

An das
Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz
- 7. Senat -

56065 Koblenz

Düsseldorf, den 05.06.1997
0506ba1.te
Durchwahl: 86 50 3-32

Düsseldorf

Rolf W. Kroke
Rechtsanwalt
Dr. Klaus G. Beisken
Rechtsanwalt
Dr. Wilfried J. Bank
Rechtsanwalt OLG
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Dr. Rolf B. Klückers
Rechtsanwalt
Dr. Elisabeth Bauernfeld
Rechtsanwältin
Herbert Schmitz-Winkemann
Rechtsanwalt
Ulrich Wid
Rechtsanwalt
Dr. Arnold Kleinertz
Wirtschaftsprüfer
und Steuerberater

Leipzig

in Kooperation
Rainer Wittner
Rechtsanwalt
Dr. jur. habil. York Zierold
Rechtsanwalt

Warschau

in Kooperation
Ryszard Kalisz
Rechtsanwalt

Tanger

in Kooperation
Dr. Abdelaziz Sinani
Expert Comptable

In dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren



(RAe Kroke Beisken Bank Klückers)

gegen

Land Rheinland-Pfalz

(RAe Dr. Gronefeld und Thoma)

Beigeladen:

Flughafen Hahn GmbH & Co. KG (RAe Redeker Schön Dahs & Sellner)

Az.: **7 C 11843/93.OVG**

äußern sich die Kläger zur „Verkehrswissenschaftlichen Stellungnahme zu Fragen des Nachtflugbedarfs am Flughafen Hahn“ noch wie folgt:

1. In ihrer „Verkehrswissenschaftlichen Stellungnahme zu Fragen des Nachtflugbedarfs am Flughafen Hahn“ versuchen die Herren Ministerialdirektor a.D. Dr. Winter und Staatssekretär a.D. Dr. Rehm entsprechend dem vorgegebenen

40212 Düsseldorf
Königsallee 14
Tel. 02 11/8 65 03-0
Fax 02 11/32 47 89
02 11/32 01 74

04103 Leipzig
Roßstraße 22
Tel. 03 41/9 60 07 28
03 41/9 60 04 79
Fax 03 41/2 11 55 81

PL 00-581 Warschau
Litewska str. 10/26
Tel. 0048/22/621 28 49
Fax 0048/22/621 28 49

Tanger - Maroc
17, Av. du Prince
Moulay Abdellah
Tel. 00212/9/93 16 60
Fax 00212/9/93 67 26

Auftrag einen Bedarf für einen nahezu uneingeschränkten Nachtflug am Flugplatz Hahn zu begründen. Nahezu uneingeschränkt, weil lediglich eine Beschränkung auf Kapitel III- Flugzeuge mit diversen möglichen Ausnahme genehmigungen keine tatsächlich nennenswerte Betriebsbeschränkung zur Nachtzeit zur Folge hat. Dazu haben die Kläger bereits detaillierte Feststellungen getroffen. Die Autoren begründen auf Seite 4 ihrer Stellungnahme die angebliche Notwendigkeit der zivilen Nutzung des Flugplatzes Hahn mit der Aussage, daß die zivile Nutzung des Flugplatzes Hahn im öffentlichen Verkehrsinteresse liege, da der weltweite Flugverkehr jährlich um 4-5 % wachse und sich im Flughafensystem in Deutschland, gemessen an der Start- und Landebahnkapazität, immer stärker Kapazitätsengpässe abzeichneten.

Welche Annahmen, Restriktionen und Rahmenbedingungen der behaupteten Zuwachsrates im weltweiten Luftverkehr zugrunde liegen, wird von den beiden Autoren verschwiegen. Inwieweit sich aus einem weltweiten Wachstum des Flugverkehrs ein Bedarf gerade für die zivile Nutzung des Flugplatzes Hahn und insbesondere des Nachtfluges in tatsächlicher Hinsicht begründet, wird von den beiden Autoren gleichfalls nicht erklärt. Ebenso wenig werden die Behauptungen bezüglich der Kapazitätsengpässe auf den anderen Flugplätzen durch konkretes, nachvollziehbares Zahlenmaterial belegt. Inwieweit sich aus den behaupteten abzeichnenden Kapazitätsengpässen auf den Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf, Hamburg und Stuttgart ein Bedarf gerade für die zivile Nutzung des Flugplatzes Hahn begründet, wird von den beiden Autoren ebenfalls nicht erläutert.

Unbewiesene, unkonkrete und zum Teil völlig falsche Pauschalaussagen fernab jeglicher betriebswirtschaftlicher Realität und volkswirtschaftlicher Vernunft und unter offensichtlicher Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse im Luftverkehrsmarkt, wie sie von den beiden „Experten“ in ihrer Verkehrswissenschaftlichen Stellungnahme im Auftrag der Beklagten und der Beigeladenen demon-

striert wird, ist für eine seriöse Planrechtfertigung nach Ansicht der Kläger absolut ungeeignet.

Die Aussage der beiden Autoren, dass die zivile Nutzung des Flugplatz Hahn im öffentlichen Verkehrsinteresse liegt, da der Luftverkehr weltweit mit durchschnittlichen Zuwachsraten von 4 bis 5% pro Jahr wachse, ist nicht plausibel. Um die zivile Nutzung des Flugplatzes Hahn zu rechtfertigen, ist es u.a. zwingend notwendig zu untersuchen, mit welchen Raten sich die einzelnen Teilmärkte des weltweiten Luftfahrtmarktes verändern. Denn, wie die beiden Autoren auf Seite 15 ihrer Stellungnahme richtig feststellen, wird damit gerechnet, dass sich die einzelnen Teilmärkte mit sehr unterschiedlichen Raten entwickeln werden. Im Luftfrachtverkehr wird beispielsweise bei den Flügen innerhalb Asiens, zwischen Asien und Nordamerika, zwischen Asien und Europa und zwischen Nordamerika und Europa mit höheren Zuwachsraten und auf den restlichen Strecken mit niedrigeren Zuwachsraten gerechnet.

2. Für den Fall des Flugplatzes Hahn bedeutet dies, daß ein Anlaß für seine zivile Mitbenutzung davon abhängt, inwieweit, bei den nachfolgenden für die Bundesrepublik Deutschland konkreten Teilmärkten, Steigerungsraten zu erwarten sind, ob diese Steigerungsraten von den bereits vorhandenen 16 Internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland, den größeren Regionalflughäfen in Augsburg, Dortmund, Erfurt, Friedrichshafen, Hof, Kiel, Mönchengladbach und Paderborn/Lippstadt und den benachbarten ausländischen Flughäfen in Luxemburg, Metz-Nancy, Straßburg, Lüttich und Maastricht - Aachen aufgefangen werden können, und im Falle, dass die anderen Flugplätze tatsächlich Kapazitätsprobleme haben, ein Flugplatz im Hunsrück der geeignete Standort ist, um den Überhang aufzunehmen.

- 2.1 Der Luftverkehrsmarkt in Deutschland besteht aus folgenden Segmenten:

- Innerdeutscher Passagier- und Luftfrachtverkehr
- Innereuropäischer Passagier- und Luftfrachtverkehr
- Außereuropäischer Passagier- und Luftfrachtverkehr, unterteilt nach den Bereichen: Nordamerika, Südamerika, Afrika, Asien, Ozeanien

Der Passagierflugverkehr unterscheidet sich in Fachkreisen nicht wie die beiden „*Experten*“ behaupten in Linien- und Charterflugverkehr, sondern in Geschäftsreiseflugverkehr und Ferienflugverkehr. In diesem Zusammenhang ist seitens der Autoren ungeklärt geblieben, in welchen Regionen in Deutschland die behauptete Mehrmachfrage nach Geschäftsreiseflugverkehr und/oder Ferienflugverkehr und/oder Luftfrachtverkehr konkret oder zumindest mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Außerdem ist die Ursache der bisherigen und der für die Zukunft erwarteten Steigerungsraten, ebenfalls unterteilt nach Passagieren und Luftfracht, zu analysieren.

- 2.2 Wären die Autoren in dieser Form an ihre „*verkehrswissenschaftliche*“ Untersuchung herangegangen, so hätten sie unter anderem feststellen müssen, dass die Teilmärkte des innerdeutschen und des innereuropäischen Passagier- und Luftfrachtverkehrs, zumindest im Entfernungsbereich von 500 - 800 km in der Zukunft erhebliche Veränderungen erfahren werden, wenn nicht gar ein völliger Wegfall dieser Strecken zu verzeichnen sein wird.

Dies vor dem Hintergrund, daß Deutschland und Frankreich zur Zeit mit wachsenden Anstrengungen Hochgeschwindigkeitsschienenverbindungen zwischen den Metropolen aufbauen, nämlich in Deutschland die Nord-Süd-Verbindung Hamburg/Bremen-Hannover-München und die Ost-West-Stränge Berlin - Köln und Würzburg-Frankfurt-Köln. Dazu kommt die offensichtlich nun festgeschriebene Realisierung der Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin. Als Alternative für diese Verbindung ist auch eine ICE-Strecke von Hamburg nach Berlin geplant.

Frankreich ist aufgrund des früheren Einstieges in die Hochgeschwindigkeitsbahntechnologie schon wesentlich weiter. Hier gehen von Paris aus in alle Richtungen bereits TGV-Strecken. Eine internationale Anbindung in Richtung Köln und Barcelona ist in der Vorplanung. Die internationale Verbindung durch den Euro-Tunnel mit London bereits Realität.

Alle diese Beispiele lassen darauf schließen, dass es zu einer erheblichen Passagier- und Frachturnverteilung von der Luft auf die Hochgeschwindigkeitsbahnen kommen muß und nach Aussage von Verkehrsexperten nicht allein aus ökologischen sondern auch aus ökonomischen Gründen kommen wird.

Bei wissenschaftlicher Vorgehensweise mit dem Blickwinkel auf die Vorlage einer unabhängigen, seriösen, verkehrswissenschaftlichen Untersuchung hätten die Autoren zumindest den oben dargestellten Sachverhalt auf dessen mögliche Auswirkungen auf die zukünftig benötigten Kapazitäten der einzelnen Flughäfen berücksichtigen müssen. Es ist wissenschaftlich nämlich absolut unhaltbar, Wachstumsraten in die Zukunft fortzuschreiben und mögliche störende und veränderte Einflüsse unbewertet zu lassen, die Gegenstand allgemeiner Erkenntnisse sind.

- 2.3 Angesichts des großen Erfolges des TGV in Frankreich und des ICE in Deutschland muß man zwingend davon ausgehen, dass bei steigender Auslastung, höherer Taktfrequenz und Optimierung des Services diese Verkehrsart noch größeren Einfluß auf die Gesamtabwicklung von Verkehren im Bereich von 500 bis 800 km bekommen wird. Denn der Reisende bzw. der Frachtversender wird erfahrungsgemäß immer den für ihn kostengünstigeren und bequemeren Transportweg wählen und sich oder seine Fracht nicht nur aus Selbstzweck heraus einem Flugzeug anvertrauen.

Durch den Ausbau von Alternativen zum Flugverkehr auf den Nah- und Mittelstrecken wird es demnach nicht nur zu einer Konkurrenz zwischen Flughäfen kommen, sondern auch zwischen einzelnen Verkehrsträgern. Inwiefern dann Luftverkehr aufgrund seines hohen ökologisch unverträglichen Energieeinsatzes und aller damit verbundenen Probleme gegenüber Verkehrsträgern mit nachweislich besserer Umweltbilanz auf den Kurz- und Mittelstrecken noch bestehen kann, ist sehr zweifelhaft. Daß dies durchaus ein Thema ist, hätte selbst dem Staatssekretär a.D. Dr. Rehm und dem Ministerialdirigenten a.D. Dr. Winter bekannt sein müssen, denn immerhin gibt es auf höchster politischer Ebene seit längerem ernstzunehmende Überlegungen zur Einschränkung, wenn nicht gar zum Verbot von innerdeutschen und innereuropäischen Flügen im Bereich von 500 bis 600 km. Offenbar ist diese Problematik durch die sogenannten „Experten“ im Interesse ihrer Auftraggeber unterdrückt worden.

- 2.4 Gegen die wissenschaftlich nicht haltbaren Aussagen der beiden Autoren zum prognostizierten Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland, setzen die Kläger die Antithese, daß der behauptete Zuwachs durch die zu erwartende Mobilität bei den Passagieren durch Hochgeschwindigkeitsbahnsysteme und bei der Fracht durch Bahnsysteme und Lkw im Bereich von 500 - 800 km mittelfristig kompensiert wird. Mehr noch, es muß bei einer realistischen Prognose sogar davon ausgegangen werden, daß auf attraktiven Strecken, besonders zwischen den nationalen und internationalen Metropolen Europas, Bahnsysteme dem Flugverkehr Marktanteile abnehmen werden.

Denken die Kläger ihre realistische Prognose zur Entwicklung der Schnellbahnen und deren zu erwartende Auswirkungen auf den Flugverkehr insgesamt konsequent fort, so kommen sie zu dem Ergebnis, dass durch die Verlagerung von innerdeutschen und innereuropäischen Flügen auf die Schiene zwangsläufig die derzeit schon bestehenden Flughäfen ausreichend freie Kapazitäten erhalten, die dann für die lange Mittelstrecke und interkontinentale Langstrecken-

verbindungen zur Verfügung stehen. Daß dies durchaus mit den Interessen der Betreiber von Großflughäfen einhergeht, zeigt sich an der marktorientierten Strategie der ICE-Vernetzung, wie am Beispiel Frankfurt-Rhein-Main und Köln-Bonn deutlich wird.

- 2.4 Die Steigerungsraten der vergangenen Jahre bei den Passagierzahlen des zivilen Luftverkehrs sind insbesondere auf den Pendelflugverkehr von Staatsdienern (Beamtenshuttel) zwischen Köln-Bonn und Berlin als neuer Hauptstadt, den starken Zuwachs an Passagieren in den neuen Bundesländern und den Trend zu mehrfachen, über das Jahr verteilten, Kurzurlauben per Flugzeug (Osterferien, Herbstferien, Wochen mit Brückentagen) zurückzuführen.

Parallel dazu wurde schon lange vor der hier streitbefangenen Planungsentscheidung das Angebot sowohl an Abflughäfen als auch an Zielflughäfen besonders für den Ferienreiseflugverkehr in den letzten Jahren erheblich ausgeweitet, so daß es eines zusätzlichen Rückgriffs auf den Flugplatz Hahn nicht mehr bedurfte und bedarf. Bereits vor der Planungsentscheidung der Beklagten kam es an den kleineren Internationalen Verkehrsflughäfen wie Berlin-Schönefeld, Dresden, Leipzig/Halle, Nürnberg und Saarbrücken sowie verschiedenen Regionalflughäfen wie z.B. Erfurt, Augsburg, Hof, Paderborn-Lippstadt, Rostock-Laage, in den meisten Fällen nicht mehr zu einer vollen Auslastung des Fluggerätes. Deshalb werden zunehmend, besonders in den Zeiträumen außerhalb der großen Ferien, sogenannte Gabelflüge organisiert. Darunter versteht man eine oder mehrere innerdeutsche Zwischenlandungen zwecks Aufnahme zusätzlicher Passagiere mit gleichem Flugziel. Daß dies unter anderem eine nachhaltige Auswirkung auf die künstlich aufgeblähte Flugpassagierstatistik hat, liegt an der bei diesen Verfahren üblichen Zählweise, die an nachfolgendem Beispiel demonstriert wird.

**Wie werden 180 Passagiere gezählt, von denen
150 Passagiere aus Erfurt und 30 Passagiere aus Hahn stammen?**

Hinflug mit Spanair von Erfurt nach Gran Canaria, Zwischenlandung in Hahn
bei gleichzeitigem Wechsel der Flugnummer:

Flughafen	Flugnummer	Einsteiger	Aussteiger	Transit
Erfurt ab	SPP 5115	150	0	0
Hahn an	SPP 5115		150	0
Hahn ab	SPP 5116	150 + 30	0	0
Gran Canaria an			180	

Passagierstatistik: Erfurt: 150 Passagiere
Hahn: 330 Passagiere

Rückflug mit Spanair von Gran Canaria nach Hahn
Zwischenlandung in Erfurt

Flughafen	Flugnummer	Einsteiger	Aussteiger	Transit
Gran Canaria ab		180		
Erfurt an	SPP 5115	(150 neue Passagiere)	150	30
Hahn an	SPP 5115		30 (150 neue Passagiere)	

Passagierstatistik: Erfurt: 180 Passagiere
Hahn: 30 Passagiere

Aus diesem Flugzeugumlauf ergeben sich für die Fluggaststatistik insgesamt 690 Fluggäste. Wäre das Flugzeug von Erfurt direkt nach Gran Canaria geflogen, so wären lediglich 300 (2 x 150) Passagiere statistisch erfaßt worden. Folgedessen führen die 60 (2 x 30) Passagiere aus Hahn zu einer Erhöhung der gesamtdeutschen Fluggaststatistik um 390 Fluggäste.

Für die europäischen Fluggaststatistik werden sogar 1.050 Passagiere gezählt (690 + 2 x 180). Tatsächlich wurden aber lediglich 180 Personen befördert.

Dieses Beispiel beweist, wie schnell durch angewandte Statistik Wachstumsraten im zweistelligen Prozentbereich beim Passagieraufkommen erzielt werden können. Aus tatsächlich einem Passagier werden statistisch zwei, drei oder sogar sechs, es kommt nur auf die Menge der Zwischenlandungen und den Wechsel der Flugnummer an.

