



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Heiner Garg (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Kiel-Holtenau

Vorbemerkung des Fragestellers:

In den Kieler Nachrichten vom 25. Mai 2002 wird der Marketingchef der Cimber Air mit den Worten zitiert: „Wir sehen keine Notwendigkeit für eine Erweiterung, weil wir mit der vorhandenen Landebahn von 1260 Metern auskommen.“ Das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein erwiderte, dem Land lägen andere schriftliche Aussagen vor.

1.

Ist der Landesregierung ein konkreter Anlass bekannt, welcher den Marketingchef der Cimber Air, Henrik Jørgensen, zu der Aussage veranlasst hat, eine Verlängerung der Start- und Landebahn sei nicht notwendig?

Nein

2.

Liegt diese Äußerung Jørgensens schriftlich vor? Falls ja, in welcher Form (Pressemitteilung, Brief o.ä) und wer ist Adressat dieses Schriftstücks?

Der Landesregierung liegt eine schriftliche Äußerung nicht vor.

3.

Welches Datum tragen die ‚anderen schriftlichen Aussagen‘ der Cimber Air, in denen die Notwendigkeit einer Verlängerung der Start- und Landebahn unterstrichen werden? Welchen genauen Wortlaut haben diese Schriftstücke, wer war Adressat dieser Schriftstücke und wer hat sie für die Cimber Air unterzeichnet (bitte Name und Funktion des bzw. der Unterzeichner angeben)?

- a) Schreiben der Cimber Air vom 01.05.2001 an die Kieler Flughafengesellschaft, Unterzeichner: Jørgen Nielsen, Geschäftsführer Cimber Air.
- b) Expertengespräch mit Vertretern der Deutschen Lufthansa, Cimber Air und der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen (ADV) am 17.05.2001. Seitens der Cimber Air waren vertreten: Jørgen Nielsen und Jochen Bauerfeind.
- c) Schreiben der Cimber Air vom 29.11.2001 an das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, Unterzeichner: Jochen Bauerfeind, V.P. Industry Affairs
- d) Schreiben der Cimber Air vom 27.05.2002 an das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, Unterzeichner: Jørgen Nielsen, President.

Die drei Schreiben und das Protokoll des o.g. Gesprächs sind als Anlage zur Kleinen Anfrage beigelegt.

4.

Wie bewertet die Landesregierung die Aussage Jørgensens, in der die Notwendigkeit zur Verlängerung der Start- und Landebahn vehement bestritten wird?

Cimber Air hat im Schreiben vom 27.05.2002 mitgeteilt, dass Herr Jørgensen keine offizielle Unternehmensstellungnahme abgegeben hat.

5.

Wie bewertet die Landesregierung die offensichtliche Diskrepanz zwischen den Aussagen mit denen Vertreter der Cimber Air am 25.05.02 in den Kieler Nachrichten zitiert werden und den Aussagen von Vertretern der Cimber Air aus dem Jahr 2001, auf die sich die Landesregierung beruft?

Es ist nicht Aufgabe der Landesregierung, innerbetriebliche Differenzen zu bewerten. Die Landesregierung geht davon aus, dass die Aussagen des Geschäftsführers, Herrn Jørgen Nielsen, maßgebend sind. Von ihnen sieht sich die Landesregierung in ihrer Absicht bestätigt, die Start- und Landebahn auszubauen, damit der Flughafen Kiel-Holtenau künftigen Anforderungen im europäischen Regionalflugverkehr entspricht.



CIMBER AIR =

Kieler Flughafengesellschaft m.b.H.
Zu Hd. Herrn Matthias Köhn
Boelckestraße 100
D-24159 Kiel-Holtenau

Unser Zeichen : JØL/ujh 01.050

Sønderborg, den 1. Mai 2001

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, das sich Cimber Air mittel bis langfristig mehr im Regionaljetbereich behaupten wird, aber erwarten auch, das Turboprops wie die 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, sowie Kiel. Kiel ist zur Zeit nur mit regionalem Turbopropgerät zu befliegen. Ich muss hierzu sagen, dass dies ist nicht das Ende der Welt, den auch die Turboprops haben ihre Berechtigung auf solche Flughäfen wie Kiel. Es ist aber auch sicher, das 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


Jörgen Nielsen
Geschäftsführer
Cimber Air GmbH

Joachim Steinhäuser – VII 545 -

☎ 4696

29.08.01

Herrn
Minister Dr. Rohwer

a.d.D.

