krautwald sowie Uschi Feldmann (beide BV) im Mai 2001 in Sonderborg, Dänemark:

Am Anfang sprachen wir mit Herrn Bauernfeind über die Flottenpolitik der Cimber Air. Er erläuterte uns, dass in den nächsten fünf Jahren in jedem Fall weiter mit Turbopropmaschinen geflogen werden würde. Danach sei geplant, auf bestimmten Strecken auch Jets einzusetzen. Durch die von der Cimber-Air innerhalb des Teams Lufthansa angeflogenen Ziele sei es z.B. sinnvoll, nach einem Flug von Kiel nach Frankfurt die Maschine anschließend weiter nach London einzusetzen. Auf einer solch größeren Distanz seien die schnelleren Jets wirtschaftlicher.

Wir verwiesen daraufhin auf die wirtschaftlichen Vorteile der Turboprops hinsichtlich Treibstoffverbrauch und Kosten. Diese wurden von Herrn Bauernfeind auch gesehen und bestätigt. Nachteile der Turboprops hinsichtlich Komfort oder Modernität wurden von Herrn Bauernfeind verneint.

Die Cimber Air plane, so Herr Bauernfeind, ihre derzeitige Turbopropflotte komplett zu erneuern. Innerhalb Skandinaviens würde weiterhin ausschliesslich mit Turboprops geflogen werden. Auf Grund der Streckenstruktur werde dies auch langfristig der Fall sein.

Wir fragten daraufhin nach, dass es dann doch auch möglich sein müsse, die Flugpläne Dänemarks mit Kiel abzustimmen. Ein kurzer Flug von Sonderborg nach Kiel sei doch zeitlich problemlos zu bewältigen. Dies bejahte Herr Bauernfeind.

Von Beschränkungen durch die Landebahnlänge in Kiel für die ATR Maschinen war keine Rede. Laut Herrn Bauernfeind gäbe es von Seiten der Lufthansa keine Vorgaben hinsichtlich der verwendeten Flugzeugmuster.

Wir fragten, ob nicht allein schon durch technische Änderungen, wie z.B. einen anderen Anflugwinkel, oder eine Tieferlegung des ILS eine Verlängerung der nutzbaren Start-/Landestrecke möglich sei. Herr Bauernfeind räumte ein, dass dies wahrscheinlich machbar sei, er sei darüber im Detail jedoch nicht informiert.

Wir erkundigten uns, warum von Cimber nicht jetzt schon die von den Ausbaubefürwortern immer wieder genannten Ziele, wie z.B. Kopenhagen und Mönchengladbach oder Danzig/Stockholm angefliegen werden würde. Wörtlich wurde uns entgegnet: „Wohin wollen Sie denn von Kiel noch überall fliegen?“

Herr Bauernfeind erläuterte uns, dass er auch zukünftig auf Grund des Passagieraufkommens ausser Kopenhagen keine wirtschaftlich interessante Destination sehe. Es würden bereits Verhandlungen laufen, die sich auf Grund der SAS - Lufthansa Konkurrenzsituation jedoch schwierig gestalten würden. Kopenhagen sei von Kiel aus im Prinzip natürlich auch jetzt schon anfliegbar.

Dann berichtete Herr Bauernfeind, dass Cimber mit der Rolle als Platzhirsch in Kiel gar nicht so glücklich sei. So sei für die Abfertigung Cimber selbst verantwortlich, was einen erhöhten Aufwand bedeute. Auch seien die Gegebenheiten in der Wartungshalle ungenügend. Dort sei ein sehr

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

schlechter Bodenbelag.

Die Cimber würde eine zweite Fluggesellschaft in Kiel begrüßen, um mit dieser die Kosten zu teilen. Wir wandten daraufhin ein, dass es sich bei einer solchen Airline dann ja wohl um eine Chartergesellschaft handeln müsse, da Herr Bauernfeind ja keine weiteren wirtschaftlich anfliegbaren Linienflugziele ab Kiel sehe. Herr Bauernfeind sagte dazu zwar nichts, hob jedoch bestätigend die Arme.

Weiter erläuterte uns Herr Bauernfeind, dass die Zusammensetzung der Tarifarten bei den Passagieren eine wirtschaftlich wichtige Rolle spiele. So sei die Linie Kiel - München zwar gut angenommen worden, es seien aber häufig überwiegend Passagiere der untersten Tarifgruppen an Bord. Für eine wirtschaftliche Linienverbindung könne er sich nur zwei Flüge täglich vorstellen, bei denen der Anteil der Business-Class-Passagiere im Vergleich zu heute noch deutlich höher werden müsse.

