



Information zum Thema Flughafenusbau

- Für den Regionalflugverkehr muss Holtenau nicht jetfähig sein -

Dies ergeben die Untersuchungen der Bürgervereinigung gegen die Startbahnverlängerung in bezug auf die Flottenpolitik der Regional-Airlines und der Flugzeughersteller.

Der Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein, Dr. Rohwer, hat in den vergangenen Tagen für Erstaunen gesorgt, als er die Pläne zu einer Startbahnverlängerung in Kiel-Holtenau mit einer völlig neuen Begründung versah:

Die Startbahn müsse auf 2100m verlängert werden um den Flugplatz jetfähig zu machen, damit von Kiel aus Europaflugverkehr stattfinden kann, z.B. nach St. Petersburg oder Moskau.

Diese Begründung wurde erst jetzt nachgereicht, nachdem die Bürgervereinigung anhand von Unterlagen, die die Planungsgruppe des Ministers bisher geheimgehalten hatte, zweifelsfrei nachweisen konnte, dass zur Aufrechterhaltung des innerdeutschen Regionalflugverkehrs, wie er bisher von Kiel aus abgewickelt wird, ein jetfähiger Ausbau mit Startbahnverlängerung völlig überflüssig ist!

Die Kieler Flughafengesellschaft (KFG) hat im April 2001 mehrere Airlines angeschrieben und diese danach befragt, welche Flugzeugmuster derzeit benutzt werden, welche Flottenpolitik verfolgt werde und ob mittel- bis langfristig eher Turboprops oder eher Regionaljets bei der eigenen Flotte eine Rolle spielen würden.

Aus den uns vorliegenden Stellungnahmen der Fluggesellschaften (Anlagen ¹⁻⁶) und Regionalflugzeughersteller (Anlagen ^{7,8,15}) sowie eigenen Recherchen (Anlagen ^{9-14,16}) ergibt sich, dass auch die Flottenpolitik der Airlines keine Startbahnverlängerung in Kiel - Holtenau erforderlich macht. Darüber hinaus sieht eine Verkehrswissenschaftliche Untersuchung der TH Aachen ¹⁶ den Flughafen Augsburg auch ohne eine Umstellung auf Regionaljets weiter im Aufwind.

Die von der KFG befragten Airlines

Eurowings ist eine regional und europaweit tätige Airline. Eurowings setzt im innerdeutschen Regionalflugverkehr weiter auf Turbopropmaschinen und hat deshalb gerade sechs ATR 72-500 neu in Dienst gestellt. Mehr als die Hälfte der von Eurowings eingesetzten Flugzeuge (27 von 47) sind Turboprops². Seit Anfang 2001 wurde über die Beschaffung von insgesamt 15 Bombardier CRJ 200, die bis 2003 ausgeliefert werden, "die Öffnung zu 50-sitzigen Jets für den Europaverkehr" eingeleitet². Für diese "Positionierung im europäischen Markt" wurden 30 weitere Optionen auf Flugzeuge des Typs CRJ 200 getätigt².

Die Regionalfluggesellschaften Contact Air und Augsburg Airways fliegen ausschließlich mit Turbopropmaschinen^{3,5}.

Cimber Air besitzt 14 Turboprops und zwei Regionaljets des Typs CRJ 200, die innerhalb Europas z.B. auf Strecken wie Berlin - Paris bzw. Wien eingesetzt werden⁹.

Lufthansa CityLine ("Willkommen bei Lufthansa CityLine, Ihrer Airline für schnelle und komfortable Europaverbindungen¹¹") hat ihre Flotte bereits seit 1997 komplett auf Jets umgestellt⁴.

Bei Crossair (Nachfolger von Swissair) liegen die Dinge ähnlich. Hier ist eine komplette Umstellung auf Jets bis 2006 geplant⁶.

Beide Airlines sind jedoch mit Ihren vorwiegend europaweiten Aktivitäten keine Regionalfluggesellschaften im engeren Sinne¹⁵.

Die Airlines setzen innerdeutsch auf Turboprops

Die wirtschaftliche Überlegenheit von Turboprops auf kürzeren Strecken wird von Lufthansa Cityline, Eurowings, Augsburg Airways und Cimber Air herausgestellt^{4,9,12,13}. Die Flugzeughersteller Avions de Transport Regional (ATR) und Bombardier (DASH Q8 und CRJ 200/700) sowie die FEAMA, ein Zusammenschluss der bedeutendsten europäischen Flugzeug- und Triebwerkhersteller und Systemlieferanten, kommen in Ihren Analysen und Prognosen allesamt zum selben Ergebnis^{7,8}.

Die Firma Bombardier, Hersteller sowohl von Turboprops als auch Regionaljets, hat in einer der KFG vorliegenden Dokumentation dargelegt, dass nach ihren Erhebungen auf Strecken bis zu 400nm (~740 km) von den Airlines wegen der wirtschaftlichen Vorteile auch zukünftig überwiegend Turboprops eingesetzt werden^{8,15}. Alle Destinationen des Kieler Linienflugverkehrs liegen in diesem Aktionsradius!

Eurowings, Augsburg Airways und Cimber Air haben dementsprechend einmütig erklärt, auch zukünftig mit wirtschaftlichen Turboprops fliegen zu wollen^{2,3,9,12,13}.

Eindeutige Aussagen auch des Kieler Home-Carriers Cimber Air

Cimber Air sieht in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit und Kundenakzeptanz von Turboprops sogar bis zu einer Reichweite von 600nm (~1100km) bzw. einer Flugzeit von bis zu 2 Std. keine Probleme. In Skandinavien wird Cimber Air deshalb auch langfristig ausschließlich mit diesen Maschinen fliegen. Auch von Kiel aus will man unabhängig von einem möglichen Flughafen- ausbau weiter Turbrops einsetzen^{9,10}.

