

Stellungnahme zur Untersuchung
„Entwicklung der Luftfahrzeugbewegungen und Modellflugplan“

(Kieler Flughafengesellschaft mbH, Matthias Köhn)

Gliederung:

- 1. Aufgabenstellung:**
- 2. Herleitung der Basisbedingungen:**
- 3. Berechnungen der Entwicklung von Starts und Landungen**
 - 3.1 Szenario 1 Flugzeugmuster**
 - 3.2 Szenario 2 Flugzeugmuster**
- 4. Zusammenfassung:**

Bürgervereinigung gegen die Startbahnverlängerung Kiel-Holtenau e.V.

September 2001

Vorbemerkung der KFG:

Alle Angaben und Prognosen basieren auf dem zum Zeitpunkt der Erstellung verfügbaren Kenntnisstand und sind nicht verbindlich. Stand 03.08.01.

1. Aufgabenstellung:

In dieser Untersuchung soll die Entwicklung der Bewegungen von Luftfahrzeugen auf dem Regionalflughafen Kiel für die Jahre 2001 bis 2011 dargestellt werden. Bewegungen des Segelflugs sowie militärische Übungsflüge wurden bei dieser Betrachtung nicht berücksichtigt.

In einigen Details wurden die Angaben der Potenzialanalyse verfeinert bzw. korrigiert.

- *Linie Kiel-Kopenhagen von 2001 auf 2002 verlegt*
- *die Verbindung Kiel-München von 2 auf 3 Verbindungen pro Tag korrigiert*
- *KFG-Marktanalysen ergaben einen Bedarf für die Destination Stuttgart*
- *Übrige Verbindungen wurden den Modellflugplänen entsprechend errechnet*

2. Herleitung der Basisbedingungen:

Grundlage für das gesamte Zahlenwerk ist die historische Entwicklung des Flugverkehrs von 1990 bzw. 1994 bis heute, wobei die prozentualen Veränderungen aus den vergangenen Jahren zum Teil für die kommenden Jahre übernommen werden bzw. hochgerechnet wurden.

Es sind alles eigene Angaben und Annahmen, die nicht weiter konkretisiert werden.

Alle Zahlen von 2001 bis 2011 in allen Szenarien sind geschätzt bzw. hochgerechnet, wobei die eventuell verwendeten Modelle jedoch nicht angegeben werden.

Es werden keinerlei Vergleiche mit ähnlichen Voraussetzungen anderer Regionalflughäfen angestellt.

Die gesamten „Berechnungen“ als Grundlage für einen Ausbau auszuweisen, ist als zweifelhaft anzusehen.

Ebenfalls ist nicht berücksichtigt, dass der Flughafen Lübeck den Linienflugverkehr vorantreibt, dadurch verschieben sich die „Berechnungen“ ebenfalls.

3. Berechnungen der Entwicklung von Starts und Landungen

Für beide Szenarien werden folgende identische Annahmen getroffen:

Pauschalreiseverkehr bis 2005 identisch in beiden Szenarien, im Szenario 2 sollen die Bewegungen ab 2006 durch die längere Start-Landebahn zunehmen.

Beim gewerblichen Flug wird angenommen, dass in 2001 eine Sättigung erreicht wird und keine Änderungen mehr eintreten.

Beim sonstigen gewerblichen Verkehr bis 2006 Steigerungen, danach tritt auch hier eine Sättigung ein.

Werkverkehr in 2001 rückläufiger Trend, der danach auf einem konstanten Niveau bleibt.

Aus diesen Berechnungen ist deutlich zu ersehen, dass

1. nur die Linienflüge bei den Annahmen berücksichtigt werden, alles andere wird vernachlässigt.

2. Warum, wie angenommen, die Entwicklung bis 2005 identisch bleibt, ist nicht nachvollziehen.

Ab 2006 wird angenommen, dass es bei einer Verlängerung der Start-Landebahn nur mehr Flugbewegungen auf der Strecke Frankfurt (1) geben wird.

Sonst bleibt die Anzahl der Flugbewegungen nach 2005 gleich.

3.1 Szenario 1 Flugzeugmuster

Es wird von den bisher genutzten Flugzeugmustern ausgegangen.

ATR 42-300 (42-46 Sitze), ATR 72 (bis 70 Sitze), Beech 1900, ATR 42-500 (42-46 Sitze) und kleinere Fluggeräte.

3.2 Szenario 2 Flugzeugmuster

In 2007 kommt es zu Änderungen, es wird angenommen, dass auf verschiedenen Strecken 50-60-90-sitzige Regionaljets eingesetzt werden, die aber nicht näher klassifiziert werden. Nur nach Stuttgart wird die CRJ 200 als Regionaljet genannt. Beim Pauschalreiseverkehr soll weiterhin die ATR 42-500 eingesetzt werden und zusätzlich ein Airbus 319 oder Boeing B 737-800.