Ähnliche Möglichkeiten bestehen auch im Bereich Luftfracht, wo es mittlerweile bei Express-Dienstleistern, wie TNT, üblich ist, Päckchen sternförmig aus allen europäischen Ländern am sogenannten HUB, in unserem Beispiel Köln-Bonn, anzufliegen, um sie, wenn sie in ein anders Flugzeug umgeladen sind, an ihren Bestimmungsort zu transportieren.

Ein 1 Kilopäckchen auf dem Weg von z.B. Glasgow nach Birmingham wird folgendermaßen transportiert und gezählt:

Glasgow ab:	1 kg
Köln an:	1 kg
Köln ab:	1 kg
Birmingham an:	1 kg

Ergebnis: 4 kg Luftfracht.

Demzufolge ist auch den künstlich hochgetriebenen Steigerungsraten bei der Luftfracht der vergangenen Jahre mit großer Distanz zu begegnen, da die Steigerungsraten zumindest teilweise nur darauf zurückzuführen sind, dass die Luft-

fracht immer häufiger über den Umweg des HUB transportiert werden und nicht mehr auf direktem Weg.

Bedarfsprognosen auf der Grundlage so errechneten statistischen Materials haben keine Aussagekraft bei dem Versuch der Rechtfertigung des Aufbaus von zusätzlicher Flughafenkapazität auf dem Flughafen Hahn.

3. Für eine seriöse verkehrswissenschaftliche Stellungnahme ist es unumgänglich festzustellen, über welche Maximal-Kapazität an Flugbewegungen, Passagieren und Luftfracht die bereits vorhandenen deutschen Internationalen Verkehrs- und Regionalflughäfen verfügen. Ausgehend von der Jahreskapazität ist die Tageskapazität zu ermitteln, die wiederum in die Zeit von 06.00 - 22.00 und die Zeit von 22.00 - 06.00 Uhr aufzuschlüsseln ist. Dieser Maximal-Kapazität sind die tatsächlich durchgeführten Flugbewegungen, die transportierten Passagiere und die per Flugzeug beförderte Luftfrachtmenge gegenüberzustellen. Die qualifizierte Auswertung der von den einzelnen Flughäfen erfaßten statistischen Daten (Flugpläne, genaue An- und Abflugzeiten, Passagierstatistik, Luftfrachtstatistik, etc.) macht es möglich, die relativ genaue Verteilung der Passagierzahlen und der Luftfrachttonnage auf die einzelnen Quartale, Monate, Wochen, Tage und sogar Tagesstunden zu ermitteln. Der Vergleich der i.d.R. technisch bedingten Maximal-Kapazität der einzelnen Flughäfen und deren tatsächlicher Auslastung läßt mögliche Kapazitätsengpässe erkennen.

Außerdem kann anhand der so ermittelten Werten die für den angeblichen Bedarf des streitbefangenen Unternehmens besonders wichtige Frage geklärt werden, an welchen Standorten und zu welchen Tageszeiten denn überhaupt Kapazitätsengpässe bestehen.

Ergäbe z.B. eine solche Analyse, dass es an den Flughäfen Berlin-Schönefeld oder Hannover zu Beginn der Sommerferien in den entsprechenden Bundes-

ländern in der Zeit von 08.00 - 10.00 Uhr und 17.00 - 19.00 Uhr zu Engpässen bei der Abfertigung von Ferienflugreisenden kommt, so wären diese Kapazitätseingpässe nicht durch die Einrichtung eines weiteren Verkehrsflughafens auf dem Hunsrück zu lösen, geschweige denn, daß sie zur Planrechtfertigung eines nahezu uneingeschränkten Nachtflugbetriebes auf dem Flugplatz Hahn in irgend einer Form beitragen könnten.

Nur anhand der mit vorstehenden Verfahren ermittelten Zahlen ist es überhaupt möglich, eine wissenschaftlich korrekte Aussage über Kapazitätseingpässe an deutschen Verkehrsflughäfen zu treffen.

4. Aber auch ohne die korrekte wissenschaftliche Vorgehensweise sind anhand von allgemein verfügbaren Daten halbwegs realistische Aussagen über die Kapazitäten der einzelnen deutschen Internationalen Verkehrsflughäfen und Regionalflughäfen und deren Auslastung möglich, die allerdings bei den Auftragsgutachtern der Beigeladenen nicht vorkommen.

Hierzu haben die Kläger in der nachfolgenden Tabelle Nr. 1 die Fluggäste der Internationalen deutschen Verkehrsflughäfen sowie in Tabelle Nr. 2 die Fluggäste der über nennenswerten Geschäfts- und Reiseflugverkehr verfügenden Regionalflughäfen für das Jahr 1996 aufgelistet.

Tabelle Nr. 1
Verkehrsergebnisse der Internationalen
Verkehrsflughäfen
im Jahr 1996 im Bereich Fluggäste

<i>Flughäfen</i>	<i>Fluggäste</i>
Berlin gesamt	10.949.718
- Tegel	8.373.952
- Tempelhof	718.254
- Schönefeld	1.857.512

Bremen	1.580.484
Dresden	1.671.393
Düsseldorf	14.422.169
Frankfurt	38.761.174
Hamburg	8.194.877
Hannover	4.420.875
Köln/Bonn	5.227.128
Leipzig/Halle	2.177.472
München	15.688.095
Münster/Osnabrück	1.027.349
Nürnberg	2.225.005
Saarbrücken	394.535
Stuttgart	6.515.223
Gesamt	113.253.497

Quelle:

Jahresbericht der Arbeitsgemeinschaft
Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

Tabelle Nr. 2

**Verkehrsergebnisse der
Regionalflughäfen
im Jahr 1996 im Bereich Fluggäste**

Flughafen	Fluggäste
Augsburg	136.938
Dortmund	449.005
Erfurt	308.388
Friedrichshafen	295.077
Hof	70.641
Kiel	91.696
Mönchengladbach	126.172
Paderborn/Lippstadt	535.605
Summe	2.013.522

Quelle:

Jahresbericht der Arbeitsgemeinschaft
Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

In den nachfolgenden Tabelle Nr. 3 und Nr. 4 haben die Kläger die im gleichen Zeitraum an den Flughäfen umgeschlagene Luftfrachtmenge und die davon im sogenannten „Trucking“, d.h. per Lkw transportierte Luftfracht, gesondert ausgewiesen.

Tabelle Nr. 3

Verkehrsergebnisse der internationalen Verkehrsflughäfen
Jahr 1996 im Bereich der Luftfracht

<i>Flughafen</i>	<i>Luftfracht in to</i>	<i>Luftfracht in to inkl. Trucking</i>	<i>Trucking in to</i>
Berlin gesamt	33.783	39.713	5.930
- Tegel	18.747	24.324	5.577
- Tempelhof	325	325	0
- Schönefeld	14.711	15.064	353
Bremen	2.643	26.873	24.230
Dresden	1.476	4.327	2.851
Düsseldorf	58.695	109.047	50.352
Frankfurt	ca. 1.000.000	1366.400	366.400
Hamburg	36.467	65.252	28.785
Hannover	11.478	11.478	0
Köln/Bonn	322.521	356.290	33.769
Leipzig/Halle	3.069	4.500	1.431
München	82.948	150.248	67.300
Münster/Osnabrück	704	13.186	12.482
Nürnberg	45.364	75.760	30.396
Saarbrücken	740	2.420	1.680
Stuttgart	18.994	72.505	53.511
Gesamt	1.618.882	2.297.999	679.117

Quelle:

Jahresbericht der Arbeitsgemeinschaft
Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

Tabelle Nr. 4

**Verkehrsergebnisse der Regionalflughäfen
Jahr 1996 im Bereich Luftfracht**

Flughafen	Luftfracht in to	Luftfracht in to inkl. Trucking	Trucking in to
Augsburg	19,9	19,9	0,0
Dortmund	5,6	409,6	404,0
Erfurt	128,0	147,4	19,4
Friedrichshafen	99,4	99,4	0
Hof	0	0	0
Kiel	0	0	0
Mönchengladbach	9,0	9,0	0
Paderborn/Lippstadt	46,0	1.946,0	1.900,0
Summe	307,9	2.631,3	2.323,4

Quelle:

Jahresbericht der Arbeitsgemeinschaft
Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

Zum Abschluß haben die Kläger in den nachfolgenden Tabelle Nr. 5 und Nr. 6 die Flugbewegungen im Jahr 1996 aufgelistet.

Tabelle Nr. 5

**Verkehrsergebnisse der Internationalen
Verkehrsflughäfen
im Jahr 1996
Flugbewegungen**

Flughäfen	Flugbewegungen
Berlin gesamt	219.861
- Tegel	121.673

- Tempelhof	49.098
- Schönefeld	49.090
Bremen	50.201
Dresden	46.514
Düsseldorf	177.883
Frankfurt	384.971
Hamburg	148.696
Hannover	90.283
Köln/Bonn	139.303
Leipzig/Halle	50.088
München	233.254
Münster/Osnabrück	58.342
Nürnberg	78.836
Saarbrücken	22.098
Stuttgart	135.253
Gesamt	1.835.583

Quelle:

Jahresbericht der Arbeitsgemeinschaft
Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

Tabelle Nr. 6

Verkehrsergebnisse der Regionalflughäfen
Jahr 1996
Flugbewegungen

Flughafen	Flugbewegungen
Augsburg	49.554
Dortmund	39.413
Erfurt	16.608
Friedrichshafen	29.244
Hof	11.664
Kiel	21.544
Mönchengladbach	59.696
Paderborn/Lippstadt	48.631
Summe	276.354

Quelle:

Jahresbericht der Arbeitsgemeinschaft
Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

Bereits anhand der Verkehrsergebnisse für das Jahr 1996 läßt sich erkennen, dass die meisten deutschen Internationalen Verkehrsflughäfen und Regionalflughäfen über umfangreiche freie Kapazitäten für Flugzeugbewegungen verfügen, die gleichermaßen für Passagierflugverkehr als auch für Luftfrachtflugverkehr genutzt werden könnten. Die Internationalen Verkehrsflughäfen von Dresden, Leipzig-Halle, Münster-Osnabrück und Nürnberg besitzen eine flugtechnische Infrastruktur und so viele freie Slots, die sie, ggf. mit einem Ausbau der Abfertigungseinrichtungen, in die Lage versetzen, zumindest die gleichen Passagierzahlen wie der Flugplatz Stuttgart zu bewältigen. Hannover, Hamburg und Köln-Bonn sind aufgrund ihrer Flughafeninfrastruktur, insbesondere des Bahnsystems, vergleichbar mit Düsseldorf. Alleine die sieben genannten Flugplätze verfügen somit über eine Kapazitätsreserve von ca. 20 - 25 Mio. Passagieren.

Durch den geplanten Ausbau des Flughafens in Berlin-Schönefeld zum Großflughafen mit einer Kapazität bei 2 Bahnen von zunächst 18 Millionen Passagieren, in der zweiten Ausbaustufe bei 3 Bahnen von ca. 30 Millionen Fluggästen und im Endausbau bei 4 Bahnen von ca. 40 Millionen Passagieren, wird Flughafenkapazität, insbesondere auch für Interkontinentalverbindungen, bereitgestellt werden. Aufgrund des Statusses der Bundeshauptstadt und der Entwicklung hin zu einer Mega-Stadt, ähnlich wie Paris und London, kann erwartet werden, dass auch ein Teil des heute noch in Frankfurt abgewickelten Flugverkehrs, zumindest was den Transitbereich betrifft, zukünftig über Berlin verlaufen wird. Immerhin hat sich die internationale Position des Flughafens Frankfurt, dem Luftdrehkreuz Deutschland, nicht zuletzt durch die deutsche Teilung nach dem zweiten Weltkrieg und dem damit verbundenen Ausfall der Millionenstadt

im internationalen Luftverkehr entwickelt. Dies zeigt, dass sogar kurzfristig mit einer erheblichen Veränderungen bei der Verteilung des internationalen Flugverkehrs in und über Deutschland zu rechnen ist. Verstärkend kommt hinzu, dass Berlin als idealer Ausgangspunkt für die wirtschaftliche Entwicklung Osteuropas und der asiatischen Republiken Russlands angesehen wird.

Auch der neue Flughafen München II verfügt noch über umfangreiche freie Kapazitäten, zur Zeit wird z.B. bereits der Neubau des Terminal 2 geplant. Auch dieser Flughafen versucht, Frankfurt im Interkontinental-Flugverkehr und auf der Langstrecke, insbesondere nach Süden, Südosten und Osten, Marktanteile abzunehmen. Die Verkehrsflughäfen in Saarbrücken und Bremen sowie die bereits am Markt etablierten Regionalflugplätze in Augsburg, Erfurt, Friedrichshafen, Hof, Kiel, Mönchengladbach und Paderborn-Lippstadt sind ebenfalls nicht ausgelastet. Diese Flughäfen verfügen über umfangreiche Kapazitätsreserven bei den Flugbewegungen und somit auch im Bereich des Passagierflugverkehrs. Die behaupteten Kapazitätsengpässe an den Internationalen Flughäfen in Frankfurt, Düsseldorf, Stuttgart und Hamburg sind bereits mit Schriftsatz vom 27.08.1996 mit ausführlichem und eindeutigen Zahlenmaterial widerlegt worden

Zwischenzeitlich plant die Frankfurter Flughafen AG gemäß dem als

Anlage 1

beigefügten Auszug aus einem Bericht der Kommission zur Abwehr des Fluglärms für den Flughafen Frankfurt vom 23.04.1997 für die Zukunft eine Steigerung um 40.000, von 390.000 Flugbewegungen auf zunächst 430.000 Flugbewegungen und zu einen späteren Zeitpunkt um weitere 30.000 Flugbewegungen auf 460.000 Flugbewegungen pro Jahr.

Flugbewegungen repräsentieren wiederum Flugzeuge, die je nach Sitzplatzanzahl eine Menge x an Passagieren transportieren. Also kann davon ausgegangen werden, daß auch der Rhein-Main-Flughafen Frankfurt mit einer Kapazitätssteigerung bei den Passagieren rechnet, die er nach eigenen Angaben auch bewältigen kann. Dabei ist im Falle Frankfurt noch unberücksichtigt geblieben, dass mittelfristig mit Flugzeugen gerechnet werden darf, die bis zu 1.000 Passagiere transportieren können, wie z.B. der Airbus A3XX. Ein solches Flugzeug benötigt zwar eine größere Abfertigungskapazität am Boden. Mit dem Terminal 2 hat Frankfurt bereits die erforderlichen Schritte unternommen, um diese Aufgabe zu bewältigen. Gleichzeitig benötigt ein solches Flugzeug flugtechnisch nur einen Slot und statistisch produziert es nur zwei Flugbewegungen.

Am Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel wurde gemäß dem als

Anlage 2

beigefügten Schreiben der Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger Hamburg E.V. zwischenzeitlich das Planfeststellungsverfahren für die Erweiterung des Vorfeld 2 um 23 zusätzliche Abfertigungspositionen eingeleitet. Damit können in Hamburg gegenüber heutzutage 8 Mio. Passagieren künftig bis zu 14 Mio Passagiere abgefertigt werden.

Der Flughafen Münster-Osnabrück plant seine Start- und Landebahn auf 3.600 Meter zu verlängern, um künftig auch Interkontinentalflugverkehr abwickeln zu können.

Der Flughafen Dortmund-Wickede verlängert derzeit seine Start- und Landebahn um 400 Meter, um noch in diesem Jahr mit größeren Regionalflugzeugen seine Passagierzahlen um 35 Prozent zu erhöhen.

Auch auf dem Nachbarflughafen des Flugplatzes Hahn in Saarbrücken investiert die Flughafengesellschaft gemäß einem Bericht des Trierischen Volksfreund vom 3. Februar 1996 insgesamt 30 Millionen DM in ein erweitertes Abfertigungsterminal und ein neues Parkhaus. Für 1999 plant der Saar-Airport mit jährlich einer halben Million (1996: 394.535) Passagieren.

Die Analyse der Kapazitäten im Passagierflugverkehr wird abgerundet durch die Betrachtung der insbesondere bei deutschen Fluggästen der Grenzgebiete beliebten Flugplätze im benachbarten Ausland wie Amsterdam, Maastricht, Luxemburg, Straßburg, Basel-Mulhouse und Zürich-Kloten. Auch diese Flughäfen sind im Bereich des Passagierflugverkehrs nicht ausgelastet und beabsichtigen dennoch ihre Kapazitäten nachhaltig zu erweitern.

