

Stellungnahme zur Untersuchung

"Nutzbare Landestrecken unter Beachtung von JAR-OPS 1 auf dem VLP Kiel-Holtenau"

(Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein,
Werner Voigt)

und

"Flottenpolitik der Regionalfluggesellschaften und Ausbaustandards"

(Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein,
Joachim Steinhäuser)

Gliederung:

- 1. Rahmenbedingungen**
- 2. Start/Landestrecken**
- 3. Flottenpolitik**
- 4. Zusammenfassung**

Bürgervereinigung gegen die Startbahnverlängerung Kiel-Holtenau e.V.

September 2001

1. Rahmenbedingungen

In diesen Zusatzgutachten wird behauptet, dass wegen neuer gesetzlicher Regelungen (JAR-OPS 1), Engpässen für Landemöglichkeiten (Slots) auf den Großflughäfen (HUBS) und der Flottenpolitik der Airlines der Linienflugbetrieb der Zukunft von Turbopropmaschinen auf Regionaljets umgestellt werden muss. Dies mache eine Verlängerung der Kieler Startbahn auf wenigstens 1800m plus 300m overrun (= 2100m effektive Startrollstrecke) erforderlich.

Für diese Kernthesen wird jedoch an keiner Stelle der Gutachten ein stichhaltiger Beweis angetreten.

1.1. Allgemeine Rahmenbedingungen

Bis 2010 wurde bislang von einer Steigerung des Flugaufkommens um 37-60% ausgegangen, selbst wenn Flugbenzin zukünftig besteuert werden sollte (s. PotAnLübeck S 104). Um dieses Wachstum zu bewältigen sollen Frankfurt, München, Berlin und Hamburg? zu inter-nationalen Hubs (= Drehkreuzen) ausgebaut werden. Zur Entlastung dieser Drehkreuze sollen z.B. all diejenigen Verkehre auf andere Flughäfen ausgelagert werden können, die auch dort abwickelbar sind. Die Regionalflughäfen in Deutschland sollen deshalb so ausgebaut werden, dass diese als Zubringer für entferntere Hubs dienen können und z.B. in der Lage sind, die internationalen Hubs z.B. von Charterverkehren in die Mittelmeerländer und Cargo zu entlasten.

Es ist jedoch sehr fraglich, ob all diese Szenarien nach den jüngsten Entwicklungen in der Politik überhaupt noch zu Grunde gelegt werden können! So hat der Regionaljet-Hersteller Bombardier gerade 3600 Mitarbeiter entlassen müssen, das sind 10% aller bei Bombardier Beschäftigten (s. KN v. 27.09.2001).

1.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Erst Start / Landebahnen von mehr als 2500m Länge bieten den Regionalflughäfen ideale Voraussetzungen für Cargo und Charter, da nur auf solch langen Startbahnen die großen, von den Airlines gerne eingesetzten Jets wie z.B. der Airbus A 320 oder die B737-800 mit Maximallast nach JAR-OPS 1 starten und landen können (s. PotAnLübeck Anhang 6 u. 7).

Nach in Deutschland gültigen Richtlinien müssen hinter dem Startbahnende mindestens 60 m frei von Hindernissen sein. Entsprechende Regelungen für die Landung fordern, dass mindestens auch 300 m vor der Landeschwelle hindernisfrei zu sein haben (s. ZuGutKiel Nr.13 S. 87). Darüber hinaus ist eine Anflugbefeuerung vor der Landeschwelle von insgesamt 900m Länge vorgeschrieben.

Eine kurze Startbahn wie in Kiel bis zu 1799m Länge braucht nur 30m breit sein. Längere Startbahnen sollen nach internationalen Empfehlungen des ICAO, Anhang 14, 45m breit sein.

Auf einem overrun darf gerollt und gestartet, wegen einer geringeren Belastbarkeit aber nur in Notfällen gelandet werden. Die effektive Startbahnlänge verlängert sich also jeweils um den Betrag des overruns.

JAR-OPS 1.485 regelt die Mindeststartbahnlänge, die ein Jet zur Verfügung haben muss, um unter definierten Umweltbedingungen mit maximaler Last und vollgetankt abheben zu können (solche tabellarischen Angaben finden sich in den Potentialanalysen für Kiel auf Seite 45 ¹ und für Lübeck im Anhang 6 ² für die verschiedenen Flugzeugtypen).

