

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

INHALT DER VERANSTALTUNG

1. Begrüßung
2. Die Bürgerinitiative gegen den Nachtflughafen Hahn, AG Morbach
 - 2.1 Wer ist die BI und was macht die BI? / Standpunkt der BI / Was bisher geschah
3. Klage
 - 3.1 Erläuterung Kläger: Beklagter (Land) , Beigeladene (Flughafen Hahn)
 - 3.2 Wer ist die Frankfurt-Hahn GmbH? Wer sind die Anteilseigner?
 - 3.3 Inhalt / Vorstellung der Klage
 - 3.3.1 These: Die Maßnahme ist nicht erforderlich, es besteht kein Bedarf
 - 3.3.2 These: Falsches Datenmaterial und ein sehr fragwürdiger Flugzeugmix führen zu kleinen Lärmschutzgebieten
 - 3.3.3 These: Der Flughafenausbau schafft weniger Arbeitsplätze als prognostiziert
 - 3.3.4 These: Die suggerierten Erfolgsbilanzen beruhen auf verdeckten Subventionen
 - 3.4 Fazit/Resümee
4. Ausblick
5. Dank für bisherige Unterstützung und Spendenaufruf

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

1. Begrüßung

2. Die Bürgerinitiative gegen den Nachtflughafen Hahn, AG Morbach

2.1 Wer ist die BI und was macht die BI? / Standpunkt der BI / Was bisher geschah

- Die BI und somit die Klage richtet sich nicht gegen den Flughafen Hahn an sich oder gegen Ryanair sondern gegen den mit der Startbahnverlängerung verbundenen Schwerfrachtflugverkehr.
- Dieser soll insbesondere in der Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) abgewickelt werden.
- Der Flughafen in seiner jetzigen Form wird akzeptiert, einschließlich der Wachstumsraten im „Prognosenußfall“, **ohne** Verlängerung der Start- und Landebahn.
- Die BI sieht positive Auswirkungen auf die Tourismusentwicklung der Region durch den Passagierflugverkehr.
- Die BI sieht die Lebensqualität und die Zukunftschancen der Region als Opfer der politischen und wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber.
- Die BI kämpft gegen das Wachstum zum uneingeschränkt nutzbaren Frachtflughafen mit hohem Nachtfluganteil.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

- 1992 Gründung „Bürgerinitiative gegen den Nachtflughafen Hahn e. V.“
- 1992 Arbeitsgruppe Konversion mit Kontakten z.B. zu Daimler/Chrysler, Opel, Ruhrgas AG wegen Recycling-Anlagen/Deproduktion, Hersteller von Windenergieanlagen, Modelle für Fachhochschule mit Forschungseinrichtungen, (nachwachsende Rohstoffe, alternative Energien u.s.w.), Kontakte zu Herstellern von Windenergieanlagen, Energiepark, also Industriezweige die zur Zeit boomen!
- 1993 Vorstellung des Konzepts „Ökopolis“ zur Entwicklung der freigewordenen Konversionsfläche des außer Betrieb genommenen Militärflughafens.
- 1994 Unterstützung der Klage gegen den 24 h – Flugbetrieb seitdem Informationsplattform über Entwicklung des Flughafens Archivierung der Daten, Zahlen und Fakten

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

- 1997 Genehmigung des Nachtflugbetriebs durch das Oberverwaltungsgericht Koblenz. Die BI erreichte durch ihre Klage:
- Verbesserung des Lärmschutzes für die Bevölkerung.
 - Durchsetzung eines bundesweit einmaligen Standards - 52 dB(A) Einzelschall - von zumutbarem Nachtfluglärm.
 - Gewährung von Lärmschutz ab dem 01.04.1998 unabhängig von der Anzahl der Flugbewegungen.
 - Einschränkung der Platzrundenflüge.
 - Reduzierung der Lärmbelastigungen der allgemeinen Luftfahrt.
 - Beschlüsse der Fluglärmkommission zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm aufgrund von Forderungen der BI.
 - Regelmäßige Kontrollen der RampCheckCrew des Luftfahrtbundesamtes am Flugplatz Hahn aufgrund von Forderungen der BI.
 - Verbesserung der Sicherheitsstandards an den Fluglärmtagen (Hahn in Motion) aufgrund von Forderungen an das Luftamt.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

- 02.12.2003 Informationsveranstaltung der Gemeinde und des Flughafens in der Baldenauhalle, Morbach
- Anfang Dez. 2003 „Bürger informieren Bürger“ Ziel: Aufklärung über die Planungen
- 12.12.2003 mehr als 100 Einwendungen von Morbacher Bürgern gegen das Planfeststellungsverfahren eingereicht
- Dezember 2003 Gründung der AG Morbach in der „Bürgerinitiative gegen den Nachtflughafen Hahn e. V.“
- Februar 2004 Gründung der AG Mosel
- Anfang 2004 Mehrere Informationsveranstaltungen in Morbacher Ortsbezirken und an der Mittelmosel
- Anfang 2004 Unterschriftensammlung gegen Nachtflug und Verlängerung der Start- und Landebahn