Insbesondere die Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa hat im Vorfeld ihrer Realisierung zu Verwerfungen in der Flugbewegungsstatistik und damit auch bei der Feststellung der Menge der zur Verfügung stehenden Slots an den deutschen Verkehrsflughäfen, insbesondere jedoch an den großen internationalen Verkehrsflughäfen, geführt. In Erwartung eines härteren Wettbewerbs auf dem europäischen Markt haben besonders die marktführenden Fluggesellschaften, wie in Deutschland die Lufthansa, Slots gekauft und mit kleinen Flugzeugmuster besetzt, um sie sich für die Zukunft zu sichern. Damit haben sie den Zugang zu Slots für ihre Mitbewerber erheblich erschwert. Dies gilt besonders für den Flughafen Frankfurt-Rhein-Main. Aufgrund der Attraktivität dieses Flughafens bei Passagieren, Carriern und im Hinblick auf den Home-Base-Status der Lufthansa und der Condor wurde insbesondere hier nach diesem Muster verfahren

Ein statistischer Slot sagt nichts über die Größe des Flugzeuges aus, das ihn besetzt und gibt damit auch keine Information über die Menge der Passagiere, die über diesen Slot transportiert wird. Es bleibt somit den Fluggesellschaften

überlassen, mit welchem Fluggerät und in Absprache mit dem Flugplankoordinator für welche Strecke der Slot belegt wird, so daß es nun, nach Liberalisierung des europäischen Marktes, Praxis ist, sukzessive, je nach Passagieraufkommen, den besetzten Slot auch mit größeren Maschinen zu bedienen, andere Flugrouten anzubieten und damit eine mögliche, erhöhte Nachfrage auf den verschiedensten Strecke zu befriedigen. Mit dieser Feststellung ist klar, daß die vorgelegten Slots-Statistiken keine präzisen Aussagen über die tatsächlichen Kapazitäten geben und aus ihnen auch nicht zu ersehen ist, wo genau die Kapazitätsgrenze im Passagierbereich eines Flughafens liegt.

Die Richtigkeit dieser Aussage wird bestätigt durch die Flugbewegungs-, Passagier- und Luftfrachtstatistik des Flughafen Frankfurt. In deren Magazin „Gateway Frankfurt the magazine of Frankfurt Airport“ Spring 1997 heißt es auf Seite 89:

„January 1997 got the New Year off to a strong start with passenger traffic reaching 2,732.371 - up 2.8 per cent on the same month last year. Cargo tonnage grew even faster, by 5.8 per cent, to 100.961 metric tons. In contrast, the number of take-offs and landings actually dropped 0.4 percent to 30,349, with more large aircraft being used for cargo and passenger services.“ (Unterstreichung nicht im Original)

Aus diesem Grund ist es nach Auffassung der Kläger unhaltbar, wie die Privatgutachter der Beigeladenen pauschal zu behaupten, es gäbe klar feststellbare und nicht zu bewältigende Kapazitätsengpässe an deutschen Verkehrsflughäfen..

6. Noch viel größer als die Kapazitätsreserven im Passagierflugverkehr sind die Reserven für die Beförderung von Luftfracht an den deutschen Internationalen Verkehrsflughäfen und Regionalflughäfen.

Die in den Tabellen Nr. 3 und Nr. 4 aufgelisteten Luftfrachtmengen an den einzelnen Internationalen Verkehrsflughäfen und bedeutenden Regionalflughäfen sind mit Ausnahme der Tonnage an den Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf, München und Köln-Bonn als eher gering anzusehen. Demzufolge verfügen insbesondere die Internationalen Verkehrsflughäfen Tegel, Tempelhof, Schönefeld, Bremen, Dresden, Hamburg, Hannover, Leipzig/Halle, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart sowie die Regionalflughäfen in Augsburg, Dortmund, Erfurt, Friedrichshafen, Hof, Kiel, Mönchengladbach und Paderborn/Lippstadt zwangsläufig über erhebliche Kapazitätsreserven für die Beförderung von Luftfracht. Ähnlich wie bei der Abfertigung von Passagierflugverkehr kann davon ausgegangen werden, daß die meisten der zuvor genannten Flughäfen, ggf. mit dem Neubau von Abfertigungseinrichtungen, mindestens ebensoviel Fracht abfertigen könnten, wie beispielsweise der Flughafen Hamburg oder sogar der Flughafen Düsseldorf. Dies auch unter dem Gesichtspunkt, dass sich der Neubau von Anlagen zur Frachtabfertigung im Verhältnis zum Neubau von Einrichtungen zur Abfertigung von Passagieren wesentlich kostengünstiger verhält. Auch im Bereich der Luftfracht repräsentieren Flugbewegungen wiederum Flugzeuge, die je nach Ladevolumen eine Menge x an Luftfracht transportieren. So bereitet gemäß einem Bericht in der Juni-Ausgabe der Luftfahrerzeitschrift "Aero-Kurier" das Paketunternehmen TNT Express die Einführung größerer Frachtflugzeuge (Airbus A 300, Boeing 757) vor, um den wachsenden Bedarf auf den europäischen Frachtrouten decken zu können.

Bei einer entsprechendem Nachfrage an Luftfrachttonnage an den zuvor aufgelisteten Internationalen Verkehrsflughäfen und Regionalflughäfen kann diese Nachfrage durch die bestehenden Anlagen problemlos bedient werden.

Die Auflistung in den Tabellen Nr. 5 und 6 zeigt, daß über die gesamte Bundesrepublik Deutschland verteilt flächendeckend umfangreiche freie Slots und somit Abfertigungskapazitäten für Luftfracht zur Verfügung stehen. Wie schon

im Schriftsatz vom 27.08.1996 bereits ausgeführt wurde, verfügen selbst die bereits heute mit höheren Luftfrachttonnage operierenden Internationalen Verkehrsflughäfen wie Frankfurt, Köln-Bonn, München und Düsseldorf über freie Kapazitäten bei der Luftfracht.

Gemäß dem als

Anlage 3

beigefügten Zeitungsartikel sind die Frachtanlagen der Cargo City Süd am Frankfurter Rhein-Main-Flughafen im Mai 1997 in Betrieb gegangen. Gemäß dem als

Anlage 4

beigefügten Informationsschreiben der Frankfurter Flughafen AG, das diese Anfang Mai 1997 ihren Frachtkunden hat zukommen lassen, verfügt der Frankfurter Flughafen über „*Plenty of Cargo Slots*“, d.h. umfangreiche Slots für Nurflechter. Darüber hinaus gewährt der Flughafen Frankfurt Rhein-Main „50% discount on landing charge for off-peak slots“, d.h. einen Preisnachlaß von 50% bei den Start- und Landegebühren, wenn die Nurflechter ihre Operationen in die Tagesrandzeiten zwischen 21.00 - 23.59 Uhr und 05.00 - 07.00 Uhr verlegen.

Gerade die Vorgehensweise des Flughafens Frankfurt zeigt, dass es in enger Kooperation mit den Airlines möglich ist, Marketingprojekte wie die Verlegung von Flugbewegungen in die Tagesrandzeiten zu entwickeln, die für die Fluggesellschaften den Vorteil haben, dass die Bodenzeiten der Flugzeuge reduziert bzw. die Flugzeiten maximiert werden und für den Flughafen den Vorteil haben, dass die Bedingungen der Nachtflugbeschränkungen eingehalten werden, und

für die Bevölkerung den Vorteil haben, dass sie nachts ungestörter schlafen kann. Derartige Bemühungen um intelligente Lösungen der Nachtflugproblematik sind jedoch seitens der Beklagten und der Beigeladenen bisher in keiner Weise zu erkennen. Im Gegenteil. Beklagte und Beigeladene versuchen gerade durch den rücksichtslosen, uneingeschränkten Nachtflug, der nachweislich die Bevölkerung im Umland des Flughafens erheblich belasten wird, Marktanteile sozusagen um jeden Preis zu erkämpfen.

7. Mittels der vorstehenden Ausführungen ist plausibel bestätigt worden, daß es weder Angebotslücken noch Nachfrageüberhänge im Passagier- und Luftfrachtbereich gibt, genausowenig wie es an Flughafenkapazität in Deutschland und besonders in Rheinland-Pfalz mangelt, ganz so, wie es bereits 1991 in einem Gutachten der Prognos AG für den Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes Rheinland-Pfalz nachzulesen ist. Die Wunschvorstellungen der „Auftragsgutachter“ Winter/Rehm sind dadurch eindeutig widerlegt. Der wiederkehrende Hinweis der Autoren, Hahn müsse eine weitgehende bestandskräftige Nachtflugfreiheit haben, um auf dem Markt überhaupt konkurrenzfähig zu sein, bestätigt ganz im Gegenteil sogar, daß objektiv gesehen kein wirklicher Bedarf für zusätzliche Flughafenkapazität in Form des Flugplatzes Hahn besteht. Andernfalls müßte nämlich der Flugplatz Hahn nicht mit äußerst günstigen Preisen und bundesweit einmaligen grenzenlosen Nachtflugfreiheiten, wie sie zum Beispiel bereits zum heutigen Zeitpunkt durch die großzügige Vergabe von Sondergenehmigungen nach § 25 Abs. 1 des LuftVG auch für sehr laute, unklassifizierte russische Frachtmaschinen gewährt werden, um Nachfrager werben. Die Ursache für die mangelnde Nachfrage und die damit zwangsläufig einhergehenden massiven Bemühungen, Nachfrage am Flugplatz Hahn künstlich zu erzeugen, liegt nicht in der fehlenden bestandskräftigen Nachtfluggenehmigung, wie es die beiden Autoren glauben machen wollen, sondern einzig und alleine in dem fehlenden tatsächlichen Bedarf.

Untermuert wird diese Einschätzung von der Tatsache, dass bereits am Markt etablierte, neuere Flughäfen wie Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Leipzig/Halle mit bestandskräftiger Nachtfluggenehmigung und damit potentielle Konkurrenten des Flughafens Hahn insgesamt kaum nennenswerte Luftfrachtmengen abfertigen. Auch die von den beiden selbsternannten „Sachverständigen“ als ausländische Referenzflughäfen mit fast grenzenloser Nachtflugfreiheit bezeichneten Flughäfen Oostende und Lüttich schlagen so wenig Passagiere und Luftfracht um, dass sie in der als

Anlage 5

beigefügten Statistik der großen europäischen Verkehrsflughäfen für das Jahr 1992 noch nicht einmal enthalten sind.

Im Gegensatz dazu werden an Flughäfen wie München, trotz deren bewegungsfreier Kernzeit zwischen 01.00 und 05.00 Uhr, sowie an den Flughäfen Düsseldorf, Stuttgart, Hamburg und Luxemburg trotz strenger Nachtflugbeschränkungen erhebliche Mengen an Luftfracht umgeschlagen. Auch am Flughafen Zürich-Kloten, dem mit den strengsten Nachtflugbeschränkungen ausgestatteten Internationalen Verkehrsflughafen Europas, werden gemäß einem Bericht des Aero-Kurier sehr große Mengen, 1996 beispielsweise 322.745 Tonnen, Luftfracht abgefertigt.

Die Nachtflugfreiheit ist also offensichtlich nicht das Kriterium für eine rege Nachfrage nach Abfertigungskapazität von Luftfracht. Selbst der größte europäische Verkehrsflughafen, London-Heathrow, hat eine bewegungsfreie Kernzeit von 24:00 Uhr - 05:30 Uhr und seine gewaltige Potenz somit ohne uneingeschränkten Nachtflug erworben.

An den zuvor genannten Flughäfen scheinen Express-Dienstleister, im Gegensatz zu Köln-Bonn und Brüssel, nicht so stark vertreten zu sein. Denn Express-Dienstleister sind scheinbar die Einzigen, die eine verhältnismäßig große Nachtflugfreiheit benötigen, um ihren spezifischen Geschäften nachzugehen.

Nachtflugfreiheit ist jedoch nicht das einzige Entscheidungskriterium für deren Standortentscheidung. Vielmehr entscheiden sich Express-Dienstleister bei ihrer Standortwahl offensichtlich immer für die Menge und die Nähe zu potentiellen Kunden, das heißt für Flughäfen mit relativer Nachtflugfreiheit in Ballungszentren in zentraler euro-geographischer Lage.

So hat sich der Express-Dienstleister UPS aus diesen Gründen langfristig an den aus wirtschaftsstrategischer Sicht günstigen Standort Köln-Bonn gebunden

„ Der Köln-Bonner Flughafen ist für uns ein idealer Standort, da wir von hier aus etwa 60 % unseres europäischen Marktes ... am Boden erreichen können. “ (Unterstreichung nicht im Original)
und

„ Jede Standortverlagerung in Richtung Westen, ... sei mit längeren LKw-Transportzeiten zu deutschen Ballungsgebieten verbunden.“

- Kay Olaf Mühle, Geschäftsführer der UPS Air International District, Troisdorf in VDI-Nachrichten Nr. 40 vom 10.11.1996 -

und hat aus diesem Grund mit einem Aufwand von 22,5 Millionen DM seine Abfertigungskapazität von ehemals stündlich 7.000 Paketen fast verdoppelt. Außerdem hat UPS sich weitere räumliche Kapazitäten für das Wachstum durch die Übernahme der Abfertigungshallen des Wettbewerbers TNT gesichert. Federal Express (FedEx) ist von seinem belgischen Standort Brüssel in die Metropole Paris umgezogen, da im vergleichbaren Umfeld von Paris 8 Mil-

lionen Menschen gegenüber nur 5 Millionen Menschen in Brüssel leben. Emery Worldwide hat seinen Europa-Hub von Maastricht nach Brüssel verlagert. TNT wechselt von Köln-Bonn in das aus Luftfahrersicht nahegelegene belgische Lüttich, ohne damit an Marktnähe zu verlieren, im Gegenteil, laut Aussage von TNT sind 70 % ihrer Kunden besser von Lüttich zu erreichen. Nach Informationen der Kläger wird als Ersatz für TNT der Expressdienstleister DHL seinen HUB nach Köln-Bonn verlegen.

Die sog. „Verkehrswissenschaftler“ gehen bei ihrer Aussage, der Flugplatz Hahn sei mit einer uneingeschränkten Nachtfluggenehmigung interessant für Express-Dienstleister, von einer durch nichts zu beweisenden spekulativen Annahme aus und lassen die betriebswirtschaftlich entscheidenden Faktoren für eine Standortwahl dieser Unternehmen unberücksichtigt. Einzig die Nähe zum Markt, sowohl beim Versender als auch beim Empfänger, die Größe des Marktes, das heißt die wirtschaftlichen Potentiale des Einzugsgebietes (Bevölkerungszahl und -dichte, Bevölkerungsstruktur, Kaufkraft, Anzahl, Größe, Kundenstruktur und internationale Ausrichtung der im Einzugsgebiet ansässigen Industrie- und Handelsunternehmen, konkrete Empfänger und Versender von Luftfracht und deren anfallende Luftfracht etc.) und die Nähe zu Konkurrenzflughäfen sowie deren Marktstärke sind die ausschlaggebenden Faktoren für eine ausreichende Nachfrage nach Frachtflugverkehr und somit nach Flughafenkapazität. Dies gilt auch für die Expressdienstleister. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen ist dies auch äußerst sinnvoll, denn durch die Lage des HUBs in einem euro-geographisch zentral gelegenen Wirtschaftszentrum fällt eine Menge an Fracht in unmittelbarer Nähe zum HUB an und muß nicht über große Entfernungen transportiert werden. Aus Kostengründen wird jeder Express-Dienstleister versuchen, einen Großteil seiner Fracht so nah als möglich an der zentralen Verteilerstelle zu akquirieren, dass damit zumindest eine Grundauslastung seiner Kapazität erreicht wird. Express-Dienstleister mit dem lukrativsten Einzugsgebiet um ihren HUB können damit die günstigsten Preise anbieten und

sind alleine dadurch in der Lage, erfolgreich am Markt zu bestehen. Im Umkehrschluß wird der Expres-Dienstleister mit der größten Entfernung zu potentiellen Kunden und damit verbundenen langen Transportwegen und Zeiten zu seinem HUB, die größten Probleme haben, marktgerechte Preise zu kalkulieren und läuft Gefahr, Marktanteile abzugeben. Das heißt im besonderen Maße ist die wirtschaftliche Potenz, auch und gerade die der Region in der der Flughafen der Wahl liegt, mitentscheidend für eine Standortentscheidung.

Diese Auffassung teilen die Kläger im Übrigen mit der Geschäftsleitung des Rhein-Ruhr Flughafens Düsseldorf. Dass ein regionaler Bedarf für die Entwicklung eines Flughafens und seinen Bestand von ausschlaggebender Bedeutung ist, zeigt das Beispiel des Rhein-Ruhr-Flughafens Düsseldorf, der gemäß dem als

Anlage 6

beigefügten Schreiben, lange Jahre vergeblich versucht hat, Luftverkehr von Düsseldorf nach Köln-Bonn zu verlagern. Der Markt, also Fluggesellschaften, Reiseunternehmen, Passagiere, Fracht- und Postversender hat dieses Angebot nicht angenommen. Deshalb kommt die Geschäftsleitung des Rhein-Ruhr-Flughafens zu dem Schluß, dass

"... die Entwicklung des zivilen Luftverkehrs auf dem Flughafen Hahn davon" abhängt ", ob er einen regionalen Markt hat."

Und weiter heißt es:

"In der gegenwärtigen angespannten wirtschaftlichen Situation, in der sich viele Fluggesellschaften befinden, werden sie auf Dauer nur solche Flughäfen bedienen wollen, die eine ausreichende Auslastung ihrer Flugzeuge gewährleisten."

8. Daß dies am Flugplatz Hahn nicht gewährleistet ist, zeigen die inzwischen ein-
gestellten Geschäftsreiseflugverbindungen nach Berlin (außer Montags), Han-
nover, Mönchengladbach und Paris, die nach Abschluß der ersten Saison nicht
mehr angebotenen Ferienflugreisen nach Kreta und Gran Canaria sowie die be-
reits vor dem Erstflug gecancelten Flugziele Tunesien (1995), Antalya (1996)
und Nordzypem (1997). Auch die mehrfach angekündigten Wochenendflugrei-
sen mit Urlaubern aus Hamburg, Berlin und Dresden sind außer einem Tage-
strip anläßlich eines Flugtages mangels Nachfrage nie zustande gekommen.