In der Regel werden die in diesen Tabellen angegebenen Startbahnlängen jedoch erheblich unterschritten, da die Jets nicht voll besetzt sind und/oder zur Erreichung Ihrer Destination im innerdeutschen Verkehr nicht vollgetankt zu sein brauchen (man schätzt hier: Destination + Sprit zum nächsten Ausweichflughafen + 30 Minuten Flugreserve + 10-20% Zusatzreserve).

JAR-OPS 1.515 enthält Bestimmungen für die Landung von Flugzeugen. Danach dürfen im Regelfall von den auf einem Flugplatz eingesetzten Flugzeugen im Falle von Jets nur 60%, im Falle von Turbopropmaschinen lediglich 70% der verfügbaren Landestrecke verwendet werden.

Die in den Tabellen angegebenen Mindestlandestrecken werden jedoch zumeist ebenfalls erheblich unterschritten, da die Flugzeuge normalerweise mit fast leerem Tank und nicht vollbesetzt, also mit erheblich weniger als ihrem zulässigen Maximalgewicht, landen.

Den Regelungen von JAR-OPS entsprechend wird in der Flugpraxis für eine bestimmte Startbahn eines bestimmten Flughafens berechnet, mit welchem Maximalgewicht ein Jet unter den gerade vorherrschenden Umweltbedingungen starten und landen darf (Runway Performance Charts).

Nach Aussage von Fachleuten gilt die Faustregel, dass die erforderliche Startbahnlänge und nicht die Landebahnlänge eines Flugzeuges die limitierende Größe ist, die darüber entscheidet, ob es auf einem bestimmten Flughafen sinnvoll eingesetzt werden kann oder nicht.

JAR-OPS1 ist für Flugzeuge der Klasse A (z.B. alle großen Linienflugzeuge) bereits in Kraft. Eine sehr kurze Startbahn kann deshalb schon heute unter Umständen eine Verminderung der maximal zulässigen Beladung eines bestimmten Flugzeuges erforderlich machen, d.h. es können dann nur weniger Passagiere, Gepäck oder Luftfracht transportiert werden oder die Reichweite dieses Flugzeuges ist zunehmend eingeschränkt (das Flugzeug braucht dann entsprechend weniger vollgetankt zu sein).

¹ In dieser Tabelle für die Start- und Landestreckenberechnung wird das Höchstgewicht und eine Standardatmosphäre zugrunde gelegt, z.B. 15 Grad Celsius, 1013,2 Hpa Luftdruck, 0 Knoten Wind etc. (s. ZuGutKiel Nr.4 S.3)

² In dieser Tabelle werden die Standardumweltbedingungen der Firma Boeing, z.B. 32 Grad Celsius Umgebungstemperatur, eine feuchte Start/Landebahnoberfläche etc. zugrunde gelegt.

2. Start/Landestrecken

2.1. Die jetzige Situation am Flughafen Kiel-Holtenau

Derzeit hat der Flughafen Holtenau eine Startbahnlänge von effektiv 1260m (s. PotAnKiel S.4, 1400m minus 140m Startabbruchstrecken). Durch einen Spezialbelag gilt die Bahn fast immer als trocken. Dies spart bei Regen z.B. 5% Startbahnlänge (s. PotAnLübeck S. 75).

Die effektive Landebahnlänge ist jedoch in Abhängigkeit von der Lage der Landeswellen kürzer. Sie beträgt bei Landungen von Osten (Bahn 26) 1216m, da die Landeschwelle 44m vom östlichen Pistenrand entfernt liegt. Bei Landungen von Westen (Bahn 08) stehen wegen einer Landeswellenverlegung nach Osten um 160m effektiv nur 1100m zur Verfügung, damit die Mindestfreifläche von 300 m bis zur B503 gewahrt bleibt (s.o.).

Gemäß JAR-OPS1 dürfen Jets von den effektiven Landebahnlängen jedoch nur 60% bei der Landung beanspruchen und Turbopropmaschinen nur 70%. Bei Landungen von Osten stehen Jets damit nur noch 730m und Turboprops nur noch 851m zur Verfügung. Bei Landungen von Westen sind es für Jets sogar nur 660m und für Turboprops nur 770m nutzbare Landebahn.