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

- 22.03.2004 Überreichung von über 3000 Unterschriften an BgM Eibes
- 22.04.2004 Überreichung der Unterschriften an Ministerpräsident Beck
- 28.12.2004 Das Land genehmigt die Verlängerung der Start- und Landebahn
- 18.04.2005 Klage eines Einwohners der EG Morbach mit Unterstützung der BI und vieler Bürger, die mit Spenden die Klage ermöglichen.
- Sommer 2004 Demonstrationen u. a. beim Besuch von Wirtschaftsminister Bauckhage, Pressearbeit

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

3. Klage

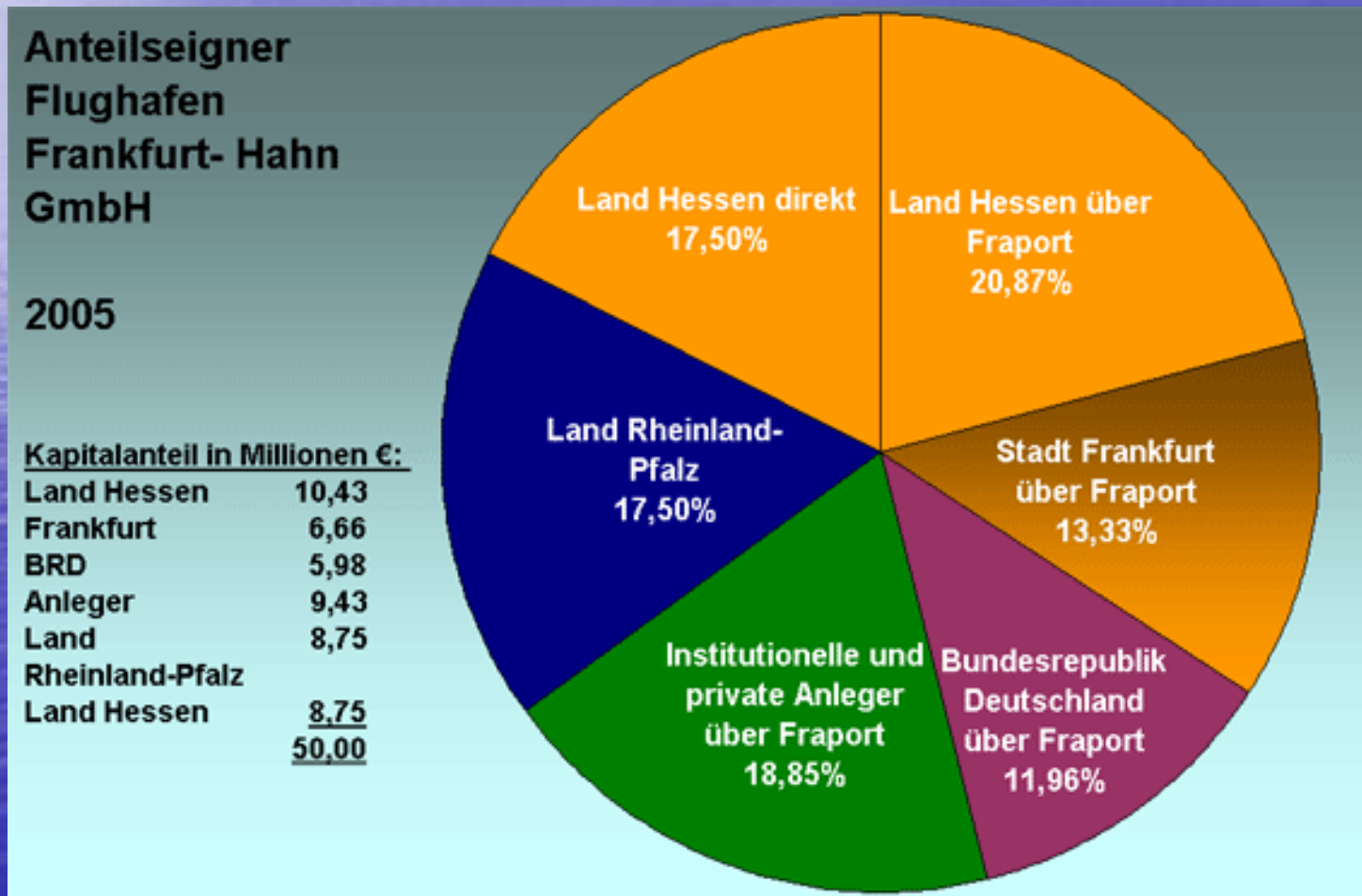
3.1 Erläuterung Kläger, Beklagter (Land) , Beigeladene (Flughafen Hahn)

- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH stellt Antrag zur Startbahnverlängerung.
- Behörde, also Land RLP, genehmigt den Antrag des Flughafens ohne wesentliche Änderungen bzw. Auflagen.
- Nach intensiver Sichtung der Antragsunterlagen sind wir der Auffassung, dass die Antragsunterlagen schwerwiegende Fehler enthalten.
- Diese Fehler hat die Genehmigungsbehörde (Land RLP) nicht erkannt bzw. nicht behoben.
- Aus diesem Grund klagen wir beim OVG Koblenz gegen das Land Rheinland-Pfalz (Beklagter). Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (Beigeladene) tritt dabei als sogenannte Beigeladene auf.

Da die Bi selbst nicht klagen kann, galt es einen Privatkläger zu finden, der finanziell und ideell unterstützt wird.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

3.2 Wer ist die Frankfurt-Hahn GmbH? Wer sind die Anteilseigner?



BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

3.3 Inhalt / Vorstellung der Klage

3.3.1 These: Die Maßnahme ist nicht erforderlich, es besteht kein Bedarf

Prognosen der Planung

Nach den genehmigten Planungsunterlagen soll der Hahn bis zum Jahr 2015 mit 712.000 to Luftfracht und rd. 300.000 to Luftersatzfracht (auf der Straße transportierte Fracht) zum zweitgrößten Frachtflughafen in Deutschland aufsteigen.

Fakt

Die Initiative Luftverkehr bestehend aus Fraport AG, die Flughafen München GmbH, die Deutsche Lufthansa AG, die Deutsche Flugsicherung in Zusammenarbeit mit drei Bundesministerien und vier Bundesländern hat einen Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur erstellt. D.h. diese Fachgremien haben beschrieben, mit welchen Maßnahmen der zukünftige Flugverkehr in Deutschland bewältigt werden kann.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

- Dieses offensichtliche fach- und sachkompetente Gremium hat erstaunlicherweise den Flughafen Frankfurt-Hahn an keiner einzigen Stelle erwähnt, geschweige denn die Notwendigkeit einer Verlängerung der Start- und Landebahn am Flughafen Frankfurt-Hahn zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb beschrieben.
- An den anderen deutschen, internationalen Verkehrsflughäfen bestehen danach mindestens 3,5 Millionen to freie Kapazität für Luftfracht. Zudem sind fast alle Konkurrenzflughäfen strassen - und schienenmäßig gut bis sehr gut angeschlossen.

(Grenznahe Flughäfen wie z. B. Brüssel und Luxemburg nicht eingeschlossen)

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Wir stellen fest, dass im Vergleich zu Hahn,

- keiner der anderen deutschen Flughäfen eine so schlechte geographische Lage weitab von Quell- und Zielgebieten für Luftfracht hat.
- keiner der anderen beschriebenen Flughäfen so schlechte meteorologische Bedingungen wie der Flugplatz Hahn hat.
- alle internationalen Flughäfen (bis auf Stuttgart) über mindestens zwei Start- und Landebahnen verfügen (wichtig für Ausweichung z. B. bei Winterbetrieb, oder technischen Problemen, was für viele Cargogesellschaften Grundvoraussetzung für eine Ansiedelung ist).

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Welche Möglichkeit / Alternativlösung bietet ein Flughafensystem?

Durch intelligente Lösungen können die angeblichen Engpässe in Frankfurt bewältigt werden und die Startbahnverlängerung am Flughafen Hahn vermieden werden.

Wir schlagen deshalb vor,

die Nutzung der in Frankfurt vorhandenen 3 Bahnen mit je 4 km Länge für Interkontinentalflüge und die Auslagerung von anderen Flügen, die keine lange Start- und Landebahn benötigen, auf den Hahn.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Fazit

Die Startbahnverlängerung ist nicht erforderlich, weil

- durch Nutzung der vorhandenen freien Kapazitäten an den deutschen internationalen Flughäfen
- und Kooperation mit FFM zur optimalen Ausnutzung des vorhandenen Bahnsystems

für die Maßnahme **kein** Bedarf besteht.