Diese Annahme unter 3.2 bestätigt sich in den Tabellen zur Entwicklung der Passagierzahlen nicht.

Auf die Passagierzahlen im Szenario 1 braucht man nicht weiter einzugehen, da davon ausgegangen wird, dass es ab dem Jahr 2006 rapide bergab geht. Dies wird aber nicht weiter erklärt.

Aus den Tabellen zur Entwicklung der Passagierzahlen kann man entnehmen, dass bis 2005 weiterhin mit der ATR 42 (bis 46 Sitze) und ATR 72 (bis 70 Sitze) geflogen wird, ab 2006 kommt die CRJ 200 (46 Sitze) dazu, ab 2007 nur noch die CRJ 200.

Passagieraufkommen im Linienflugverkehr Szenario 2

Dazu lässt sich anmerken, dass einige neue Linienverbindungen angenommen werden, die Flugbewegungen fast gleich bleiben und die Passagierzahlen nur bei den Verbindungen nach Frankfurt (Frankfurt hat einen Flug mehr pro Tag) und München deutliche Zuwächse haben.

Aber auch diese Zuwächse relativieren sich, da sie durch die Annahme der veränderten Flugzeugtypen bedingt sind. Ab 2007 pendeln sich die Zuwachsraten auf jährlich ca. 3% ein, da nun die CRJ 200 fliegen soll, die nur 46 Sitzplätze hat. Ausnahme: die Destinationen Frankfurt und München, wo die CRJ 900 (ca. 80 Sitzplätze) zum Einsatz kommen soll.

4. Zusammenfassung:

Im Großen und Ganzen ergibt sich aus dieser Untersuchung, dass im Szenario 1 der Flugbetrieb bis 2005 gen Null tendiert, was nicht weiter konkretisiert wird.

Die zu Grunde gelegten Annahmen und Modelle werden nirgends deutlich erklärt und können somit nicht nachvollzogen werden.

Bemerkenswert dabei ist, dass bereits ab 2005 im Szenario 1 die ATR 72 (bis 70 Sitzplätze) nach Frankfurt eingesetzt wird und trotzdem die Passagierzahlen sinken.

Im Szenario 2 geht es in die andere Richtung in bezug auf Auslastung und Flugzeugtypen. Die Flugbewegungen bleiben ab 2005 in etwa auf dem gleichen Level.

Aber auch diese Werte sind nicht nachvollziehbar und dadurch nicht verifizierbar.

Dass sich die Flugbewegungen nach 2005 nicht großartig ändern sollen, liegt wohl in der Absicht, Fluggeräte mit größeren Sitzplatzkapazitäten einzusetzen, was auch verstärkt in den Jahren 2003 und 2004 durch die ATR 72 (bis 70 Sitzplätze) vorgegeben ist, aber ab 2005 ersetzt die CRJ dann die ATR 72, die, wie bereits erwähnt, nur über 46 Sitzplätze verfügt. Und ab 2007 wird nur noch die CRJ 200 bzw. CRJ 900 (Frankfurt/ München) eingesetzt.

Letztendlich ergeben sich die Mehrauslastungen durch mehr Destinationen, wobei die neuen Linien nach Kopenhagen, Stuttgart und Mönchengladbach bis jetzt nur Wunschlinien sind. Bis auf Kopenhagen (angedacht 2002) sollen diese erst ab 2006 bedient werden.

Durch diese angedachten zusätzlichen Destinationen und durch einen Flug mehr pro Tag nach Frankfurt im Szenario 2 ergeben sich dann die erhöhten Passagierzahlen.

Womit sich immer noch nicht erklären lässt, warum die CRJ 200 mit nur 46 Sitzplätzen eingesetzt werden soll.

Der „load factor“, die Auslastung, steigt nach 2005 kurzfristig, bedingt durch die kleineren Maschinen. Nach der Umstellung auf die endgültigen Flugzeugtypen steigen die Werte nur noch moderat und liegen bei ca.50% (nur Frankfurt ca. 60%).

Wie die KFG auf diese Werte und Angaben kommt, ist nicht nachvollziehbar.

Nichts ist letztendlich stichhaltig, es gibt keine wirklichen Grundlagen, geschweige denn Vergleichsbeispiele, wie bereits erwähnt.

Sind das Erfahrungswerte oder Extrapolationen?

Es ist eigentlich müßig, diese Schätzungen, Annahmen, Hochrechnungen und Fortschreibungen ernst zu nehmen.

Back to the roots:

Vorbemerkung der KFG: *Alle Angaben und Prognosen sind nicht verbindlich.*