Die nachfolgende Betrachtung hebt aus Gründen der Vereinfachung nur auf die erforderlichen Startbahnlängen der verschiedenen Flugzeugtypen ab, die nach Meinung der von uns befragten Fachleute die eigentlich limitierende Größe darstellen.

2.2. Wenn auch zukünftig weiter mit Turbopropmaschinen geflogen wird -braucht die Kieler Startbahn überhaupt nicht verlängert zu werden-

In einem Mail vom 28.05.2001 hat der Hersteller Avions de Transport Regional der Kieler Flughafengesellschaft mitgeteilt, dass der Aktionsradius der ATR 42-500 von der Kieler Startbahn aus 752nm (= 1392km, vollbesetzt bei nasser Startbahn und unter Standardumweltbedingungen), der der ATR 72-500 sogar 777nm (=1439 km unter gleichen Bedingungen) betrage.

Zum Vergleich: München, das nur etwa 700km Luftlinie von Kiel entfernt liegt und damit auch alle anderen Destinationen des Linienflugverkehrs, könnten auch ohne eine Startbahnverlängerung in Kiel mit beiden ATR-Maschinen problemlos erreicht werden.

Deshalb kommt Avions de Transport Regional am Ende des Mails zu dem Schluss:
" Vor diesem Hintergrund braucht die jetzige Startbahn (in Kiel) nicht verlängert zu werden..."

Mit anderen Worten: Die immer wieder in die Öffentlichkeit getragene Behauptung, dass wegen der JAR-OPS-Regelungen ohne eine Startbahnverlängerung selbst der Einsatz der ATR-Maschinen der Cimber Air im Linienflugbetrieb nur noch eingeschränkt möglich sei, ist offenkundig falsch!

Auch in Augsburg hat man sich inzwischen gegen eine Verlängerung der dortigen, ebenfalls nur 1260m langen Startbahn entschieden. Die Destinationen Frankfurt, Düsseldorf, Köln und Berlin werden zukünftig weiter mit Turbopropmaschinen der Augsburg Airways, einem Mitglied des Teams Lufthansa, angefliegen werden. Mit

einer Entscheidung für Turbopropmaschinen stände der Flughafen Kiel also in Deutschland nicht allein!

Wenn sich der Kieler Linienflugverkehr so gut entwickeln sollte, dass in fernerer Zukunft noch größere Flugzeuge erforderlich werden, dann könnte später auf einer 1260m langen Startbahn sogar der AVRO-Jet mit 85/100 Sitzplätzen von Kiel aus eingesetzt werden, von dem die Lufthansa derzeit schon 18 Stück besitzt.

Typ	Antrieb	Sitze	Startbahnlänge f. Maximal reichweite	Landebahnlänge	Reichweite
			m	m	km
ATR 42-500	Turbo prop	42-50	1165	1126	1850-3644
Dash Q 8- 300	Turbo prop	50-56	1178	1041	1626
Saab 2000	Turbo prop	50-58	1290	1278	2185-2868
ATR 72-500	Turbo prop	64-74	1290	1067	2222-3770
Avro 85	Jet	85	1100	900	3000-3500
Avro 100	Jet	100	1100	900	3000-3500

In Kiel-Holtenau bei einer Startbahnlänge von 1260m mit einer für den Linienverkehr ausreichenden Reichweite einsetzbare Flugzeugtypen, sowie deren technische Daten (s. PotAnKiel S. 45 und ZusGutKiel Nr. 13 S. 8)

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die erforderliche Startbahnlängen der Flugzeuge erheblich verkürzen, wenn diese nicht ihre Maximalreichweite erreichen müssen. Zum Vergleich: Mit etwa 700km Luftlinie ist München die derzeit am weitesten entfernt gelegene Destination des Linienflugverkehrs. In Kiel Holtenau bei einer Startbahnlänge von 1260m mit einer für den Linienflugverkehr ausreichenden Reichweite einsetzbare Flugzeugtypen, sowie deren technische Daten (s. PotAnKiel S. 45 und ZusGutKiel Nr. 13 S. 8).