Ergebnisvermerk zum Expertengespräch mit Vertretern der DLH, Cimber Air und ADV am 17. Mai 2001

Teilnehmer	<ul style="list-style-type: none">– Dr. Bernd Rohwer, Minister– Klaus Schneider, Leiter Referat Luftfahrt– Dr. Ing. Heinz Rethage, Dezernent, LH Kiel– Bernd Nierobisch, Geschäftsführer AG Deutscher Flughäfen ADV– Jörgen Nielsen, Geschäftsführender Gesellschafter Cimber Air– Jürgen Bauerfeind, General Manager Cimber Air– Dipl. Ing. Volker Schierle, General Manager Flight Operation Standards, Lufthansa– Herr Dietz, Flight Operation Standards, Lufthansa– Herr Köhn, Geschäftsführer KFG– Joachim Steinhäuser, Flugbetrieb-/Sicherheitsstandards, Referat Luftfahrt (Unterzeichner)
Anlass und Ziel des Gespräches	<ul style="list-style-type: none">– Das Gespräch erfolgte auf Einladung von Herrn Minister Dr. Rohwer. Das Expertengespräch war darauf ausgerichtet, Thesen und Prognosen der Potenzialanalyse vor allem zur Flottenpolitik und der erforderlichen Ausbaustandards zu verifizieren.

Kernfragen und Ergebnis

- 1. *Welche Steigerungsraten sind im Segment des Linienluftverkehrs realistisch zu erwarten?*

DLH und Luftverkehrsgesellschaften prognostizieren die zu erzielenden Zuwachsraten in 5 jährigen Zeitabschnitten. Beim Passagieraufkommen prognostiziert DLH für den Zeitraum von 2001 – 2006 eine Steigerung von 6% pro Jahr. Weltweit wird eine Steigerungsrate von 8% pro Jahr erwartet. Die für den Flugplatz Kiel unter der Voraussetzung eines Ausbaues in diesem Segment in der Potenzialanalyse für den Zeitraum von 2001-2011 mit 5 bis 7 % prognostizierten jährlichen Wachstumsraten werden von allen Experten als realistisch eingeschätzt.

- 2. *Welche Zukunftsperspektive hat der Einsatz von Turbopropflugzeugen im Linienluftverkehr?*

Turbopropflugzeuge werden auch zukünftig im Passagierverkehr eingesetzt werden. Bei geringerem Kraftstoffbedarf kann der Einsatz eines Turboprop auf Kurzstrecken durchaus seine Berechtigung haben, da geringere Kraftstoffverbräuche den Einsatz dort wirtschaftlicher machen können. Auch auf Nebenstrecken mit geringerer Transportanforderung kann der Einsatz aus Expertensicht weiterhin sinnvoll sein.

Ein besonderes Problem für den Einsatz von Turbopropflugzeugen wird allerdings schon jetzt, vielmehr noch für die Zukunft im Zielverkehr zu den Großflughäfen der Metropolregionen gesehen. Die Infrastruktur dieser Flughäfen hält weder am Boden noch in der Luft mit dem Wachstum der Luftfahrt Schritt. Am Flughafen Frankfurt stagniert das Wachstum bereits wegen des komplett ausgelasteten Systems. Auch Berlin und Düsseldorf operieren bereit jetzt an den Grenzen ihrer Kapazität.

ADV, DLH und Cimber Air stimmen darin überein, dass diese Situation auf Flughäfen den Einsatz von Flugzeugen zu den entsprechenden Destinationen zukünftig maßgeblich bestimmen wird. Diese Entwicklung wird damit zur Folge haben, dass dort (a) größere Flugzeuge zum Einsatz kommen müssen, (b) ein homogener Flottenmix gefordert sein wird, um (a) durch höheres Sitzplatzangebot und (b) höhere Geschwindigkeiten und Umlaufzeiten bestehenden Defiziten entgegenzuwirken.

Weisen Turbopropflugzeuge noch mit Regionaljets vergleichbare Sitzplatzzahlen aus, sind sie Jets im Geschwindigkeitsspektrum allerdings deutlich unterlegen.

Diese Tatsache wird den Einsatz von Turboprop zu den „Central Hubs“ in Zukunft kaum noch zulassen.