Auch die in der „*Verkehrswissenschaftlichen Stellungnahme*“ präsentierten Fe-
rienflugreise für die Sommersaison 1997 nach Antalya bleibt am Boden. Die
Flugverbindung nach Istanbul ist im April 97 endgültig eingestellt worden, nach-
dem nach ca. 3 Monaten Betriebszeit und ca. 20 Gabelflügen fast alle potentiell-
en Interessenten aus dem Einzugsgebiet des Flugplatzes Hahn (Fahrzeit max.
45 Minuten) einmal in Istanbul waren.

9. Die „*Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme*“ weist jedoch weitere Halb wahr-
heiten, Unzulänglichkeiten und Unstimmigkeiten auf.
9. Wie aus den Tabellen Nr. 3 und Nr. 4 ersichtlich ist, wurde auf den deutschen
Internationalen Verkehrsflughäfen im Jahr 1996 von den insgesamt 2.297.999
Mio Tonnen Luftfracht ein Anteil von 679.117 Tonnen, gleich 29,55 Prozent und
bei den bedeutenden Regionalflughäfen von den 2.631,3 Tonnen ein Anteil
von 2.323,4 Tonnen, gleich 88,30 Prozent, nicht per Flugzeug geflogen, son-
dern mit dem Lkw "getruckt". Den Tabellen Nr. 3 und Nr. 4 ist auch zu entneh-
men, dass die nach Angaben der beiden „*Experten*“ über Nachtflugfreiheit, zum

Teil sogar mit Kapitel II - Fluggerät, verfügenden Verkehrsflughäfen Dresden, Leipzig-Halle, Münster-Osnabrück und Paderborn-Lippstadt trotz dieser "idealen" Voraussetzungen für Frachtflug keinerlei nennenswerte Luftfrachttonnage umschlagen. Ausgerechnet an den beiden geme als Referenzflughäfen für den Flugplatz Hahn herangezogenen Flughäfen Münster-Osnabrück und Paderborn-Lippstadt wurden 1996 lediglich 13.186 bzw. 1.946 Tonnen Luftfracht abgefertigt, von denen allerdings in Münster-Osnabrück 94,66 und in Paderborn-Lippstadt 97,64% nicht im Flugzeug geflogen, sondern über die Straße mit dem Lkw gefahren wurden. Auffallend an den Tabellen sind auch die niedrigen Trucking-Anteile der Flughäfen Frankfurt/Main mit 26,81% und Köln-Bonn mit 9,50%. Hauptgrund hierfür sind die zahlreichen "Umsteigemöglichkeiten" für Fracht sowohl im Nurfrachtbereich, als auch bei der Beifracht. In Frankfurt und Köln starten und landen große Verkehrsflugzeuge. Warenströme der Luftfracht werden an diesen beiden Standorten gebündelt und verteilt. Die Anteile der Flughäfen München und Düsseldorf liegen im Trucking bei 44,79 bzw. 46,17%. Etwa jede zweite Tonne, für die Luftfrachtpreise bezahlt wurden, nimmt hier den Weg über die Straße.

Von den meisten anderen Flughäfen und insbesondere den Regionalflughäfen rollt die Luftfracht überwiegend über die Straße zu den international angebundenen Luftknoten Frankfurt, Amsterdam, Paris, Brüssel, Zürich oder Wien. Dies erfolgt nach genauen Zeitplänen in der Nacht. Treten bei diesen sogenannten Road Feeder Services dennoch Zeitverluste auf, werden sie aufgrund der Gesamttransportzeit bei interkontinentaler Standardfracht als vernachlässigbar betrachtet. Bei der Europa-Luftfracht oder Expresfracht hingegen bietet selbst nach Einschätzung des Kölner Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) der Luftfrachtersatzverkehr per Lkw eine kalkulierbare termingerechte und preiswerte Alternative zum Luftverkehr.

Den entsprechenden Zeitungsartikel mit dieser Aussage fügen wir als

Anlage 7

bei.

9.2 Mit der Aussage auf Seite 17 ihrer „Verkehrswissenschaftlichen Stellungnahme“

*„Expreßluftfracht wird fast ausschließlich nachts abgewickelt.
Die Tageszeit gehört der Zustellung auf dem Landewege“*

versuchen die beiden Autoren den Eindruck zu erwecken, als würde die gesamte Expreßfracht nachts mit Flugzeugen transportiert. Völlig außer Acht lassen sie, dass, wie die Aussage des Bundesamtes für Güterverkehr gezeigt hat, ein nicht unerheblicher Teil der national verteilten Fracht nachts per Lkw transportiert wird.

Insbesondere angesichts der umgeschlagenen Luftfrachtmengen per Flugzeug und per Lkw an anderen Flughäfen wie

	Luftfracht in to	Trucking in to
Berlin gesamt	33.783	5.930
Bremen	2.643	24.230
Düsseldorf	58.695	50.352
Hamburg	36.467	28.785
Hannover	11.478	0
Münster-Osnabrück	704	12.482
Paderborn-Lippstadt	46	1.900
Friedrichshafen	99	0

ist nicht nachvollziehbar, bei welchen Unternehmen im Einzugsbereich des Flugplatzes Hahn die Air-France die von den beiden „Experten“ in ihrer Ver-

kehrswissenschaftlichen Stellungnahme auf Seite 5 prognostizierten 60.000 bis 70.000 Tonnen Luftfracht akquirieren will, wenn selbst bei Flughäfen in Wirtschaftszentren und Ballungsgebieten wie Hannover, Bremen oder Berlin nur 11.478, 24.230 bzw. 39.713 Tonnen Luftfracht anfallen.

Unterstellt, dass tatsächlich 60.000 bis 70.000 Tonnen Luftfracht auf dem Flugplatz Hahn abgefertigt werden, hätte der Flugplatz Hahn auf einen Schlag die siebtgrößte Menge Luftfracht aller deutschen Verkehrsflughäfen und würde dabei selbst einen so renommierten, alteingesessenen, mit über Jahrzehnten gewachsenen Strukturen ausgestatteten Flughafen wie Hamburg, hinter sich gelassen.

- 9.3 Im Zusammenhang mit dem Luftfrachtvolumen von 60.000 bis 70.000 Tonnen behaupten die beiden durch die Beigeladenen engagierten Autoren, daß ohne die Möglichkeiten des Flughafens Hahn diese Fracht aus der Großregion Rhein-Main abgewandert wäre. Tatsächlich ist davon auszugehen, dass die Fracht größtenteils überhaupt nicht aus der angegebenen Region stammt. In Wirklichkeit beabsichtigt die Air-France Fracht aus dem gesamten Bundesgebiet auf dem Flughafen Hahn zu sammeln, um diese dann per Sammelladung nach Paris zu transportieren. Die beiden Autoren verschweigen in ihrer „Verkehrswissenschaftlichen“ Stellungnahme, dass von den geplanten 60.000 bis 70.000 Tonnen Luftfracht mindestens 90 Prozent, d.h. ca. 54.000 - 63.000 Tonnen, lediglich mit dem Lkw und nicht mit dem Flugzeug transportiert werden sollen. Für die erste Phase ist gemäß der Aussage des Verkehrsleiters der Frachtdirektion Deutschland, der Air-France, Johannes Willems, sogar mit überhaupt keinem Flugverkehr zu rechnen. Vielmehr beabsichtige man

„eines Tages fliegen zu können“.

- Johannes Willems, Verkehrsleiter der Frachtdirektion Deutschland der Air-France in Hunsrücker Zeitung vom 7./8.Mai 1997 -

Vergleicht man die von den Autoren behaupteten 60.000 - 70.000 Tonnen Luftfracht, von denen tatsächlich 54.000 - 63.000 Tonnen per LKw transportiert werden, so muß man mit großem Erstaunen feststellen, dass die beiden Autoren für den Flugplatz Hahn sogar eine so hohe Tonnage im Luftfrachtersatzverkehr prognostizieren, dass der Flugplatz Hahn in diesem Segment den dritten Rang aller deutschen Internationalen Verkehrsflughäfen und Regionalflughäfen einnehmen würde. Flughäfen wie Nürnberg, Köln-Bonn, Stuttgart und Düsseldorf würden überholt, nur noch der Flughafen Frankfurt und mit knappen Vorsprung München könnten ihm Paroli bieten. Man kann sich daher nicht dem Eindruck entziehen, dass die beiden Autoren im Auftrage der Beigeladenen die 60.000 bis 70.000 Tonnen Luftfracht nur benutzt haben, um einen Bedarf für nächtliche Flugbewegungen am Flugplatz Hahn zu suggerieren, den es tatsächlich nicht gibt. Denn, ein Umschlagszentrum, an dem Luftfrachtersatzverkehr mit Lkws abgewickelt wird, benötigt keine Genehmigung für uneingeschränkten Nachtflug.

- 9.4 Verschwiegen wird von den beiden Autoren in diesem Zusammenhang auch, dass die 60.000 bis 70.000 Tonnen keinen konkreten, bereits existierenden Bedarf repräsentieren. Hier wird erst ein zusätzliches Angebot aufgelegt, in das nach den Planungen der Beklagten, Beigeladenen und der Air-France in der Zukunft erst potentielle Frachtnachfrager stoßen sollen.

„ Die Idee ist 1995 entstanden: Wir wollen unseren ausländischen Partner Deutschland-Paletten anbieten, die von der Zentrale Hahn aus verteilt werden. Wenn das Konzept angenommen wird, wird dieser der erste von weiteren europäischen Hubs sein.“

(Unterstreichung nicht im Original)

*- Johannes Willems, Verkehrsleiter der Frachtdirektion
Deutschland der Air-France in Hunsrücker Zeitung vom 7./8.Mai
1997 -*

Es handelt sich also dabei nicht um bereits konkret definierte Luftfracht, sondern um ein Planziel bzw. ein Konzept, dessen Erfüllbarkeit in den Sternen steht.

Wie im übrigen Planziele und damit fiktive Frachtmengen aus der Großregion Rhein-Main ohne die Existenz des Flughafens Hahn abwandern könnten, ist nicht plausibel vorstellbar, besonders unter dem Aspekt der mehr als Verdoppelung der Frachtkapazität des Rhein-Main-Flughafens. Ob die Air-France mit ihrem Angebot an Frachtnachfrager überhaupt in den ohnehin engen Markt eindringen und den in Frankfurt, Köln, Hamburg, München, Stuttgart und Luxemburg bereits etablierten Konkurrenten - von beispielsweise allein ca. 150 Lufttransportunternehmen auf dem Frankfurter Flughafen sowie weiteren ca. 180 in Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf wie Lufthansa Cargo, Japan-Airlines, Korean-Air Cargo, Cathay Pacific, ALL Nippon Airlines und Cargolux Kunden - abjagen kann, steht ebenfalls in den Sternen.

Dies auch unter dem Gesichtspunkt der verschiedenen wirtschaftlichen Verflechtungen und Kooperationen der Airlines, Lufttransportunternehmen und Expressdienstleistern wie z.B. Lufthansa mit Cargolux und Thai-Airlines und Lufthansa mit Japan-Airlines im Paketdienst sowie Lufthansa und Japan Airlines gemeinsam an DHL. Dies insbesondere auch, da nach Angaben des Verkehrsleiters der Air-France, Johannes Willems, ihr Produkt unter dem durch die abgesehenen Lage des Flugplatzes Hahn und durch die nicht Lkw gemäße Verkehrsanbindung bedingten Zeitverlust von 3 bis 4 Stunden leidet.

- 9.5 Es ist es auch eine offensichtliche Fehleinschätzung der beiden „*Experten*“, dass auf das Angebot der Air-France, über den Flugplatz Hahn bodenbewegte Luftfracht zum Nachteil der an anderen Flughäfen etablierten Mitbewerber abzuwickeln, keine Gegenreaktionen ausgelöst werden.

Offensichtlich haben die beiden Autoren übersehen, dass sich die auf Flugzeiten bezogen in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen, auf Frachtflug spezialisierten Internationalen Verkehrsflughäfen von Frankfurt, Köln-Bonn und Luxemburg, in keinsten Weise gewillt sind, auch nur eine einzige Tonne Luftfracht freiwillig abzugeben. Dies läßt sich daraus ableiten, dass gerade diese drei Flughäfen sich bezüglich der zukünftig abzufertigenden Luftfracht ehrgeizige Planziele gesetzt haben.

So beabsichtigt der Flughafen Frankfurt in den nächsten Jahren 2,75 Mio. Tonnen, Köln-Bonn 1,0 Mio. Tonnen und Luxemburg in der ersten Ausbaustufe 380.000 Tonnen Luftfracht abzufertigen. Hierfür schaffen sie mit zum Teil hohen Aufwendungen zusätzliche Abfertigungseinrichtungen wie z.B. in Frankfurt durch den Neubau einer 40.000 Quadratmeter großen Abfertigungshalle für Luftfracht für 120 Mio. DM und in Luxemburg durch den Ausbau des Frachtzentrums für 140 Mio. DM.

Die beiden „*Privatgutachter*“ können bei Beachtung elementarer betriebswirtschaftlicher Realitäten davon ausgehen, dass Flughäfen ihre Kapazitäten nicht vergrößern, um im Anschluß daran den zur Deckung der durch den Bau neuer Einrichtungen entstandenen Fixkosten notwendigen Verkehr an andere Flughäfen abzugeben.

- 9.6 Die von den Klägern dargestellten offensichtlich bestehenden Probleme bei der wirtschaftlichen Begründung zur Errichtung und Genehmigung des Flugplatzes Hahn haben die Beauftragten der Beigeladenen und der Beklagten dazu bewo-

gen, den Begriff des Satellitenflughafens für Frankfurt als Zukunftsperspektive für den Flugplatz Hahn in ihre Ausführungen und damit in die öffentliche Diskussion einzuführen. Sie begründen ihr argumentatives Vorgehen mit der Zusammenarbeit zwischen beiden Flughäfen, wie sie im sogenannten Kooperationsvertrag festgeschrieben ist.

Dass es sich hierbei eher um eine lose Zusammenarbeit handelt, wird anhand der nachfolgend aufgelisteten Kooperationsvereinbarungen deutlich:

- Schulung und Ausbildung von Mitarbeitern der Flughafen Hahn Gesellschaft in Frankfurt für die verschiedensten Funktionsbereiche der Flugzeugabfertigung;
- Beratung und Unterstützung der Flughafen Hahn Gesellschaft bei der Auswahl und Beschaffung von Abfertigungseinrichtungen;
- Beratung und Unterstützung der Flughafen Hahn Gesellschaft bei der Planung neuer Abfertigungseinrichtungen;
- Zusammenarbeit bei der halbjährlichen Flugplankonferenz;
- Erarbeitung eines Standortprofils für den Flughafen auf der Basis seiner technischen Rahmenbedingungen als Voraussetzung für die gemeinsame Akquisition von Flugverkehr. Hierbei sollten die unterschiedlichen Standortvorteile beider Flughäfen herausgestellt werden.
- Untersuchung der technischen Nutzungsmöglichkeiten der vorhandenen Schienenanbindung zwischen dem Flughafen Frankfurt und dem Flughafen Hahn für Zwecke des Luftfrachtersatzverkehr und andere logistische Frachttransporte. Hierbei würden insbesondere die technischen Möglichkeiten der Hunsrückbahn und unter verschiedenen Annahmen deren Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zur Straßenanbindung untersucht.
- Protokoll der öffentlichen Sitzung des Ausschuß für Wirtschaft und Verkehr vom 25.02.1997 -

Viel konkreter ist dabei die perspektivische Zusammenarbeit zwischen der Flughafen Frankfurt AG (FAG) und dem Flughafen Saarbrücken, dessen Mehrheitseigner sie zeitlich nach Abschluß des Kooperationsvertrages mit dem Flugplatz Hahn wurde. Dass Frankfurt offensichtlich nur sehr zögerlich an eine Kooperation mit Hahn herangegangen ist, zeigt nach Ansicht der Kläger die mangelnde Bereitschaft der FAG, den Flugplatz Hahn zu „kaufen“, was möglich gewesen wäre, oder zumindest Mehrheitsgesellschafter zu werden, so wie in Saarbrücken. Sehr richtig stellen die Autoren an verschiedenen Stellen fest, dass der Flugplatz Hahn mit anderen Flughäfen, also auch Saarbrücken in Konkurrenz um Passagiere und Fracht treten muß, wenn er überleben will. Wenn die Notwendigkeit der Verlagerung von Flugbewegungen überhaupt zukünftig einmal eintreten sollte, wird sich die FAG als Mehrheitsgesellschafter des Flughafens Saarbrücken mit Sicherheit für diesen entscheiden.

Dass die Manager des Flughafens Frankfurt offensichtlich realistischer an die Wachstumspotentiale und Perspektiven des Flughafens Hahn herangegangen sind, als die Manager des Flughafens Hahn selbst, liegt in der Natur der Sache. Die Grundlage für ihre Entscheidung einer nur losen Zusammenarbeit dürfte dabei im Wesentlichen einer ähnlichen Einschätzung bezogen auf die zukünftige Entwicklung des Flughafens Hahn. entspringen, wie die der Manager des Rhein - Ruhr- Flughafens Düsseldorf. Denn auch den Experten in Frankfurt dürfte nicht entgangen sein, dass das Management des Rhein - Mosel - Flughafens Hahn trotz der kurzen Bestandszeit ihres Flughafens, bereits auf eine erhebliche Anzahl von Pleiten und Flops, besonders im Geschäftsreise- und Ferienflugverkehr, zurückblicken kann. Dies liegt letztendlich an der mangelnden regionalen Nachfrage.