Ein Passagieraufkommen, das den Einsatz von grösseren Maschinen als der ATR 42/72 erforderlich machen würde, sah Herr Bauernfeind auch langfristig nicht für Kiel!

Wir kamen schliesslich auch noch auf die örtlichen Verhältnisse in Sonderburg zu sprechen. Dort sei die Bahn kürzlich von ca. 1500m auf 1797m verlängert worden, berichtete Herr Bauernfeind. Dies sei für die beiden CRJ - 200 Jets der Cimber geschehen. Wir fragten nach einem Overrun. Diesen gäbe es in Sonderburg nicht. Die Gesamtlänge sei also exakt 1797m. Diese Länge sei für den CRJ - 200 völlig ausreichend. Bei einer weiteren Verlängerung sei nach ICAO Richtlinien auch eine Verbreiterung der Piste auf 45 m nötig.

Wir verwiesen abschliessend nochmals auf die Vorteile der Turboprops hinsichtlich des Treibstoffverbrauches und fragten, welche Entwicklungen eintreten müssten, damit Turbopropflugzeuge von Cimber wieder eindeutig favorisiert würden. Ich fragte, ob eine mögliche EU-weite Besteuerung von Flugbenzin möglicherweise dazu beitragen könnte.

Herr Bauernfeind bejahte dies. Auch würden andere negative Einflussgrößen auf den Flugverkehr, wie z.B. ein Streik der Lufthansa, Anlass geben die Flottenpolitik zu überdenken. Auf solche Entwicklungen würde Cimber sehr schnell reagieren, da nur wirtschaftliche Erwägungen bei einer Fluggesellschaft eine Rolle spielen würden.

Ole Krautwald

Anlage 11

Lufthansa CityLine

The screenshot shows the Lufthansa CityLine website homepage. At the top, there is a navigation bar with icons for 'Zurück', 'Vor', 'Neu laden', 'Anfang', 'Suchen', 'Guide', 'Drucken', 'Sicherheit', and 'Stop'. Below this is a search bar with the URL 'http://www.lufthansa-cityline.de/'. The main header features the Lufthansa CityLine logo and the text 'Home | Kontakt | Sitemap | Feedback | English'. A secondary navigation bar includes links for 'T-Online', 'Deutsche Telekom', 'Service', and 'Privathomepage'. The main content area is divided into several sections: a 'Costipit' menu with links to 'Unternehmen', 'Flotte', 'Streckennetz', 'Produkt & Service', 'Presse', 'Finanzen', 'Jobs', and 'Umwelt'; an 'InfoFlyway' section with a 'Buchung und Services' dropdown menu set to 'Deutschland' and a 'take off' button; a 'Willkommen' section with a photo of staff and a welcome message; a 'Regional Airline of the Year 2001' award banner; a 'Umwelt-Online-Award' banner; and a 'Tipps' section with a link to 'Aktuelle Jobs'. A 'Top News' section is also visible on the left side.

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese

Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Anlage 12

Eurowings

Return-Path: <ole.krautwald@t-online.de>
Received: from hal9000 (520059441292-0001@[217.80.119.179]) by fwd00.sul.t-online.com
with smtp id 15hSVk-0xdgemC; Thu, 13 Sep 2001 11:10:16 +0200
Message-ID: <001201c13c33\$e705cc00\$b37750d9@hal9000>
From: ole.krautwald@t-online.de (Ole Krautwald)
Subject: Fw: Nachfrage nach Flottenentwicklung
Date: Thu, 13 Sep 2001 11:10:14 +0200
MIME-Version: 1.0
Content-Type: multipart/alternative;
boundary="-----_NextPart_000_000F_01C13C44.A9820E00"
X-Priority: 3
X-MSMail-Priority: Normal
X-Mailer: Microsoft Outlook Express 5.50.4133.2400
X-MimeOLE: Produced By Microsoft MimeOLE V5.50.4133.2400
X-Sender: 520059441292-0001@t-dialin.net

This is a multi-part message in MIME format.