- 3. *Wie ist der Trend bei der Flottenpolitik der Luftverkehrsgesellschaften; wodurch wird er bestimmt?*

ADV und DLH stimmen darin überein, dass die Flottenpolitik sich eindeutig in Richtung Regionaljet ausrichtet. Der Trend wird ausgelöst durch die Anforderung des Marktes.

Bestimmt wird er (a) durch die Forderung des Kunden nach höherem Komfort und schnelleren Verbindungen.

(b) Unternehmensinteressen, die zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auch die Erhöhung der Einsatzflexibilität durch Homogenisierung des Flottenmix erforderlich machen.

(c) Kapazitäts-/ Slotproblematik, wie zu Frage 2 ausgeführt. Die Flotte der Lufthansa Cityline ist bereits insgesamt auf Jet umgestellt. Cimber Air stimmt der Trendbeurteilung grundsätzlich zu. Bei der eigenen Flottenpolitik präferiert Cimber jedoch zu nächst noch weiter den Einsatz von Turboprops. Neben den z.Z. bereits vorhandenen 2 CRJ 200 hat Cimber sich jedoch für die zukünftige Beschaffung Optionen für 4 weiterer CRJ 200 gesichert.

4. *Wie ist ein Ausbau zu dimensionieren um den Anforderungsprofilen des Linienluftverkehrs auch in der Zukunft zu genügen. Ist ein Ausbau für Linienluftverkehr ggf. nicht erforderlich, bzw. ergibt sich Ausbaubedarf evtl. auch aus anderen Gründen?*

A.) Variante 1 (2400m S/L- Bahnlänge + 300m Streifen)

Ein Ausbau der S/L- Bahn auf eine Länge von insgesamt 2700 m (2400m S/L- Bahnlänge + 300m Streifen), wie sie vom Gutachter in der Potentialanalyse als Ausbaustufe vorgesehen, Bemessungsflugzeug Airbus A 319, ist nach Ansicht der Experten nicht erforderlich, um den in Frage stehenden Fluglinienverkehr für die Zukunft zu sichern.

Ein entsprechender Ausbau würde den Flugplatz Kiel allerdings in die Lage versetzen, weitestgehend alle heutigen und auch zu künftigen flugbetrieblichen Anforderungen des Marktes in den Segmenten des Linien- und des Pauschalreiseverkehrs zu bedienen.

B.) Variante 2 (1800 m + 300m)

LH Cityline bedient das Streckennetz im Regionalluftverkehr z.Z. mit Jets vom Typ CRJ 200. Mit seiner Leistung und den angebotenen 50 Fluggastsitzen genügt der Jet heutigen Anforderungsprofilen des Regionalluftverkehrs. Im Vergleich mit anderen auf dem Markt oder noch in der Entwicklung befindlichen Regionaljets, z.B. ERJ 170, Saab 2000 oder Dornier 528, kann die CRJ 200 z.Z. als repräsentatives Bemessungsflugzeug für einen erforderliche Ausbau angesehen werden.

Das Luftfahrzeug benötigt eine Startbahnlänge von 1768 m. Als benötigte Landebahnlänge werden vom Hersteller 1478 m ausgewiesen.

Nach internationaler Vorschrift (Anhang 14 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt) und nationale Vorschriften über die zu fordernden Hindernisfreiheiten für Instrumentenlandebahnen fordern vorzuhaltende Sicherheitsstreifen: Für Start mindestens 60 m, für Landungen 300 m.

Nach Ansicht der Experten ist Variante 2 geeignet den Linienflugbedarf zu decken und zukunftssicher zu betreiben. Ein Regulator für den Pauschalreiseverkehr könnte dabei die Beibehaltung der jetzigen Ausbaubreite von 30 m darstellen, da viele Charter -

unternehmen für ihren Flugbetrieb S/L –Bahn Mindestbreiten von 45 m fordern und vorgeschrieben haben.

Einvernehmen besteht bei ADV, DLH und Cimber Air darüber, dass eine Verlängerung der S / L – Bahn zur Zukunftssicherung des Fluglinienverkehrs unabdingbar erforderlich ist. Mit den jetzigen Kapazitäten wird die absehbare Entwicklungen im Flottenbereich des Regionalluftverkehrs nicht mehr bedient werden können. Der Linienluftverkehr in Kiel könnte sich dadurch dann nur noch rückläufig entwickeln.

Cimber Air bestätigt ergänzend, dass die vorhandenen S / L-Bahn Kapazität schon den Einsatz der ATR 72 nur mit erheblichen Gewichtsbeschränkungen zulasse.