2.3. Wenn auf Regionaljets umgestellt werden soll

- sind maximal 1600m Startbahnlänge erforderlich-

Im innerdeutschen Linienverkehr ist München mit etwa 700km Luftlinie von Kiel am weitesten entfernt. Bei der Beurteilung der für den Einsatz von Cityjets in Kiel erforderlichen Startbahnlängen können die in den üblichen Tabellen für diese Jets gemachten Angaben erheblich nach unten korrigiert werden, da sich diese üblicherweise auf die Maximalreichweite der Flugzeuge beziehen. Diesem Umstand tragen die Hersteller z.B. dadurch Rechnung, dass sie auch diejenige Startbahnlänge angeben, die ihre Jets für eine Reichweite von bis zu 600nm (=1112km) benötigen.

Typ	Antrieb	Sitze	maximale Reichweite	Startbahnlänge bei max. Reichweite	Startbahnlänge bei 1112km Reichweite
			km	m	m
ERJ 170	Jet	70	2780	1675	1298*
ERJ 190-100	Jet	98	4260	1850	1463*
CRJ 200 ER	Jet	50	3046	1768	<1372**
CRJ 200 LR	Jet	50	3713	1918	<1524**
CRJ 700	Jet	78	3489	1676	<<1524***
Do 328	Jet	30-33	1480	1280	<1280*
Do 528	Jet	55-63	2908	1295	<1295 *
Do 728	Jet	80	4260	1540	1250*
Do 928	Jet	105	3500	1658	1350*

Alle laut Potenzialanalyse / Zusatzgutachten "Modellflugplan" der KFG in Kiel denkbaren Cityjets kommen innerhalb einer Reichweite von 1112 km, die für den Linienflugverkehr völlig ausreicht, mit erheblich weniger als 1600m Startbahn aus (* Herstellerangaben, ** Herstellerangaben und Cimber Air, *** abgeschätzt im Vergleich zum CRJ 200 LR; ansonsten s. PotAnKiel S.45).

Selbst wenn man also zukünftig von Holtenau aus mit den Cityjets der Marktführer Dornier, Embraer oder Bombardier fliegen möchte, könnte man alle zur Diskussion stehenden Destinationen des Linienflugverkehrs innerhalb eines Aktionsradius von 1112km mit einer maximal 1600m langen Startbahn (plus Sicherheitsstrecken) bedienen.



Alle diskutierten Destinationen des Linienflugverkehrs sind erheblich weniger als 1100km (=600nm) weit von Kiel entfernt . Zum Vergleich: Nach München, der von Kiel aus am weitesten entfernt gelegenen Destination, sind es nur 700km Luftlinie.

Eine exakte und nachprüfbare Berechnung der für einen wirtschaftlichen Einsatz von City-jets im Linienflugverkehr von und nach Kiel erforderlichen Startbahnlänge ist die Kieler Flughafengesellschaft **bis heute schuldig geblieben**.

2.4. 1800m + 300m Startbahn: Die sogenannte "kleine" Lösung

- braucht man nur als Vorbereitung für den Pauschalreiseverkehr -

Die Forderung nach einer Startbahnverlängerung auf 1800m plus 300m overrun in Kiel wird als Ergebnis eines Expertengesprächs in den Raum gestellt, das am 17.05.2001 bei Wirtschaftsminister Dr. Rohwer stattgefunden hat. An diesem Gespräch haben neben dem Wirtschaftsminister und einigen Landesbediensteten zwei Vertreter der Cimber Air, zwei Vertreter der Lufthansa, der Geschäftsführer der AG Deutscher Flughäfen ADV und der Geschäftsführer der Kieler Flughafengesellschaft teilgenommen.

Von diesem Gespräch existiert lediglich ein Ergebnisvermerk, der es nicht möglich macht, einzelne Aussagen/Behauptungen einzelnen Personen zuzuordnen. Dieser Ergebnisvermerk wurde als Zusatzgutachten 6 veröffentlicht. Auf Seite 3 des o.g. Ergebnisvermerkes heißt es:

"Einvernehmen besteht bei ADV, DLH und Cimber Air darüber, dass eine Verlängerung der S/L-Bahn zur Zukunftssicherung des Fluglinienverkehrs (mit Regionaljets) unabdingbar erforderlich ist."

"Nach Ansicht der Experten ist Variante 2 (1800m Startbahn +300m overrun) geeignet, den Linienflugbedarf zu decken und zukunftsicher zu betreiben. Ein Regulativ für den Pauschalreiseverkehr könnte dabei die Beibehaltung der jetzigen Ausbaubreite von 30m darstellen..."