-----_NextPart_000_000F_01C13C44.A9820E00
Content-Type: text/plain;
charset="iso-8859-1"
Content-Transfer-Encoding: quoted-printable

----- Original Message -----

From: katja stosz, eurowings
To: Ole Krautwald=20
Sent: Wednesday, September 12, 2001 11:31 AM
Subject: Re: Nachfrage nach Flottenentwicklung

Sehr geehrter Herr Krautwald,
hier die Antworten auf Ihre Fragen:

1. Wie sehen Sie die Entwicklung Ihrer Turbopropflotte ? Wird es mittelfristig zu einem völligen Ersatz durch Regionaljets kommen ? Wenn ja, welcher Flugzeugtyp wird dann von ihnen bevorzugt ?
Nein, wir werden auch weiterhin Turboprop-Flugzeuge in nennenswertem Umfang einsetzen.
2. Wie sehen Sie die Problematik an zentralen Hubs. Hier wird eine Ausgrenzung von Turbopropmaschinen an gro=DFen Flughäfen in naher Zukunft befürchtet, können Sie sich diesen Bedenken anschliessen ?

Dieses Problem wird durch Regulierung lösbar sein. Wohl ist aber zu befürchten, dass an einzelnen Hubs über kommerzielle Regelungen Turboprop-Flugzeuge benachteiligt werden.

Wir hoffen Ihnen weitergeholfen zu haben.
Mit freundlichen Grüßen
Katja Stosz

Anlage 13

Augsburg Airways

Return-Path: <ole.krautwald@t-online.de>
Received: from hal9000 (520059441292-0001@[62.225.218.171]) by fwd00.sul.t-online.com
with smtp id 15uXdS-0B7NbsC; Fri, 19 Oct 2001 13:16:18 +0200
Message-ID: <002601c1588f\$79263800\$abdae13e@hal9000>
From: ole.krautwald@t-online.de (Ole Krautwald)
Subject: Fw: Nachfrage nach Ausbaustatus
Date: Fri, 19 Oct 2001 13:16:15 +0200
MIME-Version: 1.0
Content-Type: multipart/alternative;
boundary="-----_NextPart_000_0023_01C158A0.3B8A1000"

----- Original Message -----

From: Giljohann, Daniela, Augsburg Airways
To: 'ole.krautwald@t-online.de'
Sent: Thursday, October 18, 2001 12:21 PM
Subject: AW: Nachfrage nach Ausbaustatus
Sehr geehrter Herr Krautwald,
vielen Dank für Ihr Interesse an Augsburg Airways und ihrem Heimatflughafen. Bitte finden Sie untenstehend unsere Antworten auf Ihre Fragen, die Sie leider aus internen Gründen verspätet erhalten.

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: ole.krautwald@t-online.de [mailto:ole.krautwald@t-online.de]
Gesendet: Montag, 1. Oktober 2001 12:43
An: presse@augsburgair.de
Betreff: Nachfrage nach Ausbaustatus

Sehr geehrte Damen und Herren,
Ich hätte an Sie als Home-Carrier des Flughafens Augsburg einige Fragen:

Es ist bekannt, dass eine Verlängerung Ihres Flughafens geplant war, oder noch ist.
Es war von 1597m die Rede.

Wäre diese Ausbaulänge auch für einen Betrieb des Canadair Regionaljets CRJ 200/700 nach JAR OPS 1 Regeln, natürlich mit Streckenbeschränkung ausreichend gewesen.
[Giljohann, Daniela] Bitte wenden Sie sich in Fragen, die den Flughafen selbst betreffen, an den Pressesprecher der Augsburger Flughafen GmbH, den Sie telefonisch unter 0821/270 8126 erreichen.

Sollten die Ausbaupläne begraben sein: Wie sehen Sie die zukünftige Rolle des Flughafens Augsburg, auch im Hinblick auf mögliche Entscheidungen innerhalb des Teams Lufthansa für Jetflugzeuge.

[Giljohann, Daniela] Eine mögliche Erweiterung der Flotte um Regionaljets ist unabhängig von einem Ausbau in Augsburg. Wir müssen hier zwei verschiedene Aufgabenbereiche getrennt voneinander betrachten: a) Das Augsburg Airways-eigene Streckennetz (unter IQ-Flugnummer) ex Augsburg und b) die Team Lufthansa-Routen, die wir größtenteils ab München und Hamburg bedienen.

Wir planen den Einsatz der Dash 8Q-400 auf der Strecke AGB-DUS, da die Nachfrage hier entsprechend groß ist; dafür ist jedoch die Verlängerung der Sicherheitsstreifen unabdingbar. Bis zu einem möglichen Ausbau können wir maximal mit der 50sitzigen Dash 8-300 operieren.

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Wurde bei Ihnen schon eine Entscheidung für die Anschaffung von Jetflugzeugen getroffen ?
[Giljohann, Daniela] Nein.

Sehen Sie einen allgemeinen Trend zum Canadair Jet innerhalb des Teams Lufthansa oder wird die Gewichtung sich zukünftig mehr in Richtung Do 728 verschieben ?