Als weiterer Aspekt sei zu beachten, dass im Jahr 2003 die die Leistungsklassen B und C betreffenden Vorschriften der JAR – OPS 1 in Kraft treten. Sie werden sich für den Einsatz aller Propeller – und Propellerturbinenflugzeuge mit 9 oder weniger Fluggastsitzen und einem Fluggewichte von 5700 kg oder darunter (Geschäftreiseflugzeuge) im Geschäftsreiseverkehr nicht nur deutlich restringent, vielmehr für viele dieser Verkehre ausschließend auswirken, da größere Geschäftsreiseflugzeuge unter Beachtung der „70% Regel“ der JAR – Ops 1, maximal 70% der vorhandenen Startstrecke stehen hiernach nur als Startstrecke zur Verfügung, Startbahnlängen bis zu 1600 m benötigen, um auf dem Flugplatz starten zu dürfen. Landebetrieb ist bezüglich der Verfügbarkeit noch erheblicher betroffen, da in dieser Betriebsphase lediglich noch 50% der vorhandenen Landestrecken für die Landestreckenberechnung ausreichen müssen.

In der Erörterung war deutlich zum Ausdruck gekommen, dass sich ein Ausbau nur nach dem Bedarf des zukünftigen Linienluftverkehrs ausrichten soll, um dessen Zukunft in Kiel dauerhaft zu sichern. Der Pauschalreiseverkehr soll insoweit bei der Ausbauplanung auch keine Berücksichtigung finden. Experten wandten ein, dass neben Linienluftverkehr auch der Pauschalreiseverkehr ein Bestandteil des Regelflugbetriebes aller Verkehrs- und Regionallughäfen sei. Betriebswirtschaftlich sei entsprechender Verkehre zudem gerade für Regionallughäfen von großer Bedeutung, da auf diesen Flugplätzen mit Pauschalreiseverkehr erhebliche Umsätze zu erzielen sind. Nach Ansicht des Geschäftsführers der ADV, Herr Nierobisch, ist Pauschalreiseverkehr als wirtschaftliches Standbein auch in Kiel unverzichtbar. Am positiven Beispiel des Regionallughafens Paderborn – Lippstadt zeigte er auf und gab zu bedenken, dass sich, wie dort, so auch in Kiel, dauerhafter Zuschussbetrieb vor allem durch Pauschalreiseverkehr in kürzester Frist in eine rentable und wirtschaftliche sichere Position entwickeln lässt.

Steinhäuser



CIMBER

Lufthavnsvej 2
DK-6400 Sønderborg
Tel.: +45 74 42 22 77
Fax: +45 74 42 65 11

Ministerium für Wirtschaft, Technologie
und Verkehr
Herrn MinDir. Dr. Jan Eggers
Düsternbrooker Weg 94
D-24105 Kiel

Vor ref.: Jør/gm - 02.127

Sønderborg, den 27. Mai 2002

Sehr geehrter Herr Dr. Eggers,

Die Aussagen unseres Schreibens vom 29.11.2001 gelten als unverändert!

Fliegen ist unser Geschäft, davon verstehen wir was. So soll es auch weiterhin bleiben. Aus politischen Diskussionen halten wir uns heraus. Wir bedauern außerordentlich, daß es durch die Äußerung unseres Mitarbeiters, Henrik Jørgensen, offenbar zu erheblicher Irritation gekommen ist.

Herr Jørgensen hat hier keine offizielle Unternehmensstellungsnahme abgegeben. Der geplante Ausbau von Holtenau liegt in der Entscheidung der Politik. Die Entscheidung über den Ausbau oder nicht Ausbau ist als eine wirtschaftliche politische Entscheidung zu sehen und nicht als Wunsch von Cimber Air.


Tatsache bleibt auch, daß wir weiterhin mit unseren bewährten Turboprop-Maschinen auf den Deutschland-Routen fliegen. Doch sind uns auch andere Betreiber auf Kiel-Holtenau herzlich willkommen.

Tatsache bleibt auch, daß wir als Regionalfluglinie gerade in der heutigen Zeit, die technische und wirtschaftliche Entwicklung nicht einschätzen können. Die technische Entwicklung ist von vielen Faktoren abhängig, die außerhalb unserer Einflußmöglichkeiten sind.