Die Expertenrunde hat sich also für eine Startbahnverlängerung und den Einsatz von Jets in Kiel ausgesprochen. Sie hat den von Wirtschaftsminister Rohwer ins Spiel gebrachten Vorschlag, 1800m plus overrun, jedoch nicht als Minimallösung für den Linienflugverkehr mit Regionaljets bezeichnet. Dies wird dem Leser des Ergebnisvermerkes nur suggeriert!

Zu der Annahme, eine 30m breite Startbahn sei ein ausreichendes Regulativ gegen den bei einer Startbahnlänge von 2100m drohenden Pauschalreiseverkehr, haben die Experten offensichtlich selbst wenig Vertrauen, sonst stünde diese Aussage nicht im Konjunktiv!

Der Geschäftsführer der Airline "Hamburg-International" hat am 05.09.2001 in der SH Landeszeitung erklärt, dass bereits 1800m Startbahnlänge für Flüge in den Mittelmeerraum mit modernen Jets völlig ausreichen würden. Lufthansa-Sprecher Michael Lamberti hat in derselben Ausgabe dieser Zeitung Gleichlautendes verkündet. Die für Kiel geplanten 1800m Startbahn plus 300m overrun ergeben zusammen eine effektive Startbahnlänge von 2100m (!), die für den Pauschalreiseverkehr in den Mittelmeerraum sogar üppig bemessen ist. Für den innerdeutschen Linienflugverkehr ist sie ohnehin völlig überdimensioniert.

Ein Airbus A318 mit 107 Sitzen/ A319 mit 124 Sitzen könnte z.B. bei einer Startbahnlänge von 1800m bereits mit Vollast und einer maximalen Reichweite von 2800 bzw. 3390 km von Kiel aus fliegen (s. PotAnKiel S.45). Selbst die Boing-Typen 737-600 mit 132 Sitzen/ 737-700 mit 149 Sitzen/ 737-800 mit 189 Sitzen (s. PotAnLübeck Anhang 6) könnten die meisten Urlaubsziele im Süden ohne große Kapazitätsbeschränkungen erreichen, da sie bei einer Maximalreichweite von etwa 6000 km nicht vollgetankt zu starten bräuchten.

Das angebliche Regulativ einer nur 30m breiten Startbahn ist dabei nur scheinbar stichhaltig. Den öffentlichen oder privaten Flughafenbetreibern dürfte es leicht fallen, mit dem Hinweis auf eine ansonsten katastrophale Wirtschaftlichkeit des ausgebauten Flughafens Holtenau bzw. dem Arbeitsplatzargument eine Startbahnverbreiterung zu einem späteren Zeitpunkt politisch und rechtlich doch noch durchzusetzen.

3. Die Flottenpolitik der Airlines

3.1. Die Slotproblematik

In dem im Zusatzgutachten 6 als Ergebnisvermerk wiedergegebenen Expertengespräch heißt es, dass die vergleichsweise niedrigere Geschwindigkeit *"den Einsatz von Turbopropmaschinen zu den Central HUBS in Zukunft kaum noch zulassen"*.

Im Widerspruch zu dieser unbewiesenen Behauptung steht, dass man sich in Augsburg gegen eine Verlängerung der 1260m langen Startbahn entschieden hat, Augsburg Airways nur Turbopropmaschinen besitzt und mit diesen auch zukünftig zu den HUBS Frankfurt, Berlin und neuerdings auch London fliegen wird. Zwei weitere Dash 8 Q-400 werden demnächst neu in Dienst gestellt.

Auch Eurowings, neben der Lufthansa die größte deutsche Airline, hat erklärt, dass sie *"auch zukünftig Turbopropmaschinen in nennenswerten Umfang einsetzen wird"*. Zum angeblichen Ausschluss von Turbopropmaschinen an den zentralen HUBS stellt Eurowings klar: *"Dieses Problem (die Slotproblematik) wird durch Regulierung lösbar sein. Wohl aber ist zu befürchten, dass an einzelnen HUBS über kommerzielle Regelungen Turbopropmaschinen benachteiligt werden"*.

Mit anderen Worten: Grundsätzlich wird es auch zukünftig an den HUBS Slots für Turbopropmaschinen geben. Dabei bleibt offen, ob diese nicht trotz erhöhter Landegebühren auf einzelnen Flughäfen immer noch viel wirtschaftlicher bleiben als Jets.