[Giljohann, Daniela] Weder noch. Jeder Flugzeugtyp hat sein eigenes, spezifisches Einsatzspektrum und damit seine "Daseinsberechtigung". Dazu zählen nach wie vor auch die Turboprops, die erwiesenermaßen auf bestimmten Streckendistanzen wirtschaftlicher operieren als kleine Jets.

In Ihrer Aufzählung haben Sie Embraer vergessen, die ebenfalls eine wichtige Rolle im Regionalflugzeuggeschäft spielen.

Mit freundlichen Grüßen
Daniela Giljohann
Manager PR Augsburg Airways

Anhang 14

Team Lufthansa

Quelle: Internet

Airline	Flottenbestand Typ Anzahl	Künftige Lieferungen/ Bestellungen	Optionen
Augsburg Airways (Team Lufthansa)	De Havilland Dash 8Q 400 3 De Havilland Dash 8Q 300 11 De Havilland Dash 8Q 200 2	Je eine weitere Dash 8Q 400 wird ausgeliefert im Okt. 01 und im März 02	
Contact Air (Team Lufthansa)	Fokker F 27 MK 050 11 (Turboprop 50 Sitze)		
Rheintalflug (Team Lufthansa)	De Havilland Dash 8Q 300 3 Embraer ERJ – 145 1		
Chimber Air (Team Lufthansa)	ATR 42-300 bzw. ATR 42-500 11 ATR 72-500 3 CRJ 200 LR 2 (je einen ab Juli 2000 bzw. Aug. 2000)		2 Optionen auf die ATR 72-500 4 Optionen auf den CRJ 200/700

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

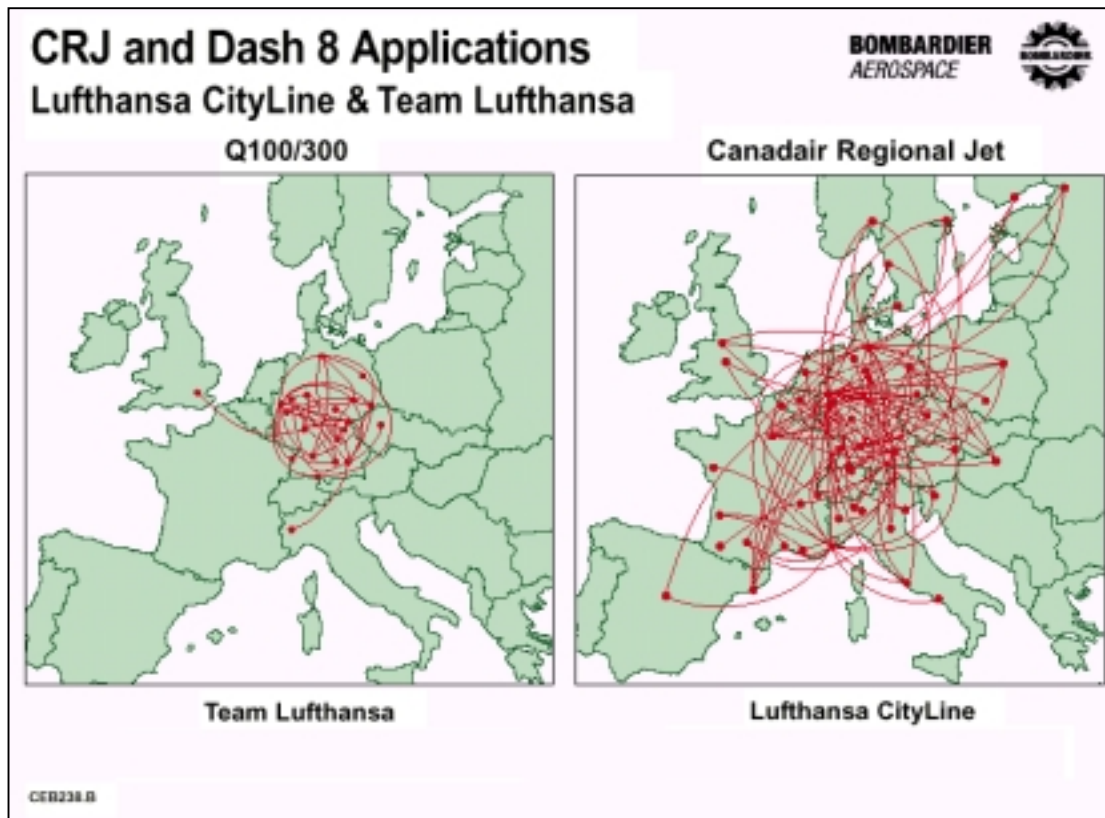
Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090