9.7 Wie unter Berücksichtigung dieser Sachverhalte die beiden Autoren ein Zukunftsszenario mit der Stationierung eines oder mehrerer Flugzeuge auf dem Flugplatz Hahn, mit denen z.B.

jeden Tag drei Umläufe Hahn - Palma, oder

jeden Tag zwei Umläufe Hahn - Gran Canaria/Teneriffa, oder

jeden Tag Kombinationen von Griechenland und Türkei-Umläufen, oder

Kombination von einem Umlauf Hahn - Kreta und Hahn - Gran Canaria/Teneriffa

geflogen werden sollen, entwerfen konnten, ist nur unter dem Gesichtspunkt des - allerdings untauglichen - Versuches der Konstruktion eines Nachtflugbedarfes zu verstehen. Wirtschaftlich gibt es auf der Grundlage der nicht vorhandenen Nachfrage dafür keine Begründung, denn wenn schon Tagflugverbindungen einmal in der Woche in den Sommermonaten von Hahn aus keine ausreichende Nachfrage erfahren, so ist es schon äußerst gewagt, von einer Zukunft mit täglich drei Umläufen, einer davon in der Nacht, zu träumen und damit die Notwendigkeit eines zeitlich unbeschränkten Nachtfluges zu begründen.

Ähnlich abenteuerlich ist der Vergleich des Flughafens Hahn mit den Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt. Die Erfolge beider Flughäfen in der jüngeren Vergangenheit bezogen nur auf Passagierzahlen und Fracht spielt, wie die Tabellen Nr. 3 und Nr. 4 deutlich zeigen, an beiden Flughäfen keine Rolle, bestätigen die Ausführungen des Rhein - Ruhr - Flughafens Düsseldorf über ein notwendiges regionales Nachfragepotential. Beide Flughäfen haben nach ihren eigenen Angaben in ihrem unmittelbaren Einzugsbereich mehrere Millionen Einwohner und damit potentielle Kunden für Ferienflugreisen.

So wird in Berichten des „Handelsblattes“ das Einzugsgebiet der beiden Flughäfen für Ferienflugreisende (catchment area) wie folgt beschrieben:

Münster-Osnabrück:

Städte Münster, Osnabrück, Dortmund, Bochum, Kreise Steinfurt, Minden, Meppen, Warendorf, Rheine, Coesfeld, Hamm sowie das gesamte Emsland, nördliche Niederlande

Paderborn-Lippstadt:

Kreise: Paderborn, Soest, Hochsauerland, Gütersloh, Lippe-Detmold, Höxter, Stadt Bielefeld

Darüber hinaus haben beide Flughäfen in der regionalen Wirtschaft ein Nachfragepotential besonders nach Geschäftsreiseflugverkehr.

Münster-Osnabrück 1993: ca. 220.000 Passagiere,

Paderborn-Lippstadt: 1993: ca. 100.000 Passagiere

Weltunternehmen wie Siemens-Nixdorf und der Bertelsmann-Konzern in Paderborn/Lippstadt und insbesondere die Textilindustrie in Münster standen Pate und stellten damit das wirtschaftliche Fundament beim Auf- und beim Ausbau des Flughafens dar.

- Quelle: Handelsblatt vom 30.03.1995 und 14.12.1993 -

Über diese grundlegenden Voraussetzungen für eine Etablierung am Markt verfügt der Flughafen Hahn nicht. Einzugsgebiet sind schwerpunktmäßig die Kreise: Rhein-Hunsrück, Bernkastel-Wittlich, Cochem-Zell und Birkenfeld mit den Städten Simmern, Kastellaun, Cochem, Zell und Idar-Oberstein sowie die auf dem Hunsrück liegenden Verbandsgemeinden der Kreise Koblenz-Land, Trier-Land und Bad-Kreuznach. Der Flughafen Hahn liegt demzufolge in einer dünn besiedelten Region mit einer stark land- und forstwirtschaftlich orientierten regionalen Wirtschaft. Darüber hinaus ist die Region, insbesondere an Mosel, Rhein und Nahe durch Fremdverkehr geprägt. Die dem Flugplatz Hahn nächstgelegenen größeren Städte liegen verkehrsmäßig und auch zeitmäßig günstiger zu anderen Verkehrsflughäfen, wie beispielsweise Mainz zu Frankfurt-Rhein-

Main, Koblenz zu Köln-Bonn, Trier zu Luxemburg und Saarbrücken verfügt sogar über einen eigenen Verkehrsflughafen.

Aufgrund der beschriebenen, völlig anderen Standortvoraussetzungen ist es wissenschaftlich nicht haltbar, die Entwicklung von Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt einfach auf den Flughafen Hahn zu übertragen und als Begründung für die Erforderlichkeit eines nahezu uneingeschränkten Nachtflugbetriebes heranzuziehen. Die Fadenscheinigkeit in der Begründung des nahezu uneingeschränkten Nachtfluges am Flugplatz Hahn, wie sie sich im Vergleich mit Paderborn-Lippstadt und Münster/Osnabrück darstellt, erreicht ihren Gipfel mit dem Argument, Nachtflug auf dem Hahn sei notwendig, um ausländische Arbeitnehmer zu Wahlen ins Heimatland fliegen zu können.

Wie ein roter Faden zieht sich die auffallende Unwissenschaftlichkeit in der Argumentation beider „Gefälligkeitsgutachter“ durch die gesamte sogenannte „Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme“. Gerade bei vorstehendem Argument versäumen es die Autoren, die Anzahl der im Einzugsbereich des Flugplatzes Hahn wohnenden ausländischen Mitbürger zu benennen und die Häufigkeit der in ihren Heimatländern stattfindenden Wahlen zu beziffern. Beide statistischen Werte hätten zu einer genauen Angabe des - tatsächlich nicht bestehenden - Bedarfs an solchem Flugverkehr geführt und wären in diesem Fall als Argument für einen nahezu uneingeschränkten Nachtflug am Flugplatz Hahn ausgefallen. Da es offensichtlich in der vorliegenden verkehrswissenschaftlichen Stellungnahme mehr um die Wiedergabe von Stimmungen, unbewiesenen Behauptungen und nicht durch konkrete, nachvollziehbare Zahlen belegte Fakten geht, müssen auch solche absurden Argumente herhalten, die in ihrer Simplifizierung eine Beleidigung für jeden, der sich ernst- und gewissenhaft mit der Nachtflugproblematik des Flugplatzes Hahn auseinandersetzt, darstellen.

Gleiches gilt für die immer noch nicht aufgegebenen Träumereien, dass die Verlagerung des Nachtpoststernes von Frankfurt nach Hahn irgendwann einmal möglich sein wird. Denn, zwischenzeitlich ist das mit einem Kostenaufwand von 40 Mio. DM errichtete Air-Mail-Gebäude in Frankfurt in Betrieb gegangen. Für die Auslastung dieser hochmodernen neuen Anlage ist in Zukunft auch die Abfertigung aller Postsendungen ausländischer Adressen oder Absender vorgesehen.

In dem als

Anlage 8

beigefügten Zeitungsartikel heißt es hierzu:

„Das Center ist aber als Teil eines Gesamtkonzeptes der Post AG für den Ersatz der elf Luftpostleitstellen gedacht - und macht Stellen überflüssig.“

Dies alles läßt darauf schließen, dass auch in Zukunft nicht damit gerechnet werden darf, dass der Luftpoststern oder Teile davon auf den Flugplatz Hahn verlagert werden.

- 9.8 Auch die Ausführungen der beiden „Experten“ zu den Nachtflugbeschränkungen an anderen Flugplätzen - z.B. Beschränkung auf Kapitel III-Flugzeuge, lärmgeminderte Luftfahrzeuge, bewegungsfreie Kernzeit - sind einseitig und zum Teil sogar falsch.

Aufgrund der unqualifizierten Äußerungen zu den Kapitel II-Flugzeugen müssen die Kläger davon ausgehen, dass sich die beiden Autoren überhaupt nicht oder nur sehr oberflächlich mit der Problematik des Nachtfluges und den Auswirkungen

gen auf die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung auseinandergesetzt haben. Offensichtlich ist den beiden Autoren nicht bekannt, dass nächtlicher Fluglärm überwiegend vom konkret eingesetzten Fluggerät und dessen Abfluggewicht (TOW) abhängt, und nicht von der Kapitelzulassung. Ansonsten würden sie nicht so eingehend darauf hinweisen, dass die Flughäfen Leipzig, Ostende, Lüttich und Amsterdam auch Chapter-2 Flugzeuge in den Nachtstunden akzeptieren.

Die Kläger hätten erwartet, dass „Gutachter“, die sich mit Fragen des Nachtflugbedarfes am Flughafen Hahn und damit zwangsläufig mit Express-Dienstleistern und deren Flugzeugflotte konkret auseinandersetzen, gerade auf die besonderen Probleme bezüglich des Fluglärms dieser Verkehrsart hinweisen. Von den Express-Dienstleistern UPS, TNT und DHL ist bekannt, dass diese in den letzten Jahren gezielt die Altbestände am Weltmarkt der Boeing B 727-100 aufgekauft haben. Während UPS die ersten so erworbenen Flugzeuge noch mit neuen Pratt & Whitney-Triebwerken (RE) für 5 Mio Dollar je Flugzeug ausgestattet hat, um eine Kapitel 3-Zulassung zu erhalten, haben TNT und DHL von Anfang an die Boeings lediglich mit Hush-Kits (HK) für 500.000 Dollar je Flugzeug ausgestattet und ebenfalls dafür eine Kapitel III-Zulassung erhalten. Zwischenzeitlich ist auch UPS aus Kostengründen dazu übergegangen, ihre „neuen“ alten Boeing B 727-100 nur noch mit Hush-Kits auszustatten, um konkurrenzfähig zu bleiben. Da die Hush-Kits allerdings mehr kosmetischer Art sind und sich eine nachhaltige wirksame Reduzierung des Fluglärms damit nicht erzielen läßt, verursachen insbesondere die Boeing B 727-100 der Expressdienstleister wie am Flughafen Köln-Bonn nachzuprüfen ist, erheblichen Lärm. Dies bedeutet, dass gerade im Frachtflugverkehr eine Kapitel III - Zulassung nichts über den tatsächlichen Lärm aussagt, der von diesen Flugzeugen emittiert wird. So kommt es durchaus vor, dass Kapitel III - Frachter erheblich lauter sind, als vergleichbare kleine Kapitel II - Flugzeuge. Dem vom Nachtfluglärm betroffenen Menschen wird in diesem Zusammenhang nicht auffallen, dass das Flugzeug,

das ihn geweckt hat, eine Kapitel III - Zulassung hat und somit als lärmgemindert eingestuft ist.

Dieser entscheidende Gesichtspunkt, der darüber hinaus das zukünftige Verhältnis eines Großteils der um den Flugplatz Hahn wohnenden Bevölkerung zum Flughafen selbst negativ prägen wird, bleibt bei den Ausführung der beiden Autoren gänzlich unerwähnt. Auch von einer mehr auf die wirtschaftlichen Aspekte ausgerichteten Stellungnahme hätte man erwarten dürfen, dass sie seriös die Kosten, d.h. auch die tatsächlichen zu erwartende Lärmbelastungen der Anwohner und die daraus resultierenden notwendigen Lärmschutzmaßnahmen, und den Nutzen eines nahezu uneingeschränkten Nachtflugbetriebes gegenüberstellt. Dazu hätte es jedoch einer neutralen, wissenschaftlichen Herangehensweise an die Problematik mit dem Ziel bedurft, ein realitätsnahes Szenario zu entwickeln. Alleine die oberflächliche und zum Teil verzerrte Schilderung der Zustände an anderen Verkehrsflughäfen und die unbewiesene Behauptung, nur mit einer weitestgehend uneingeschränkten Nachtflugregelung mit diesen in Konkurrenz treten zu können, reicht für eine seriöse Rechtfertigung der Genehmigung von Nachtflug am Flugplatz Hahn nicht aus. Sowohl aus der Konkurrenzsituation, als auch aus den Praktiken anderer Verkehrsflughäfen in Europa läßt sich keinesfalls ein Bedarf für nahezu uneingeschränkten Nachtflug am Flugplatz Hahn ableiten.

So ist es für eine seriöse Darstellung z.B. der verschiedenen Nachtflugregelungen zwingend notwendig, zu unterscheiden, zu welchem Zeitpunkt und auf welcher Grundlage die jeweilige Nachtflugregelung an den aufgelisteten Flughäfen zustande gekommen ist, und welche Nebenbedingungen gelten. Die beiden Autoren behaupten, dass die Flughäfen Berlin-Schönefeld, Dresden, Köln-Bonn, Leipzig-Halle, Münster-Osnabrück, Nürnberg, Paderborn-Lippstadt sowie die ausländischen Flughäfen Brüssel, Lüttich, Oostende und Amsterdam für

Kapitel III- Flugzeuge, mit Ausnahme gewisser Start- und Landebahnrichtungen bei mehreren Bahnsystemen, über keine Betriebsbeschränkungen verfügen.

Gemäß der als

Anlage 9

beigefügten Presseerklärung des Flughafens Dresden gelten für diesen Flughafen bereits seit längerem umfangreiche Nachtflugbeschränkungen, die im März 1997 noch weiter verschärft wurden, in dem z.B. zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen außer der Nachtluftpost und Sanitätsflügen zugelassen sind. Darüber hinaus dürfen zwischen 23:00 Uhr und 00:00 Uhr sowie zwischen 05:00 und 06.00 Uhr nur weniger laute Flugzeuge wie beispielsweise Airbus A 319, A 320 und Boeing B 737-300 planmäßig verkehren.

Die Nachtflugregelungen für die Flugplätze Berlin-Schönefeld und Leipzig-Halle resultieren auf altem DDR-Recht. Hier wurde niemals ein Genehmigungsverfahren durchgeführt, wie es zum gleichen Zeitpunkt in den alten Bundesländern vorgeschrieben war. Dass nun das mit demokratischen und humanen Prinzipien unvereinbare ehemalige DDR-Recht auf bundesdeutsche Verhältnisse übertragen werden und für den Flugplatz Hahn als Maßstab für die Begründung eines nahezu uneingeschränkten Nachtfluges genutzt werden soll, ist nicht hinnehmbar.

Die Betriebsgenehmigungen für den Flughafen Köln-Bonn stammen vom 03.01.1959 (Kleine Parallelbahn und Querwindbahn) und vom 16.03.1961 (Große Parallelbahn). Auch die Betriebsgenehmigungen für die Flughäfen Münster-Osnabrück, Paderborn-Lippstadt und Nürnberg (06.04.1955) stammen aus einer Zeit, in der Nachtflug noch keine Rolle spielte und von daher die Problematik unbekannt war. Die Aussage der beiden Autoren, der Flughafen Am-

sterdam verfüge außer einer Betriebsbeschränkung für bestimmte Start- und Landebahneinrichtungen über keinerlei nächtliche Betriebsbeschränkungen, ist offensichtlich falsch. Denn gemäß dem als

Anlage 10

beigefügten Zeitungsartikel sind die Nachtflüge am Amsterdamer Flughafen Schiphol auf 11.000 kontingentiert. Außerdem gilt gemäß einer Aufstellung in der Broschüre „Wie groß ist das Engagement der europäischen Flughäfen im Umweltbereich“ des Verkehrs-Clubs der Schweiz am Flughafen Amsterdam für die Nachtzone ein L_{eq} Limit von 26 dB (A) innen. Dieser Wert liegt weit unter den in Deutschland an Flughäfen als Schutzziel definierten Werten. Für einen Vergleich zwischen dem, was am Flugplatz Hahn geplant ist, und dem, was in Amsterdam Realität ist, hätten die Autoren diesen Sachverhalt nicht verschweigen dürfen, der doch erheblich den Kostenrahmen für Schutzmaßnahmen bestimmt. So wird der Flughafen Amsterdam auf der Grundlage von 26 dB (A) innen, Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von 600 Millionen DM für 10.000 Wohnungen, d.h. ca. 60.000 DM/je Wohnung für die von nächtlichem Fluglärm betroffene Bevölkerung finanzieren.

- 9.9 Nach Ansicht der Kläger kann man bei ehrlicher wissenschaftlicher Betrachtung nicht nur die für den Auftraggeber positiven Seiten eines Vergleiches heranziehen, wie dies die Beauftragten der Beklagten bzw. der Beigeladenen getan haben, sondern man ist geradezu verpflichtet, um auf der sicheren Seite zu sein, auch die aus Sicht des Auftraggebers negativen Aspekte zu benennen und darzustellen. In diesem Zusammenhang wäre es für den Auftraggeber der Verkehrswissenschaftlichen Stellungnahme durchaus interessant gewesen, wenn die beiden Autoren die Gründe für die Einführung von Nachtflugbeschränkungen auf jüngeren deutschen Verkehrsflughäfen in ihrem Gutachten dargestellt hätten.

Historisch gesehen hat Nachtflug in Deutschland noch keine lange Tradition, was sich unter anderem bei der Gesetzgebung des Luftverkehrsgesetzes in Form der Berechnung der Fluglärmbeeinträchtigungsbereiche durch Heranziehung eines Äquivalenten Dauerschallpegels orientiert am Tagflug mit nur einem rechnerischen Nachtzuschlag ausdrückt. Erst die Steigerung der Nachtflugbewegungen in den letzten 15 Jahren und die damit einhergehenden wachsenden Begehrlichkeiten von Fluggesellschaften und Flughafenbetreibern hat die Nachtflugproblematik stärker ins öffentliche Bewußtsein gerückt. Dies hat unter anderem dazu geführt, dass die medizinische Wissenschaft sich stärker mit der Problematik nächtlichen Fluglärms beschäftigt hat und die negativen Wirkungen auf die menschliche Gesundheit nachweisen konnte. Dies schlägt sich unter anderem bei der Neugenehmigung von Flughäfen, wie z.B. München II oder Dresden, nieder, an denen aus Gründen des Schutzes der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm entsprechende Nachtflugbeschränkungen erlassen wurden.