3.2. Turbopropmaschinen

Die FEAMA (Forum of European Aerospace Market Analysts, zu deren Mitgliedern z.B. auch führende Regionaljet-Hersteller wie Embraer und Fairchild-Dornier sowie Triebwerksbauer wie General Electric und Rolls Royce gehören) erwartet, dass sich bei Flugzeugen mit 30-89 Sitzplätzen auf dem Weltmarkt der Anteil von Turbopropmaschinen gegenüber Regionaljets von heute 23% auf 24% im Jahre 2005 erhöhen wird.

Steigende Kerosinpreise, höhere Personalkosten und/oder eine Rezession könnten den Marktanteil von Turbopropmaschinen nach 2005 sogar noch weiter ansteigen lassen.

Diese Prognose aus dem Jahre 1999 ist auf bestürzende Weise Wirklichkeit geworden: Nach den jüngsten politischen Ereignissen in Amerika ist zu befürchten, dass u.a. die mit den verschärften Sicherheitsvorkehrungen verbundenen Zeitverluste im Flugverkehr zu Einbrüchen besonders im Kurz- und Mittelstreckenbereich führen werden. Der CRJ-200-Hersteller Bombardier hat darauf bereits reagiert und 3600 Mitarbeiter entlassen (das sind 10% der Beschäftigten, s. KN v. 27.09.2001). Die Firma rechnet offensichtlich nicht mehr damit, dass die Mehrzahl der getätigten Kaufoptionen unter den momentanen Umständen noch ausgeübt wird.

Cimber Air hat unabhängig davon zum Ausdruck gebracht, am Einsatz von Turbo-propflugzeugen festhalten zu wollen (s. ZusGut 6 S.3). Warum soll also nicht auch in Kiel machbar sein, was in Augsburg möglich ist - nämlich auch in Zukunft weiter von einer 1260m langen Startbahn mit Turbopropmaschinen den für die Geschäftsleute erforderlichen Linienflugverkehr abzuwickeln?

4. Zusammenfassung

Die Befürworter einer Startbahnverlängerung in Kiel gehen davon aus, dass

1. der Linienflugbetrieb der Zukunft zwingend auf Regionaljets umgestellt werden muss und
2. dass eine Startbahnlänge von 1800m+300m overrun das dafür erforderliche Minimum darstellt.

Diese beiden Grundannahmen sind jedoch falsch! Unsere Recherchen haben vielmehr folgendes ergeben:

4.1. Zur Flottenpolitik der Airlines

Die FEAMA (Forum of European Aerospace Market Analysts, zu deren Mitgliedern u.a. führende Regionaljet-Hersteller wie Embraer und Fairchild-Dornier sowie Triebwerksbauer wie General Electric und Rolls Royce gehören) erwartet, dass sich bei Flugzeugen mit 30-89 Sitzplätzen auf dem Weltmarkt der Anteil von Turbopropmaschinen gegenüber Regionaljets nicht vermindern, sondern von heute 23% auf 24% im Jahre 2005 erhöhen wird. Im Falle einer wirtschaftlichen Verschlechterung, wie derzeit zu befürchten, wird für diese Flugzeuge sogar eine noch wesentlich bessere Perspektive gesehen. Die Behauptung, Turbopropmaschinen seien Auslaufmodelle, entbehrt deshalb jeglicher Grundlage!

In Augsburg wollte man den Linienflugverkehr genau so wie in Kiel von Turbopropmaschinen auf Cityjets umstellen. Dazu sollte die Startbahn dort von 1260m auf 1594m Länge (und nicht 2100m, wie in Kiel) ausgebaut werden. Von diesen Plänen hat man in Augsburg jedoch wieder Abstand genommen. Die Destinationen Frankfurt, Düsseldorf, Köln und Berlin werden auch zukünftig mit Turbopropmaschinen der Augsburg Airways, einem Mitglied des Teams Lufthansa, angefliegen werden.