Anlage 15

Flugroutenvergleich Lufthansa CityLine - Team Lufthansa

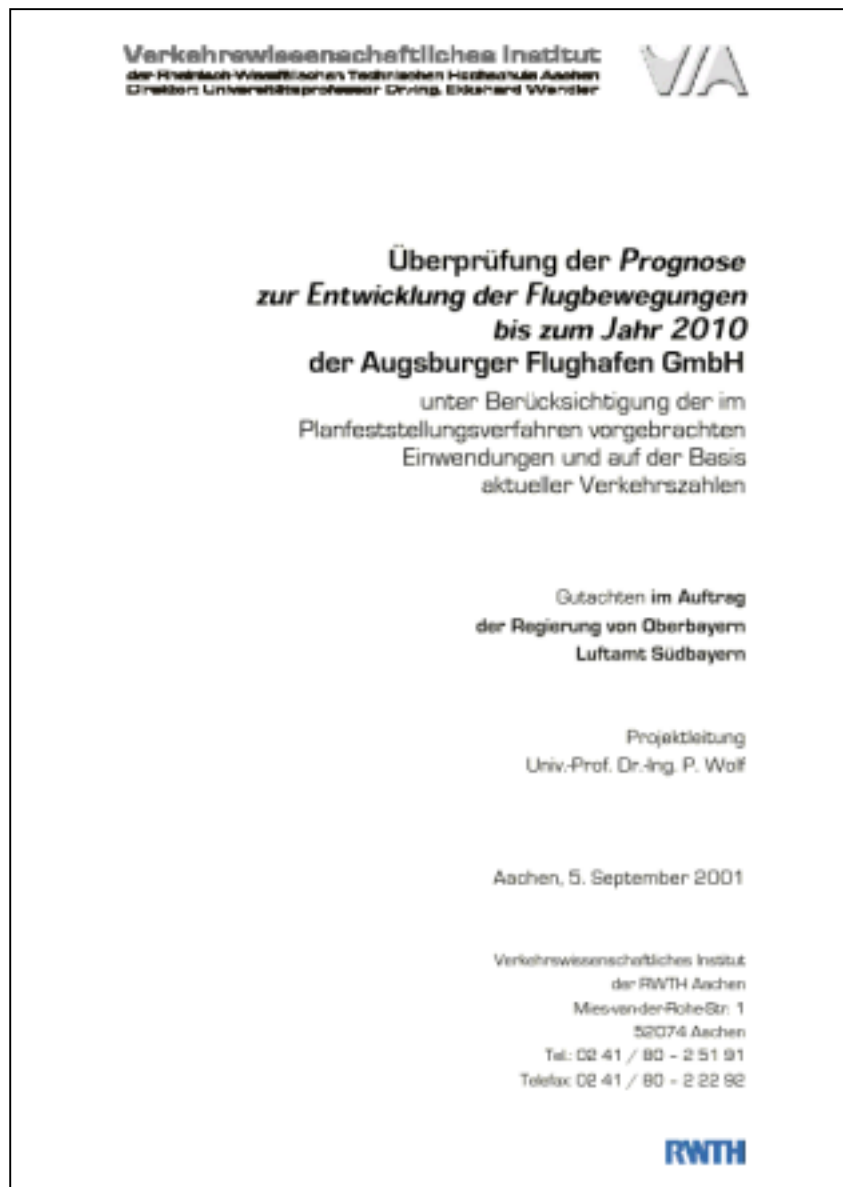


Die Regionalairlines des Team Lufthansa fliegen überwiegend innerdeutsch und deshalb fast ausschliesslich mit Turboprops.

Die Lufthansa Cityline ist vor allem europaweit tätig und setzt deswegen bereits seit 1997 ausschliesslich Jets ein.

Anlage 16

Verkehrswissenschaftliches Gutachten zum Flughafen Augsburg



Das Gutachten findet sich im Internet unter der folgenden Adresse:

www.regierung.oberbayern.bayern.de/pr1/pr1presse/pm2001/pm0901/SchlussfassungGutachtenProfWolf.pdf

Bürgervereinigung gegen die
Startbahnverlängerung
Kiel-Holtenau e.V.
Knooper Landstraße 12
24161 Altenholz

Telefon (0431) 36 29 54
Telefax (0431) 36 29 23
E-Mail kiel@fluglaerm.de
<http://www.startbahn-kiel.de>

1. Vorsitzender
Klaus Reese
Amtsgericht Eckernförde
VR 877

Sparkasse
Eckernförde
Konto 8619454
BLZ 21052090