Eine verkehrswissenschaftliche Stellungnahme, die dem Anspruch der Wissenschaftlichkeit gerecht werden soll, hätte diese Problematik herausarbeiten müssen, um dem Auftraggeber seriöse Informationen unter Hinweis auf potentielle Probleme, wie z.B. neueste Ergebnisse der Lärmforschung, an die Hand zu geben. Dies ist nicht geschehen. Vielmehr muß der Auftraggeber der Stellungnahme aber den Eindruck gewinnen, dass die nachgewiesenermaßen existierenden Probleme mit dem Nachtflug am Flughafen Hahn auf Grund fiktiver Bedürfnisse von Fluggesellschaften, Frachtcarriern, Flughafengesellschaft und im Hinblick auf die Arbeitsplatzproblematik in der Region zu vernachlässigen seien.

Die Nachtflugregelungen etwa für den Flughafen München beweisen, daß die äußerst negativen Auswirkungen nächtlichen Flugverkehrs auf das Umland und die in ihm lebenden Menschen in Überlegungen zur Zulassung von Nachtflug

einbezogen und damit angemessen gewürdigt werden müssen. Selbst das europäische Ausland, trägt dem Tatbestand der erheblichen Beeinträchtigung und Störung der Anwohner von Flughäfen und einer damit verbundenen gesundheitlichen Beeinträchtigung stärker Rechnung, als dieses in der vorliegenden „*Verkehrswissenschaftlichen Stellungnahme*“ dargestellt wird. So hat, wie an anderer Stelle bereits ausgeführt, selbst der größte europäische Verkehrsflughafen, London-Heathrow, eine bewegungsfreie Kernzeit und die holländischen Flughäfen müssen ein gegenüber Deutschland wesentlich niedrigeren Lärmpegel im Innenraum sicherstellen, was zu erheblich höheren Kosten für Lärmschutzmaßnahmen führt. Diese Tatsachen haben beide Autoren völlig verschwiegen. Sie beschränken sich alleine darauf, den Flugplatz Hahn mit einem nahezu uneingeschränkten Nachtflug als zusätzlichen Konkurrenten in die Phalanx der europäischen Verkehrsflughäfen hinein zu argumentieren.

Als besonders kraß empfinden es die Kläger, dass beide Autoren eine bewegungsfreie Kernzeit mit dem Argument ablehnen, der Flughafen Hahn müsse rund um die Uhr für Not- und Katastrophenflüge sowie für Flüge zum Zwecke der Flugvermessung oder aus flugsicherungstechnischen bzw. meteorologischen Gründen offen sein. Offensichtlich gibt es solchen Flugbewegungsbedarf an allen Flughäfen mit bewegungsfreier Kernzeit nicht. Saarbrücken, München, Düsseldorf, Hamburg, Dresden, Friedrichshafen, Dortmund, Hof und Augsburg, um nur einige zu nennen, sehen hier keinen Handlungsbedarf. Wie für die beiden Autoren üblich unterlegen sie ihre Behauptungen auch in diesem Fall nicht mit Fakten und nachzuvollziehenden Zahlen. Mit wie vielen Not- und Katastrophenflügen rechnen sie? Wie häufig starten Flugzeuge zur Flugvermessung oder aus flugsicherungstechnischen bzw. meteorologischen Gründen? Sie gehen auch nicht der Frage nach, ob solche Flüge nicht an den aus fliegerischer Sicht nahen, ohnehin offenen Flughäfen Frankfurt oder Köln-Bonn abgewickelt werden können. Entsprechend scheinen sie keine Skrupel zu haben, alleine mit diesem Argument eine aus medizinischer Sicht zum Schutze

der körperlichen Unversehrtheit der Kläger sinnvolle bewegungsfreie Kernzeit am Flugplatz Hahn vom Tisch fegen zu wollen.

10. Die vorliegende sogenannte „*Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme*“ zu Fragen des Nachtflugbedarfes am Flugplatz Hahn vermag keine Begründung für die Genehmigung eines nahezu uneingeschränkten Nachtfluges am Flugplatz Hahn zu liefern. An keiner Stelle kann der Bedarf nach konkretem Passagier- und Frachtflugverkehr am Flugplatz Hahn bewiesen werden. Die Stellungnahme stellt in weiten Teilen ein Gefälligkeitsgutachten dar, das mit Annahmen, unbewiesenen Behauptungen, Verallgemeinerungen, falschen Feststellungen und Rückschlüssen und subjektiven Meinungen arbeitet.

In dieser Form ist sie nicht in der Lage, die angefochtene Planungsentscheidung zu rechtfertigen.

(Dr. Bank)
Rechtsanwalt

Bericht über wesentliche Tätigkeiten 1996/1997 der Kommission

- Im Dezember 1996 beging die Kommission im Rahmen ihrer 158. Sitzung ihr 25-jähriges Bestehen nach den Vorgaben des § 32 b LuftVG.

- Resultierend aus der Nichtbeteiligung der Kommission an der Anhörung bezüglich der beantragten Halbierung der Landeentgelte für Frachtflugzeuge in der Zeit 21.00 bis 07.00 Uhr Ortszeit ab 01.07.1996 hatte die Kommission den Minister gebeten, künftig bei der Anhörung neuer Gebührenrunden beteiligt zu werden. Eine Beteiligung wurde der Kommission in der 158. Sitzung im Dezember 1996 von Herrn Staatssekretär Kurth zugesagt. Zwischenzeitlich hat die Kommission dem Minister ihre Vorschläge zum Antrag der FAG auf Änderung der Entgelte mit Wirkung vom 01.04.1997 übermittelt.

- Zum Thema "Lärmtaler/Umweltabgabe" faßte die Kommission in ihrer 159. Sitzung folgenden Beschluß:

"Die Kommission zur Abwehr des Fluglärms für den Flughafen Frankfurt bittet die Anteilseigner sich dafür einzusetzen, daß auch am Flughafen Frankfurt von jedem abfliegenden oder ankommenden Passagier ein "Lärmtaler" in Höhe von DM 2.00 netto erhoben wird. Dieser Nettobetrag fließt in einen bei der FAG zu bildenden Umweltfonds, der unter Beteiligung der Kommission zweckgebunden für passive Schallschutzmaßnahmen verwendet wird."

- Die Arbeitsgruppe "Nachtflug" der Kommission befaßt sich derzeit intensiv mit dem Thema "Erstellung eines Programmes für passive Schallschutzmaßnahmen". Am 20.04.1997 wurde folgender Beschlußvorschlag gefaßt:

"Die Kommission zur Abwehr des Fluglärms für den Flughafen Frankfurt Main bittet den Hessischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sich dafür einzusetzen, daß in der Umgebung des Frankfurter Flughafens zum besonderen Schutz der Nachtruhe der Anwohner passive Schallschutzmaßnahmen verwirklicht werden, die so konzipiert sind, daß beim Überflug oder Vorbeiflug eines Luftfahrzeuges in der Regel keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) im Rauminnern auftreten."

- Die Arbeitsgruppe "Novellierung des Fluglärmgesetzes" wird sich am 20. Mai 1997 mit dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache Deutscher Bundestag 13/6346) befassen.

- Die Arbeitsgruppe "Standort und Perspektiven" (SUP) wird am 27. Mai 1997 den Generalausbauplan der FAG bezüglich der möglichen Veränderungen der Fluglärmbelastung bei vorgesehener Verkehrszunahme behandeln.

- derzeit ca. 390 000 Bewegungen/Jahr (Eckwert: 74 pro Std.)
- auf 430 000 Bewegungen/Jahr (Eckwert: 80 pro Std.)
- auf ca. 45 000 Nachtflugbewegungen (derzeit ca. 30 000)
- auf 460 000 Bewegungen/Jahr (Eckwert: ? pro Std.)

Anmerkung:

Einschränkung von Kap.-II-Gerät:

- bis 31.03.1997 22.00 - 06.00 Uhr
- ab 01.04.1997 21.00 - 06.00 Uhr
- ab 01.11.1997 20.00 - 06.00 Uhr
- Weitergehende Überlegungen sind im Gange.

NOTGEMEINSCHAFT DER FLUGHAFEN-ANLIEGER HAMBURG E.V.

Holtzberg 120 - 22417 Hamburg - Telefon 524 34 26

NOTGEMEINSCHAFT DER FLUGHAFEN-ANLIEGER HAMBURG E.V.
Holtzberg 120 - 22417 Hamburg

Hamburg, 20.4.97

An die
Bundesvereinigung gegen Fluglärm
Westendstr. 26

64546 Mörfelden- Walldorf

Kurzbericht der Hamburger Mitglieder der Fluglärm- schutzkommission Pfretzer, Röder und Saalfeld

1. Hauptthema ist das von der Flughafen Hamburg GmbH bei der Wirtschaftsbehörde Hamburg als der zuständigen Planfeststellungsbehörde beantragte Planfeststellungsverfahren "Erweiterung Vorfeld 2".
Hierbei geht es um 23 zusätzliche Abfertigungspositionen. Ziel dieser beantragten Ausbaumaßnahmen ist eine Steigerung allein der gewerblichen Flugbewegungen von 121.000 (Stand 1995) um 61% auf 195.000. Gegenüber heute 8 Mio. sollen künftig bis zu 14 Mio. Passagiere abgefertigt werden. Unter Berücksichtigung lärmphysikalischer Gutachten wurde sowohl von der Fluglärmenschutzkommission als auch von der Notgemeinschaft der Flughafen- Anlieger e.V. eine entsprechende umfassende Stellungnahme bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Mit dem Gesamtbauvorhaben sind verbunden der Bau einer 2. Lärmschutzhalle, Bewegungsverschiebungen aus den jetzt schon völlig überbelasteten Tagesrandzeiten, eine veränderte Bahnverteilungsregelung auf alle 4 Start- und Landerichtungen, eine eventuelle Aufweichung der Nachtflugbeschränkungen sowie Zunahmen von nächtlichen Ausnahmegenehmigungen.
2. Verlagerung der An- und Abflugkontrolle nach Bremen
3. Diskussion über ein 4. Schallschutzprogramm, um die betroffene Bevölkerung besser gegen wachsenden Fluglärm und Abgase zu schützen.



Heiga Röder, 1. Vorsitzende - Hans Saalfeld, 2. Vorsitzender

Konten: Hamburger Sparkasse (BLZ 200 505 50), Nr. 1057/213 256 Post giro Hamburg (BLZ 200 100 20), Nr. 2811 10-202

Viele Passagierjets machen erst i.it Fracht Gewinn

Frankfurter Cargo-Stadt füllt Flugzeughäuche: „Vom Diamanten bis zum Fertighaus“

VON ALEXANDRA BORCHARDT

FRANKFURT. DPA. Koffer, Rucksäcke und Reisetaschen allein machen einen Flugzeugbauch nicht „satt“. Doch kaum ein Passagier ahnt über den Wolken, was unter seinen Füßen im Frachtraum ruht. Schnittblumen, Maschinenteile, Rennpferde, Rolltreppen, Einbauküchen, Zierfische und zuweilen sogar ein Krokodil - „vom Diamanten bis zum Fertighaus“ füllen die Fluggesellschaften den wertvollen Platz mit allem, was anderswo auf der Welt gerade Mangelware ist.

Rund 1,4 Millionen Tonnen Luftfracht jährlich werden derzeit auf Europas größtem Frachtdrehkreuz, dem Rhein-Main-Flughafen, umgeschlagen. Im Jahr 2010 soll es die doppelte Menge sein. Im Süden des Airports entsteht dazu eine eigene kleine „Stadt“: Im Mai sollen die Frachtanlagen der Cargocity Süd in Betrieb gehen.

Gepäck als Lückenfüller

„Viele Passagierflüge machen nur Sinn, wenn Fracht mitgenommen wird“, sagt der Leiter der Frachtplanung bei der Flughafen Frankfurt Main AG (FAG), Reiner Thomas. Erst dann rechne sich der Betrieb der großen Maschinen. Die Waren dienen dabei häufig als Lückenfüller. Tauchen Fluggäste nicht auf und bleibt der Gepäckraum halb leer, ließe sich der Platz noch bis kurz vor dem Start auffüllen. So fliegen rund 60 Prozent der Fracht als Beiladung in Passagierflugzeugen mit, der Rest wird von Transportmaschinen befördert.

Die Cargo-Stadt mit ihren modernen Abfertigungsanlagen und eigener Infrastruktur - vom Restaurant über die Bank bis zum Rechtsanwaltsbüro - ist eine Antwort der FAG auf die Konkurrenz in Amsterdam, Paris und London. Auch dort versuchen die großen Flughäfen, ihren Anteil

vergrößern. „Deutschland ist aber Europas größter Verbrauchermarkt“, sagt Thomas. Werde die Ware zum Beispiel in Amsterdam umgeschlagen, komme sie oft im Lkw nach Frankfurt zurück. Derzeit trägt die Luftfracht mit rund 40 Prozent zum Gesamterlös des Flughafens bei.

Was gut für die FAG ist, dient

aber auch der Region. Rund 6500 zusätzliche Arbeitsplätze sieht das Konzept für die Cargocity vor, die wegen des Wegzugs der US-Streitkräfte über die ursprünglich vorgesehenen Grenzen hinaus wachsen darf. Bislang wurde bereits eine knappe Milliarde Mark in den Ausbau der 94 Hektar Land investiert, bis zur Fertigstellung im Jahr 2010

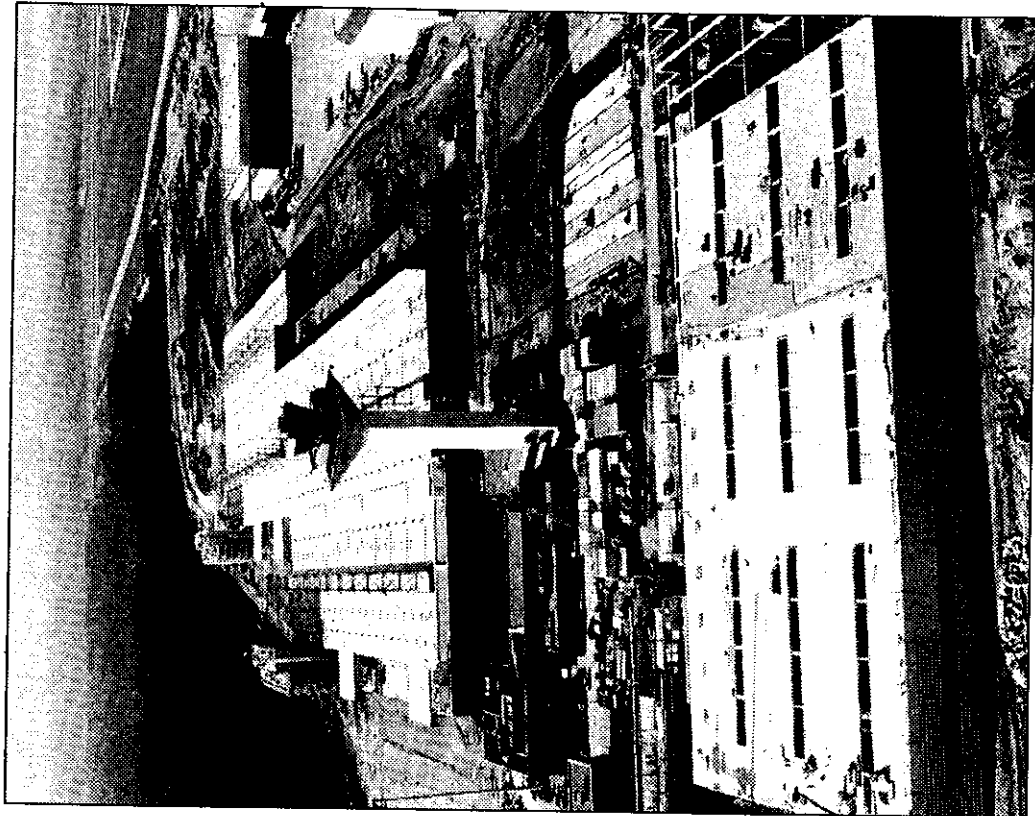
25,497

wird sich die Summe nach Thomas' Worten „sicher leicht verdoppeln“. Allein der Bau der rund 40 000 Quadratmeter großen Halle - bald Anlaufpunkt für Hunderte von LKWs pro Tag - habe 120 Millionen Mark gekostet. Bis Ende dieses Jahres soll der eine Teil der „Stadt“, das Cargo Center, zu 80 Prozent bebaut sein. Auf dem zweiten Teil, dem Speditionszentrum, haben sich Investoren bislang die Hälfte der Fläche gesichert.