Eurowings, die größte deutsche Airline neben der Lufthansa, hat ebenfalls zum Ausdruck gebracht, zukünftig weiter Turbopropmaschinen einsetzen zu wollen. Nach Angaben von Eurowings werden diese Maschinen auch zukünftig Slots an den Großflughäfen bekommen. Es sei jedoch an einigen Flughäfen mit einer Erhöhung der Landegebühren zu rechnen. Dabei bleibt offen, ob Turbopropmaschinen nicht trotz erhöhter Landegebühren auf einzelnen Flughäfen immer noch viel wirtschaftlicher bleiben als Jets.

Auch Cimber Air hat beschlossen, am Einsatz von Turbopropflugzeugen festhalten zu wollen. Warum also soll es in Kiel unmöglich sein, auch in Zukunft weiter von einer 1260m langen Startbahn mit Turbopropmaschinen den für die Geschäftsleute erforderlichen Linienflugverkehr abzuwickeln?

4.2 Die erforderlichen Startbahnlängen

Der Hersteller der ATR 42/72, Avions de Transport Regional, hat speziell für Kiel Berechnungen angestellt und diese bereits am 28.05.2001 der Kieler Flughafengesellschaft zur Verfügung gestellt. Danach können mit beiden Flugzeugen von der jetzigen Kieler Startbahn aus uneingeschränkt alle Destinationen des Linienflugverkehrs erreicht werden! Alle anderslautenden Aussagen von Seiten der KFG waren demnach falsch!

Die diskutierte Umstellung auf Regionaljets auf dem Flughafen Holtenau stellt deshalb eine unnötige Verschwendung von Steuergeldern in wirtschaftlich schwierigen Zeiten dar!

Davon unabhängig hat die Flughafengesellschaft bis zum heutigen Tage keine exakte Berechnung der Startbahnlänge vorgelegt, die für einen wirtschaftlichen Einsatz von Cityjets erforderlich wäre. Innerhalb eines Aktionsradius von etwa 1100km (weit mehr als eigentlich erforderlich) kommen die Cityjets der Marktführer Bombardier, Embraer und Dornier nachweislich mit einer Startbahnlänge von deutlich weniger als 1600m aus.

Die als kleine Lösung bezeichnete Startbahnverlängerung auf 1800m + 300m overrun (= 2100m effektive Startbahnlänge, da der overrun voll auf die Startbahnlänge angerechnet werden kann) ist deshalb für den Linienflugverkehr viel zu lang und macht nur Sinn, wenn der Einstieg in den Pauschalreiseverkehr mit größeren Jets vorbereitet werden soll.

Das angebliche Regulativ einer nur 30m breiten Startbahn ist dabei nur scheinbar stichhaltig. Den öffentlichen oder privaten Flughafenbetreibern dürfte es leicht fallen, mit dem Hinweis auf eine ansonsten katastrophale Wirtschaftlichkeit des ausgebauten Flughafens Holtenau bzw. dem Arbeitsplatzargument eine Startbahnverbreiterung zu einem späteren Zeitpunkt politisch und rechtlich doch noch durchzusetzen.

4.3. Die Politik ist gefordert

Fast alle Parteien in Stadt und Land haben sich eindeutig gegen Pauschalreiseverkehr in Kiel-Holtenau ausgesprochen. **Die anstehende Entscheidung ist eine politische und keine technische!**

Wenn man weiter Linienflugverkehr von Kiel-Holtenau aus betreiben will, dann muss auch zukünftig weiter mit Turbopropmaschinen geflogen werden. Nur die extrem kurzen Start- und Landebahnen, mit denen diese Flugzeuge auskommen, schützen die Menschen in den Einfugschneisen und der unmittelbaren Umgebung des Flughafens vor unzumutbaren ökologischen Belastungen durch größere Jets! Niemand verstecke sich in diesem Zusammenhang hinter den sogenannten Grenzwerten, die allein die Grenze zur Körperverletzung markieren!

Wenn man jedoch einen Flughafen will, der z.B. in privater Hand keiner regelmäßigen öffentlichen Zuwendungen mehr bedarf, dann ist dafür lukrativer Pauschalreiseverkehr und Luftfracht einfach unverzichtbar. Einen solchen Flughafen baut man heute jedoch in ganz Europa nicht mehr direkt zwischen reinen Wohngebieten, sondern verlegt ihn hinaus aufs flache Land - auch wegen des Risikos, das der Flugbetrieb zwangsläufig mit sich bringt. Welche potenziell zerstörerische Kraft Flugzeugen innewohnt, haben wir gerade erst schmerzlich erlebt.