Hinzu kommt, daß wir als Partner der Lufthansa in gewisser Weise von deren Planungen abhängig sind. So wie die Streckenführung heute sind, kommen wir mit unseren Maschinen aus. Wird es morgen andere Streckenführung mit weiterreichenden Destinationen geben, so müssen wir dieser Entwicklung natürlich Rechnung tragen und uns anpassen. Denn Cimber Air ist im Orchester der großen internationalen Allianzen ein Baustein, der heute zwar passt, aber morgen auch noch passen soll.

Daran arbeiten wir.

Mit freundlichen Grüßen
CIMBER AIR


Jørgen Nielsen
President



CIMBER

Lufthavnsvej 2
DK-6400 Sønderborg
Tel.: +45 74 42 22 77
Fax: +45 74 42 65 11

Ministerium für Wirtschaft, Technologie
und Verkehr
Herrn MinDir. Dr. Jan Eggers
Düsternbrooker Weg 94
D-24105 Kiel

Vorref.: JB/ph - 01.379

Sønderborg, den 29. November 2001

Sehr geehrter Herr Dr. Eggers,

auf Ihre Fragen zu den Inhalten des Gesprächs von Cimber Air mit Vertretern der GRÜNEN am 23. November 2001 in Sønderborg gebe ich Ihnen gern die folgenden weiteren Erläuterungen:

Die in dem Gesprächsprotokoll genannten Rückgänge im Fluggastaufkommen von sieben Prozent beziehen sich auf unser gesamtes Deutschland-Geschäft und beruhen auf den Wirkungen der Ereignisse vom 11. September und der Konjunkturentwicklung. Insbesondere der Einbruch bei den Transatlantikflügen wirkt sich auch auf die Zubringer-Dienste nach Frankfurt und München aus. Auch wenn aktuelle Auswertungen für die einzelnen Verbindungen noch nicht vorliegen, gehen wir davon aus, dass diese Effekte bei den Zubringer-Passagierzahlen teilweise kompensiert werden durch die weiter steigende Zahl der Regional-Passagiere mit innerdeutschen Endzielen.

Zur Frage der verfügbaren Startbahnlänge für den Typ CRJ, den wir bereits einsetzen und von dem wir weitere Maschinen beschaffen wollen, sind die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Eine Bahnlänge von 1800 Metern ist ausreichend, wenn das Gelände hindernisfrei ist wie beispielsweise in Sønderborg. In Kiel-Holtenau ist wegen der Hindernissituation ein zusätzlicher Sicherheitsstreifen erforderlich.

Die Aussagen unseres Chefpiloten, dass die bestehende Bahn bereits für die derzeit eingesetzten Maschinen des Typs ATR in neun von zehn Fällen nur unter Einschränkung nutzbar ist, beruhen auf einer Schätzung unter ungünstigen Annahmen hinsichtlich Beladung, meteorologischer Bedingungen sowie geplanter Ausweichflughäfen. Alle diese Annahmen treten glücklicherweise selten gleichzeitig ein. Es ist jedoch immer wieder erforderlich, Einschränkungen etwa bei der Passagierzahl vorzunehmen. Es ist selbstverständlich, dass das Zurückweisen von Passagieren wegen solcher Beschränkungen weder wirtschaftlich noch kundenfreundlich ist. Gerade im Linienflugverkehr ist eine zuverlässige Bedienung Voraussetzung für die Kundenakzeptanz.

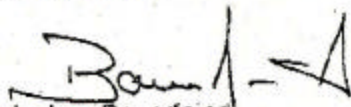
Es ist ebenso selbstverständlich, dass Cimber Air sich nicht aus Kiel zurückzieht, sofern eine Ausbauentcheidung jetzt nicht getroffen wird. Wir halten dann den Flugbetrieb aufrecht, solange es geht, das heißt, solange die hier einsetzbaren Flugzeugmuster in unseren Umläufen wirtschaftlich betrieben werden können und Slots an den großen Flughäfen erhalten.

Eine Zusicherung für den langfristigen Einsatz der ATR Maschinen können wir im Hinblick auf die künftigen Entwicklungen auf dem Flugzeugmarkt und Regionalverkehr und bei unserer Flotte nicht geben.

Ich hoffe, mit diesen Erläuterungen Ihre Fragen beantwortet zu haben.

Fliegen ist unser Geschäft und soll es auch bleiben. Deshalb werden wir uns auch künftig an politischen Auseinandersetzungen in Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafen Kiel-Holtenau nicht beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen
CIMBER AIR



Jochen Bauerfeind
V.P. Industry Affairs