Die FAG bearbeitet für über 50 Fluggesellschaften allerdings nur einen Teil der in Frankfurt umgeschlagenen Fracht. Die Lufthansa und etliche andere Gesellschaften verladen Waren in Eigenregie. Allerdings will die FAG mit ausgeklügelter Infrastruktur neue Kunden gewinnen. „Hier sollen alle denkbaren Güter umgeschlagen werden können, Gefahrgut, Tiere, verderbliche Waren“, sagt Thomas. Die Sicherheitsvorkehrungen gerade bei als gefährlich deklarierter Ware seien aber in der Luftfahrt um einiges strenger als beim LKW-Transport, fügt er zum Trost für besorgte Nachbarn hinzu.

Schiene nutzen

Gemeinsam mit Konkurrenz-Flughäfen im Ausland möchte die FAG zudem dafür sorgen, möglichst viele Güter statt mit dem Lastwagen mit der Bahn durch Europa zu schicken. Finanziell lohnt sich der Luftweg nämlich nur, wenn das Transportgut eilig oder die Strecke mehr als 1000 Kilometer lang ist. So rollen derzeit von und nach Frankfurt jährlich rund 400 000 Tonnen Luftfracht über Autobahnen und Landstraßen. Im Jahr 2010 werden es nach den Worten von Thomas rund eine Million Tonnen sein - für die Umwelt eine große Belastung. „Das wollen wir soweit wie möglich vermeiden.“



Die Frachtanlagen der Cargocity Süd am Frankfurter Rhein-Main-Flughafen.

Overnight AirFRAight®

CargoCity Frankfurt® The EuroLink to East and West



European Union:

Because of short distances between all economic centers, extensive highway systems, efficient Road Feeder Services and virtually no borders between all fifteen member states of the European Union, Cargo forwarding within Europe is provided fast if it is carried out from a central location. Like Frankfurt Airport.

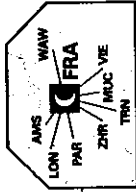
Frankfurt's Aces:

Centrally located in the very heart of Europe



RFS average speed in Europe: 70 km/h

- MUC - FRA: 5:50
- AMS - FRA: 6:00
- ZRH - FRA: 6:30
- PAR - FRA: 8:00
- LON - FRA: 12:00
- TRN - FRA: 13:00



At the crossroads of the European highway systems and thus ideally served by Road Feeder Services enabling ...

... same day delivery throughout Europe in most cases

Providing second to none consolidation because of frequent flights to numerous destinations and fast transshipment

Frankfurt's Jokers:

New: Abundance of "off-peak" slots (chapter III aircraft, scheduled cargo services only)

New: "Off-peak" pricing for landing and handling

New: Dedicated marketing strategy "Overnight AirFRAight"

To help you win

Overnight AirFRAight, AirAssistance, EurShuttle, EurAsian Shuttle, CargoCity, AirAssistance, trademarks of Flughafen Frankfurt/Main AG

AirAssistance® Committed to Excellence



Plenty of Cargo Slots* - "Slot Ease Program"

- Numerous "off-peak" slots (see reverse side)
 - 50% discount* on landing charge for "off-peak" slots
- *ICAO annex 16, chapter III aircraft, scheduled cargo services only



More competitive than ever:

- Cargo and aircraft handling carried out by AirAssistance at very competitive rates thanks to an increase in productivity and "off-peak" pricing



Dedicated Cargo Facilities on site:

- Dangerous Goods
- Animal Station
- Perishables Center
- Air Mail Center Frankfurt
- Tradeport Frankfurt (distribution center and bonded warehouse)



Second to None Feeding/Defueling System in Europe:

- Direct "Autobahn" access enabling Road Feeder Services to reach any economic center in Europe within one day



Aircraft & Cargo Handling under one Roof: AirAssistance

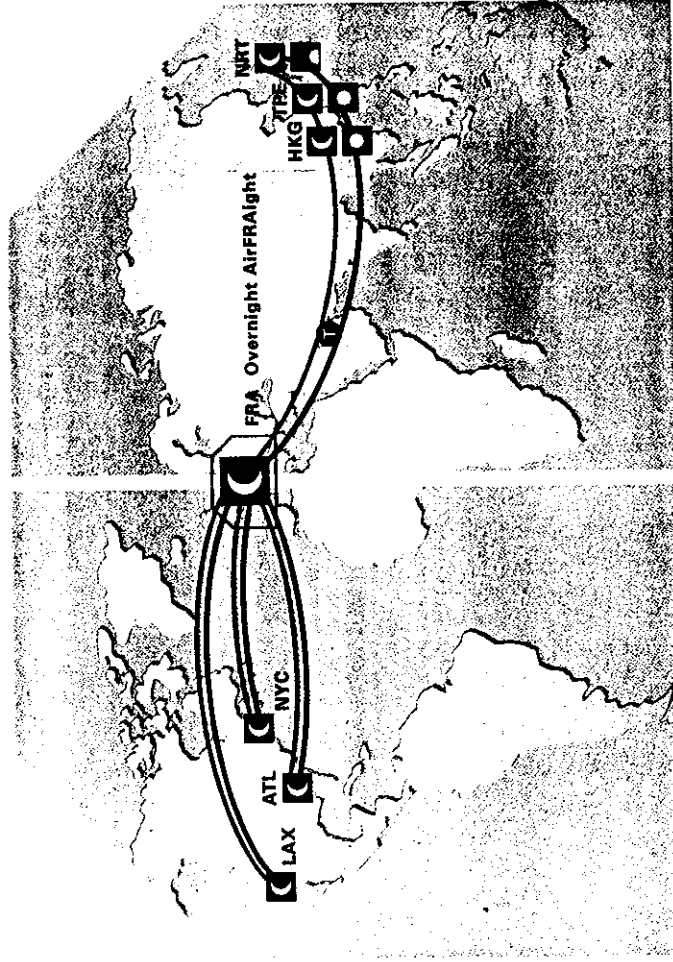
- Customized services to match each specific customer's requirements
- Competent cargo handling (DIN EN ISO 9001 certified)
 - Efficient aircraft handling (DIN EN ISO 9001 certified)



Future-oriented Infrastructure and a lot of Space:

- Frankfurt Airport is to invest up to USD 2bn to boost capacity to 2.7 million tons/year (2010)
- 885,000 m² Airfreight Center
- 388,000 m² Forwarding Center
- Direct railroad access on site

Next-day-airport-to-airport-delivery. Worldwide.



Example of EurAsian Shuttle. Based on 5th freedom traffic rights and 48-hour rotation cycle per aircraft. Aircraft utilization rate up to 18 hours/day. Subject to slots availability in Asia. Slots available in Frankfurt

Example of EUS Shuttle. Based on bilateral Euro/USA traffic rights and 24-hour rotation cycle per aircraft. Aircraft utilization rate up to 18 hours/day. Subject to slots availability in the USA. Slots available in Frankfurt

Reshaping the Cargo World Together™

Overnight AirFRAight®

Cargo Clienting Program

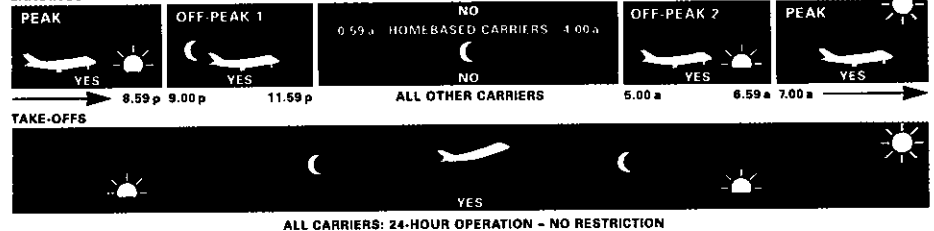
Frankfurt Airport Marketing is to develop specific, innovative marketing strategies for all cargo airlines operating in FRA – or for those carriers that intend to serve Frankfurt.

By working out dedicated marketing ideas and strategies, we can significantly help airlines do better business in FRA. Our knowledge of the European market and our global expertise help many carriers to increase their services and profitability.

"Off-peak" Slots and Night Curfew (effective July 1, 1996)

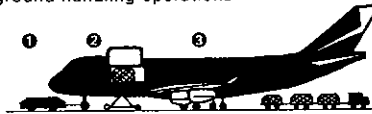
(ICAO annex 16, chapter III aircraft, scheduled cargo services only)

LANDINGS



Overnight AirFRAight: Maximizing Airlines' ATKs at lower costs

■ Lower turnaround costs thanks to optimized ground handling operations



- ① "Off-peak" aircraft handling by AirAssistance at very competitive rates
- ② "Off-peak" cargo handling by AirAssistance at introductory rates for new entrants
- ③ Landing fees "off-peak": 50% discount

■ Lower enroute costs thanks to "AIROMAX" (Aircraft Rotation Maximizing)

Overnight AirFRAight enables airlines to operate with far fewer constraints to/from Frankfurt, allowing them to significantly increase their fleet utilization rate. Developed by FRA Cargo Marketing and AirAssistance, the "AIROMAX" Program may increase the daily aircraft utilization rate up to 18 hours! The savings to the airlines can be huge in some cases – only when operating to/from Frankfurt.

FRA: ATK maximizing – at lower costs

Overnight AirFRAight: Maximizing Airlines' RTKs overnight

■ Based on the Just-in-Time concept and assuming "daytime for production, night-time for transportation", Overnight AirFRAight strategy enables airlines to save a lot of money when operating to/from Frankfurt. And to earn more:

- higher load factors with fewer fluctuations
- higher yield/ton
- better consolidation owing to second to none Road Feeder Services and transfer freight

FRA: RTK maximizing – overnight

■ Overnight AirFRAight: A new approach for the cargo industry. We believe we can help you, too. Ask us for a marketing study of how to streamline your airline's revenues and by reducing its operating costs.

Please contact:
Product Management Cargo
Flughafen Frankfurt/Main AG
D-60547 Frankfurt/Germany
Phone: (+49) 69 690 7 80 49
Fax: (+49) 69 690 5 44 51

Flughafen
Frankfurt Main AG

Tab.: Die großen europäischen Verkehrsflughäfen im Vergleich

Ort/Code	Passagiere	Fracht	Verk. Einh.	Flugzeugbewegungen
London LHR	47.898.526	924.352	57.142.046	411.172
Frankfurt FRA	32.536.457	1.301.072	45.547.177	352.143
Paris CDG	26.114.620	750.632	33.620.940	310.149
Paris ORY	25.368.248	295.001	28.318.258	211.907
Amsterdam AMS	21.275.010	809.720	29.372.210	285.399
London GAT	20.159.287	208.794	22.247.227	184.711
Rom FCO	19.278.641	289.992	22.178.561	193.690
Madrid MAD	17.551.086	194.757	19.498.656	205.138
Zürich ZRH	13.539.259	322.445	16.763.709	233.884
Manchester MAN	13.328.023	89.814	14.226.163	158.055
Düsseldorf DUS	13.054.895	52.713	13.582.025	166.591
München MUC	12.731.917	89.443	13.626.347	192.180
Palma de Mallorca	12.513.653	13.650	12.650.153	106.940
Stockholm ARN	12.464.584	99.427	13.458.854	225.906
Kopenhagen CPH	12.263.117			221.474
Brüssel BRU	10.192.226	320.396	13.396.186	210.881
Barcelona BCN	9.992.418	55.075	10.543.168	137.128
Athen				
Istanbul IST	9.544.478	112.467	10.669.148	139.771
Mailand LIN	9.492.343	71.257	10.204.913	133.826
Oslo FBU	8.209.022	62.022	8.829.242	138.630
Moskau-VNU				
Hamburg HAM	7.343.427	101.541	8.358.837	142.276
Wien VIE	7.172.448	77.668	7.949.128	143.034
Berlin-Tegel TXL	7.064.640	35.554	7.420.180	93.213
Tenerife TFS	7.052.649	14.337	7.196.019	51.724
Gran Canaria LPA	6.980.378	33.831	7.318.688	71.944
Helsinki HEL	6.348.042	71.365	7.061.692	122.198
Nizza NCE	5.938.753	33.394	6.272.693	121.623
Genf GVA	5.760.880	65.216	6.413.040	145.320
Lissabon LIS	5.647.809	83.957	6.487.379	72.721
Dublin DUB	5.598.070	60.342	6.201.490	117.965
Glasgow GLA	5.191.157	21.518	5.406.337	104.187
Stuttgart STR	5.129.640	31.255	5.442.190	133.719
Malaga AGP	4.898.182	6.446	4.962.642	50.799
Moskau-SHE				
Marseille MRS	4.780.251	58.820	5.368.451	101.245
Birmingham BHX	4.209.878	18.211	4.391.988	95.160
Lyon LYS	4.012.142	34.475	4.356.892	72.640
Köln CLN	3.832.513	216.581	5.998.323	117.537

Rhein-Ruhr Flughafen Düsseldorf

Flughafen Düsseldorf GmbH · Postfach 30 03 63 · 4000 Düsseldorf 30

Bürgerinitiative gegen den
Nachtflughafen Hahn e.V
Oberdorf 55I

54483 Kleinich



Postfach 30 03 63
4000 Düsseldorf 30
Telefon-Sammelnr. (02 11) 421-0
Durchwahl 421- **6343**
Telefax (02 11) 421 6666
Telex 8 584 818

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
VW/Si

Datum
19.8.1993

Sehr geehrter Herr Sommer,

entgegen Ihrer Auffassung sind wir nicht der Ansicht, daß der zivile Luftverkehr auf dem Flughafen Hahn zu finanziellen Einbußen unserer Gesellschaft führt.

Wie die anderen Flughäfen, so haben auch wir unseren eigenen Markt, der über viele Jahre hinweg in einem komplizierten Spiel der Marktkräfte - Luftverkehrsgesellschaften und Flughafen auf der einen Seite und Passagiere wie Fracht- und Postversender auf der anderen Seite - entstanden ist.

Gerade die langjährigen Bemühungen einer Luftverkehrsverlagerung von Düsseldorf nach Köln/Bonn haben gezeigt, daß trotz Unterstützung auch von uns, der Markt hierzu nicht bereit war. Folglich hängt auch die Entwicklung des zivilen Luftverkehrs auf dem Flughafen Hahn davon ab, ob er einen regionalen Markt hat.

In der gegenwärtigen wirtschaftlich angespannten Situation, in der sich viele Luftverkehrsgesellschaften befinden, werden sie auf Dauer nur solche Flughäfen bedienen wollen, die eine ausreichende Auslastung ihrer Flugzeuge gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen

Flughafen Düsseldorf GmbH

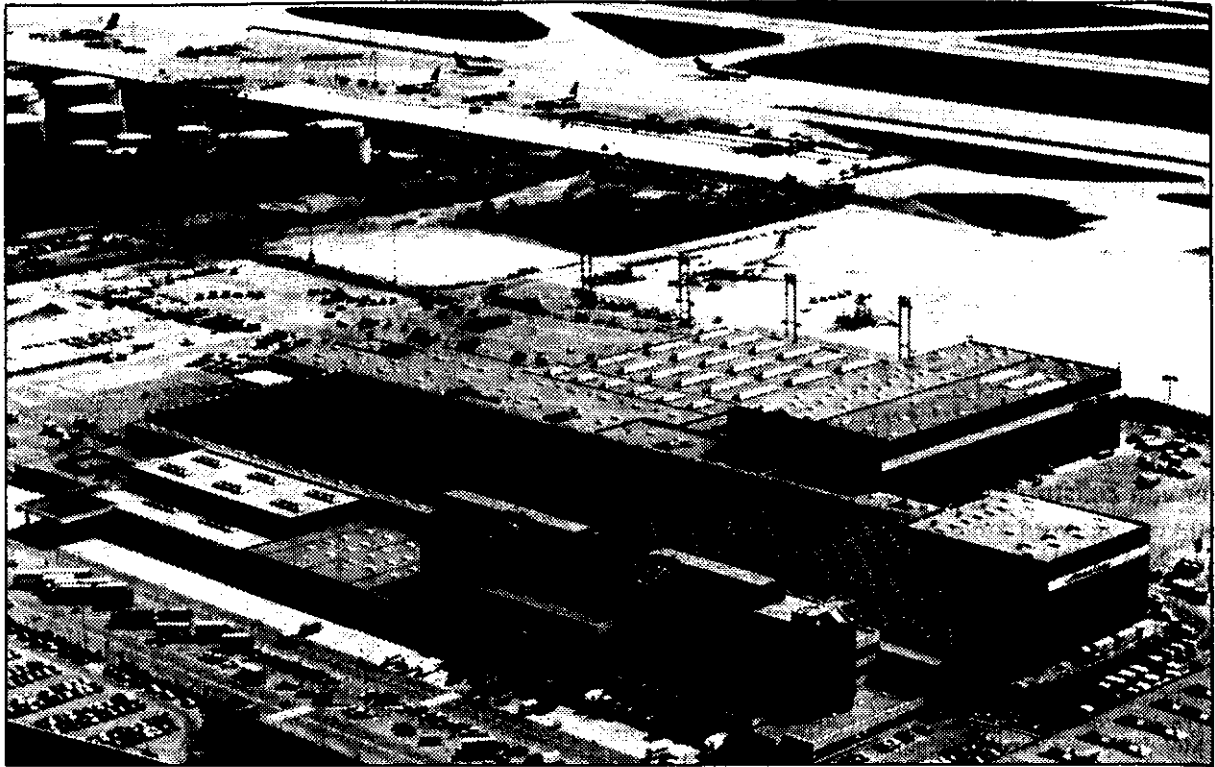
i. A.