Jorgen Nielsen, Präsident der Cimber Air, hat gerade erst in der Zeitschrift AeroSpace erklärt (Ausgabe 1/2002), dass die ATR Turbopropmaschinen von ihrer Grösse und Wirtschaftlichkeit her das ideale Flugzeug für den regionalen Flugverkehr und insbesondere den Geschäftsverkehr seien, da z.B. nur damit häufigere Verbindungen zwischen bestimmten Destinationen möglich sind.

Weder Slotengpässe in Frankfurt noch die Frage der Aufrechterhaltung des Kieler Linienflugverkehrs als solches machen laut Cimber eine Entscheidung pro Regionaljets zwingend. Es sei eine rein politische Frage, ob man den Flughafen Kiel für Regionaljets ausbauen wolle oder nicht⁹.

Falls es allerdings zu einer Startbahnverlängerung kommen sollte, würde Cimber Air auch Regionaljets einsetzen, um mit diesen anschliessend von bestimmten Zielflughäfen (z.B. Berlin oder Frankfurt) weiter zu anderen europäischen Destinationen (z.B. Paris, Wien oder Brüssel) fliegen zu können. Anderenfalls fliege man halt wie in Skandinavien auch von Holtenau aus mit modernen Turbopropmaschinen weiter^{9,10}.

Augsburg auch ohne Regionaljets im Aufwind

Ein von der Oberbayrischen Regierung in Auftrag gegebenes Verkehrswissenschaftliches Gutachten der TH Aachen vom 5.9.2001 zur geplanten Verlängerung der Startabbruchstrecken auf dem Flughafen Augsburg sagt bis zum Jahre 2010 auch ohne eine Verlängerung der Startlaufstrecke TORA (derzeit 1280m) bzw. der verfügbaren Landestrecke LDA (derzeit 1280m) dennoch stetig wachsende Passagierzahlen zwischen 3,5 und 4,5% voraus¹⁶. Zur Vermeidung unerwünschter Verkehre (z.B. Pauschalreiseverkehr mit großen Jets) soll auf eine Verlängerung der TORA und LDA bewusst verzichtet werden. Auf Seite 42 des Gutachtens heisst es zu den daraus resultierenden Folgen wörtlich: "Das Linienflugangebot wird im Prognosezeitraum im Regelfall nach wie vor von Turbopropmaschinen dargestellt werden."

Dies ist eine überraschende Aussage, da Dornier SystemConsult für einen solchen Fall (Szenario 1 der Potenzialanalyse Kiel, weiterer Einsatz von Turboprops, keine Verlängerung von TORA und LDA) eine Schliessung des Kieler Flughafens prophezeit hat!

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

Fazit:

Zwischen modernen Regionaljets und Turbopropmaschinen gibt es hinsichtlich des Komforts praktisch keine Unterschiede mehr^{3,10}. Die Slotproblematik an den zentralen HUBS wie Frankfurt ist von der Frage Jet oder Turboprop völlig unabhängig^{9,12}.

Einen Trend zu Regionaljets gibt es lediglich auf den längeren Distanzen des innereuropäischen Flugverkehrs, die von Jets vergleichsweise schneller und wirtschaftlicher bewältigt werden können^{2,8}. Hier tätige Airlines, wie Lufthansa Cityline und Crossair, setzen inzwischen fast nur noch Jets ein.

Die anderen, v.a. innerhalb Deutschlands operierenden Regionalfluggesellschaften fliegen fast ausschliesslich mit Turbopropmaschinen und haben einmütig ausgesagt, auf den kurzen innerdeutschen Distanzen aus wirtschaftlichen Gründen auch zukünftig mit diesem Maschinentyp arbeiten zu wollen^{2,3,9}.

Auch der Kieler Home-Carrier Cimber Air hat angekündigt, langfristig nicht nur in ganz Skandinavien, sondern auch von Kiel aus mit Turboprops fliegen zu wollen. Regionaljets wurden von Cimber Air nur für neue Marktsegmente im europäischen Flugverkehr angeschafft, nicht aber, um das Turbopropfluggerät zu ersetzen^{9,10}. Gleichlautende Aussagen gibt es auch von Eurowings und Augsburg Airways^{2,3}.

Die von Dornier SystemConsult in die Welt gesetzte Behauptung, in Kiel müssten zum Erhalt des innerdeutschen Linienflugverkehrs Regionaljets eingesetzt werden können, weil ansonsten die Schliessung des Flughafens drohe, lässt sich weder durch die Aussagen der befragten Flugzeughersteller noch die der Airlines belegen.

Sie steht zudem in einem eklatanten Widerspruch zu den Ergebnissen eines Verkehrswissenschaftlichen Gutachtens der Technischen Hochschule Aachen für den Flughafen Augsburg. In diesem wird auch ohne eine Umstellung auf Regionaljets ein jährlich wachsendes Passagieraufkommen von etwa 4% vorhergesagt.

Im Einklang mit den Aachener Gutachtern und damit ebenfalls im Widerspruch zu den Behauptungen der Kieler Potenzialanalyse steht die unmissverständlichen Aussage von Cimber Air, auch ohne einen Flughafenausbau gerne weiter von Holtenau aus zu fliegen zu wollen⁹.

Originalton Cimber Air: "**Mit den jetzigen Gegebenheiten in Kiel kann Cimber gut leben⁹.**"
"**Kiel ist ein guter Standort für Cimber Air⁹.**"

Nach den uns vorliegenden Unterlagen gibt es keinen Grund anzunehmen, dass Eurowings oder Augsburg Airways dies anders sehen würden!

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**

**Die einzelnen Anlagen können auf unserer Internetseite "www.startbahn-kiel.de"
eingesehen werden**