Vorsitzender des Aufsichtsrates Staatssekretär Dr. Heinz Nehrling · Geschäftsführer Diplom-Volkswirt Hans-Joachim Peters, Dr.-Ing. Bernd Rietdorf, Matthias C. Tümpel
Eingetragen im Handelsregister beim Amtsgericht Düsseldorf unter Nr. HRB 28

Stadt-Sparkasse Düsseldorf
(BLZ 300 501 10) Kto.-Nr. 58 000 019
Bank für Gemeinwirtschaft, Düsseldorf
(BLZ 300 101 11) Kto.-Nr. 1 016 100 000

Deutsche Bank AG, Düsseldorf
(BLZ 300 702 00) Kto.-Nr. 2 013 274
Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank AG, Köln
(BLZ 370 103 00) Kto.-Nr. 1210 631 288

Westdeutsche Landesbank Girozentrale, Düsseldorf
(BLZ 300 500 00) Kto.-Nr. 3158 110
Postgiroamt Essen
(BLZ 360 100 43) Nr. 876 77-435



Deutschlands größter Umschlagplatz für Luftfracht befindet sich in diesem Gebäude der Lufthansa Cargo AG in Frankfurt. Ein großer Teil der Export-Ladungen kommt trotz ausgestellter Luftfrachtbriefe mit Lastwagen nach Frankfurt oder rollt bei Import-Sendungen auf der Straße zu Regionalflughäfen.

Foto: FAG

LUFTFRACHT / Lkw helfen auf kurzen Strecken mit

Nachtflugverbote begünstigen das Trucking auf der Straße

HANDELSBLATT, Mittwoch, 6.9.95
 HB KÖLN. Längst nicht jede Luftfrachtsendung erreicht in Deutschland ihren Empfänger per Flugzeug. Wie das Kölner Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bei Marktbeobachtungen ermittelt hat, finden in erheblichem Umfang Luftfrachtersatzverkehre mit Lkw (Trucking) statt. Das gilt für binnen- und grenzüberschreitende Verkehre gleichermaßen.

Während der Anteil des inländischen Luftfrachtverkehrs am gesamten Luftfrachtaufkommen seit 1980 kontinuierlich abnimmt und 1994 bei unter 5% lag, nehmen die Luftfrachtersatzverkehre auf der Straße stetig zu. Im Vorjahr erreichten sie rund 730 000 Tonnen (ohne Luftpost). Gemessen am Luftfrachtaufkommen aller deutschen Flughäfen, das etwa 2,5 Millionen Tonnen beträgt, sind das immerhin 30%.

Die Trucking-Anteile der Flughäfen Frankfurt/Main und Köln/Bonn mit 24

bzw. 15% fallen niedrig aus. Hauptgrund hierfür ist zahlreichen „Umsteigemöglichkeiten“ für Fracht. In Frankfurt und Köln starten und landen große Frachtmaschinen. Warenströme der Luftfracht werden hier gebündelt und verteilt. Die Anteile der mittelgroßen Flughäfen München und Düsseldorf liegen im Trucking bei 44 bzw. 51%. Etwa jede zweite Tonne, für die Luftfrachtpreise bezahlt wurden, nimmt hier den Weg über die Straße.

Trucking-Auftraggeber sind die Airlines. Die Lufthansa Cargo AG (LCA) setzt von und nach Frankfurt gegenwärtig 36 Transportunternehmen ein, darunter sechs ausländische Betriebe. Sie beförderten 1994 innerhalb Deutschlands auf 25 515 Fahrten rund 157 000 Tonnen. Das ist ein Zuwachs von 16% gegenüber 1993. Im grenzüberschreitenden Verkehr waren es auf 25 000 Fahrten gar 168 000 Tonnen. Das entspricht einem Plus von 18% gegenüber 1993.

Nach Ermittlungen des BAG ist die Attraktivität des Trucking auch auf dessen Preiswürdigkeit und Pünktlichkeit zurückzuführen. So liege beispielsweise der Einkaufspreis für einen Lastzug von Hannover nach Frankfurt oder Amsterdam zum Teil unter 1000 DM. Von den meisten Flughäfen rollen die Luftfracht-Brummis zu den international angebundnen Luftknoten Frankfurt, Amsterdam, Paris, Brüssel, Zürich oder Wien. Dies geschehe nach genauen Zeitplänen in der Nacht. Treten bei diesen sogenannten Road Feeder Services dennoch Zeitverluste auf, werden sie aufgrund der Gesamttransportzeit bei interkontinentaler Standardfracht als vernachlässigbar betrachtet. Bei der Europa-Luftfracht oder Expreßfracht hingegen bietet der Road Feeder Service nach Einschätzung des Kölner Amtes eine kalkulierbar termingerechte und preiswerte Alternative zum Luftverkehr.

Auf dem Airport geht die Post vollautomatisch ab

Neue Sortieranlage in Betrieb – Zentrale Briefverteilung – Säcke laufen computergesteuert

FRANKFURT. DPA. Am Sonntag geht die weltweit modernste Briefsortieranlage dieser Art im Frankfurter Airport in Betrieb. Alle Postsendungen ausländischer Adressen oder Absender passieren künftig das neue Airmail Center. Auch rund die Hälfte der innerdeutschen Post und einige internationale Sendungen mit Zwischenstopp Deutschland werden durch die elektronische Sortieranlage geschleust.

Bislang lag die Arbeit in vielen Händen: Fluglinien, Post und die Flughäfen Frankfurt/Main AG (FAG) beförderten einen Teil der Post – mit Verzögerungen. „Das Ziel ist es, die gesamte Post im Airport zentral umzuschlagen“, sagt Rudolf Liebold, Geschäftsführer der Airmail Center Frankfurt GmbH. Das Unternehmen ist zu je 40 Prozent im Besitz von FAG und Lufthansa Cargo, sowie zu 20 Prozent Eigentum der Deutschen Post AG.



Objekt der Begierde: Postsäcke im neuen Luftpost-Zentrum am Frankfurter Flughafen. Computer sollen Verspätungen verhindern. Foto: DPA

Bis zu 11 000 Sendungen pro Stunde können abgefertigt werden. Einzelne Briefe haben auf den Bändern nichts zu suchen – nur Postsäcke werden transportiert. Jeder Behälter bekommt bei der Ankunft einen Code, der die Angaben über Anschlußflug und Zielort enthält.

Die Infos werden von einem Mitarbeiter in das System „eingelassen“. Das mobile Element auf dem Förderband „weiß“ dann, wohin die Fracht gehen soll. Mit 2,20 Metern pro Sekunde fährt der Sack bis zur richtigen Transport-Kiste.

140 000 Tonnen Post pro Jahr soll die Anlage befördern. 25 Millionen DM Jahresumsatz sind angepeilt. Investitionen: 40 Millionen. Später sorgen 200 Mitarbeiter für den 24-Stunden-Betrieb. Das Center ist aber als Teil eines Gesamtkonzepts der Post AG für den Ersatz der elf Luftpoststellen gedacht – und macht Stellen überflüssig.

Pressemitteilung 05/97 FHD

Dresden, 21.03.97

Flughafen Dresden und Landeshauptstadt Dresden trafen Vereinbarung zu Nachtflug- und Siedlungsbe- schränkungen

Neue Regelung verringert Nachtfluglärm

Als weitere Maßnahme zum Reduzieren von Lärmemissionen in den Nachtstunden setzt der Flughafen Dresden zum Beginn des Sommerflugplanes 1997 neue Nachtflugregelungen in Kraft.

Obwohl der Anteil der Flüge in der als „Nachtzeit“ definierten Zeitspanne zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr relativ gering ist - lediglich 5,6% der gesamten Flugbewegungen werden in dieser Zeit durchgeführt - trafen die Flughafen Dresden GmbH und die Landeshauptstadt Dresden eine Vereinbarung zu den Themen Nachtflug- und Siedlungsbeschränkungen.

Mit der Neuregelung werden insbesondere die sehr lauten Flugzeuge, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, in den sensiblen Zeiten vom Verkehr ausgeschlossen. Somit sollen Störungen durch sehr hohe fluglärmbedingte Einzelschallpegel in der Umgebung des Flughafens Dresden verhindert werden.

Neben der auch weiterhin bestehenden bisherigen Regelung, daß zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr Ortszeit keine planmäßigen Flugbewegungen außer der Nachtluftpost und Sanitätsflügen zugelassen sind, werden jetzt weitere Beschränkungen in Abhängigkeit von der Lärmemission einzelner Luftfahrzeugklassen getroffen. Dazu werden die folgenden Neuregelungen ab 01.04.1997 in Kraft gesetzt:

- Für den Zeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr werden planmäßige Starts und Landungen von sehr lauten

INFORMATION

Strahlverkehrsflugzeugen (ohne Lärmzertifikat und mit Lärmzertifizierung entsprechend ICAO-Anhang 16, Band I., Kapitel 2; z.B. Boeing 707) untersagt.

- Im Zeitraum zwischen 23:00 Uhr und 00:00 Uhr sowie zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr dürfen lediglich solche besonders leisen Strahlverkehrsflugzeuge (mit Lärmzertifizierung entsprechend ICAO-Anhang 16, Band I., Kapitel 3) planmäßig verkehren, die in einer speziellen Auflistung als „besonders leise Luftfahrzeugtypen“ erfaßt sind (z. B. Airbus A310, A319, A320 und Boeing 737 300/400/500). Die Auflistung orientiert sich an einer durch das Bundesverkehrsministerium veröffentlichten „Bonusliste“ zur lärmabhängigen Einteilung von Strahlverkehrsflugzeugen mit Lärmzertifizierung entsprechend ICAO-Anhang 16, Band I., Kapitel 3. Diese Liste wurde auf der Basis der Fluglärmmessungen der deutschen Verkehrsflughäfen erarbeitet.

Wie bisher können Ausnahmen von diesen Regelungen im Einzelfall auf Antrag der Luftverkehrsgesellschaft durch den Flughafenbetreiber erteilt werden. Über erteilte Ausnahmegenehmigungen wird der Genehmigungsbehörde und der Fluglärmkommission für den Flughafen Dresden regelmäßig berichtet.

Flughafen fördert baulichen Schallschutz

Die getroffene Vereinbarung reiht sich in die seit Unternehmensgründung festgeschriebenen Bestrebungen der Flughafen Dresden GmbH zum Schutz der Umwelt insbesondere zur Verminderung der Fluglärmbelastungen der Anwohner ein. In diesem Kontext ist auch das freiwillige Förderprogramm für den baulichen Schallschutz in Wohnhäusern im unmittelbaren Flughafennahbereich zu sehen, das die Flughafengesellschaft im Sommer des letzten Jahres beschloß.

Inhalt des Programmes ist die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern in Wohn- und Schlafräumen und von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen. Dem stufenweisen Vorgehen entsprechend, erfolgt die Förderung in den Jahren 1996 und 1997 zunächst innerhalb einer festgelegten ersten Förderzone. Diese Förderzone wurde auf der Grundlage einer akustischen Belastungsrechnung

festgelegt und umfaßt den am höchsten durch Fluglärm betroffenen Nahbereich des Flughafens mit ca. 140 Wohnhäusern. Zur Realisierung der Förderung in dieser Zone werden ca. 2 Mio. DM aufgewendet.

Bis jetzt haben bereits 88 Grundstückseigentümer Anträge zur Förderung eingereicht. Die ersten 24 Fördervorhaben konnten bereits komplett abgeschlossen werden. Viele weitere befinden sich derzeit in der konkreten Vorbereitung und werden noch 1997 realisiert.

Weitere Stufen der Förderung sind vorgesehen. Über die konkrete Ausgestaltung, die Lage der Fördergebiete und den Umfang der Förderung wird jedoch erst nach Abschluß und Auswertung der ersten Förderzone entschieden.

Amsterdams Flughafen Schiphol wird ausgebaut

Regierung setzt auf „nationale Interessen“ / Lärmsteuer zur Beruhigung der Anwohner

sw. Amsterdam (Eigener Bericht) – Die Würfel sind gefallen. Der Amsterdamer Flughafen Schiphol kann für mindestens 40 Millionen Passagiere und drei Millionen Tonnen Fracht ausgebaut werden. Nach jahrelangem Streit mit Anwohnern, Umweltschützern und Verkehrsplanern, die vehement gegen den Ausbau in einem dicht besiedelten Wohngebiet sind, hat nun die sozialliberale Regierung entschieden, daß die fünfte Landebahn gebaut wird. Damit folgt sie der Devise: „Nationale Interessen stehen über privaten.“ Mit diesem Dogma hatte die ins Europaparlament weggelobte ehemalige Verkehrsministerin Hanja Maij-Veggen die Weichen zum künftigen Drehkreuz Westeuropas gestellt.

Schiphol hat sich im harten Konkurrenzkampf bisher behauptet und ist auch in diesem Jahr einer der europäischen Flughäfen mit den höchsten Wachstumsraten. Die Anzahl der Fluggäste stieg 1994 um elf Prozent, für 1995 rechnet Schiphol mit 24 Millionen und 280 000 Flügen und ist nach London, Frankfurt und Paris viertgrößter Flughafen von Europa.

Die Zukunft in Schiphol hat längst begonnen: „Schiphol Bahnhof“ ist an das bundesdeutsche EC-Netz angeschlossen; kürzlich wurde das Einkaufszentrum „Schiphol-Plaza“ eröffnet; der unterirdische Bahnhof ist auf die Ankunft des ersten französischen Hochgeschwindigkeitszuges TGV bereits umgerüstet; täglich pendeln Zubringerbusse zwischen Nordrhein-Westfalen und Schiphol. „Wir können nur neidvoll über die Grenze nach Amsterdam blicken. Dort entstehen Rahmenbedingungen, von denen wir als größter Benutzer des Flughafens Düsseldorf nur träumen können“, sagt LTU-Sprecher Wolfgang Osinski.

Deutschland im Visier

Die Erweiterung wird mit rund 27 Milliarden DM veranschlagt. Davon werden etwa 6,5 Milliarden DM in Schiphol und neun Milliarden DM in den Ausbau der Bahnlinien nach Paris und Köln/Düsseldorf investiert. 600 Millionen DM sind für die Isolierung von mehr als 10 000 Wohnungen im Anflugbereich vorgesehen. Diese Kosten soll künftig der Passagier

übernehmen. Das Verkehrsministerium plant eine „Lärmsteuer“ auf jedes verkaufte Flugticket.

Die Sterne stehen weiter gut für Schiphol, und wenn alles nach Plan läuft, wird Hollands Airport zum Mainport, zum „Heimatflughafen“ aller potentiellen Fluggäste, die innerhalb eines Radius von 250 Kilometern leben: 15 Millionen Niederländer, elf Millionen Deutsche und fünf Millionen Belgier.

Während der Schiphol-Debatte war es innerhalb des Regierungslagers zum Streit gekommen, denn die linksliberale D 66 vermutete – wie sich nun herausgestellt hat, zu Recht –, daß Schiphol Pläne hat, die einen Ausbau auf eine Kapazität von 60 Millionen Passagieren vorsehen. Auch die Stadt Amsterdam wünscht kein Limit. KLM-Präsident Pieter Bouw: „Eine Passagier-Obergrenze beschränkt unseren wirtschaftlichen Beitrag und schreckt Investoren ab.“

Kritik an den Ausbauplänen übte der „Rat für Umwelt“. Diese, das Umweltministerium beratende Organisation kam zu dem Ergebnis, Ausweitung und Umweltschutz stünden nicht in Einklang. So seien Faktoren wie Sicherheit und Luftverunreinigung ungenügend berücksichtigt worden. Anwohner befürchten nicht nur das erhöhte Risiko, da der Flughafen im Wohngebiet liegt – erinnert wird an den Absturz eines Frachtjumbos 1992 in den Amsterdamer Vorort –, sondern auch Lärm und die gesundheitlichen Fol-

gen, die das Ablassen von Kerosin und der Ausstoß von Stickstoff- und Schwefeldioxyd mit sich bringen. Eine Boeing 747 verbraucht von der Landung bis zum Stillstand am Gate ebensoviel Treibstoff wie eine Fokker 50 von Amsterdam nach München. „Umweltverteidigung“ hat ausgerechnet, daß der Ausstoß von Kohlendioxyd auf Schiphol künftig 13,4 Milliarden Kilogramm betragen werde. Das ist beinahe so viel wie der der gesamten Bevölkerung.

„Umweltverteidigung“: „Diese Ausbreitung bedeutet für das gesamte Land eine riskante Wahl, die wirtschaftlich nicht dauerhaft sein kann.“ Es sei ein „historischer Irrtum, zu glauben, das kleine Land könne ungestraft den größten Flughafen bauen“.

Viele Nachtflüge

Ein stetes Ärgernis bilden die Nachtflüge, von denen jährlich rund 11 000 erlaubt sind. Noch hält die Regierung an einer Begrenzung der Flugverbindungen zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr morgens fest. Verkehrsministerin Annemarie Jorritsma von der rechtsliberalen VVD drängt jedoch darauf, diese Zeiten flexibel zu gestalten, damit Maschinen aus Nordamerika morgens keine Verspätungen einfliegen.

Andererseits, hat die holländische Hauptstadt im internationalen Flugverkehr wirklich eine Zukunft? Bouke Veldman, Direktor des Untersuchungsbüros „Stratagem“, stellte fest, das sinkende prozentuale Wachstum, das auf lange Sicht in der Luftfahrt sowohl in den USA als auch in Europa sichtbar ist, und andere Gründe wie Videokonferenzen, der Ausbau schnellerer Zugverbindungen, die Zusammenarbeit von Lufthansa und SAS, von Swissair und Sabena könnten Schiphol als Transithafen unwichtig werden lassen.

Süddeutsche Zeitung 22.6.95