**3.3.2 These: Falsches Datenmaterial und ein sehr fragwürdiger
Flugzeugmix führen zu kleinen Lärmschutzgebieten**

Gegenüberstellung der Realität d.h. die heutigen Flugbewegungen, mit den Prognosen des Flughafens

Die Gegenüberstellung wird speziell erläutert an Hand des Langstreckenflugverkehrs mit Flugzeugen der Klasse S 6.2 und S 7 bzw. für Flugzeuge über 175 to. Also die Flugzeuge, die die Startbahnverlängerung brauchen.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Vergleich Flugbewegungen (Tag und Nachtflug der Klassen S 6.2 und S 7)

Vergleich der in 2004 und den ersten fünf Monaten des Jahres 2005
stattgefundenen Flugbewegungen mit den für das Jahr 2015
prognostizierten Flugbewegungen
Klasse S 6.2 (Douglas DC 10 und MD 11)
und S 7 / über 175 to (Jumbo-Jet, Antonov 124)

	Ist Gesamtjahr 2004 (über 175 to)	IST Jan – Mai 2005 (über 175 to)	Planung Prognosenufall 2015 gesamt	Planung Planungsfall 2015 gesamt
S 6.2	1.411	1.244	104	4.972
S 7			20	200
Summe S 6.2/S7	1.411	1.244 (ca. 3.000*)	124	5.172
Tonnage	66.145	34.586 (ca. 90.000*)	ca. 160.000	ca. 712.000

*Hochgerechnet auf Gesamtjahr 2005

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Vergleich Ist- Zustand mit Prognosenullfall 2015

- Im Jahr 2004 ist danach die mehr als zehnfache Menge an schweren Flugzeugen geflogen, als es die sachverständigen Gutachter für den Fall ohne Startbahnverlängerung (Prognosenullfall) bis 2015 ermittelt haben.
- In den ersten fünf Monaten 2005 gab es bereits 1.244 Flugbewegungen mit großem und schwerem Fluggerät.
- Schreibt man die bis zum 31.05.2005 bereits erreichten 1.244 Flugbewegungen mit Flugzeugen der Klasse S 6.2 und S 7 bis zum Jahresende fort, so wird man per 31.12.2005 bereits ca. 3.000 Flugbewegungen mit Flugzeugen dieser Klassen bei einer Frachtmenge von wahrscheinlich ca. 90.000 to erreicht haben.
- Bis 2015 soll sich nach den wissenschaftlichen Berechnungen im Prognosenullfall, also OHNE Verlängerung der Startbahn, die Frachtmenge verdoppeln und im Gegenzug die Anzahl der Flugbewegungen von ca. 3.000 auf 124 reduzieren.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Vergleich Ist - Zustand mit Planungsfall 2015

Gleiches gilt, wenn auch nicht in der besonders krassen Form wie im Prognosenullfall, für den Planungsfall 2015.

- Die Luftfrachtmenge soll sich von voraussichtlich 90.000 to in 2005 auf 712.000 to im Jahr 2015, etwa um die achtfache Menge erhöhen.
- Dabei erhöht sich die Anzahl von Flugbewegungen von großen und schweren Flugzeugen von ca. 3.000 auf nur 5.172, was noch nicht einmal einer Verdopplung entspricht.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Vergleich der Flugbewegungen in der Nacht (22.00 – 06.00 Uhr)

Gegenüberstellung der Flugbewegungen nach Flugzeuggruppen
in der Zeit von 22:00 – 06:00 Uhr
Istwerte mit Planwerten

	Ist 2. Halbjahr 2003	Ist 1. Halbjahr 2004	Ist 2. Halbjahr 2004	Ist 1. Quartal 2005 3 Monate	Planung Prognose- nullfall 2015 verkehrs- reichstes Halbjahr	Planung Planungsfall 2015 verkehrs- reichstes Halbjahr
P 2.1	5	2	1	0	20	2.948
P 2.2	18	19	54	24	8	0
S 5.1	8	8	13	1	56	1.016
S 5.2	1.225	1.094	805	384	1.676	2.444
S 5.3	37	7	15	0	0	0
S 6.1	115	98	47	14	386	806
S 6.2	103	147	196	201	6	276
S 7	56	26	80	59	0	22
Summe S 6.2 und S7	159	173	276	260	6	298
Frachtmengen in to	23.500	33.757	32.388	18.820	80.000	356.000

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Vergleich Ist-Zustand mit Prognosen / Planungen

Mit „Sachverstand“ haben die Gutachter ermittelt:

- Dass es im Prognosenullfall am Flugplatz Hahn im verkehrsreichsten Halbjahr 2015 bei ca. 80.000 to geflogener Luftfracht nur zu 6 nächtlichen Flugbewegungen in den Klassen S 6.2 und S 7 kommt.
- Im 1. Quartal 2005 wurden aber bereits 260 Flugbewegungen in der Nacht der Klasse S 6.2 und S 7 registriert. Hochgerechnet sind das 520 Ereignisse für das erste Halbjahr 2005.

Mit gleichem „Sachverstand“ scheint die Zahl von 298 Flugbewegungen der Klassen S6.2 und S7 im Planungsfall bei einer Frachtmenge von 356.000 Tonnen zustande gekommen zu sein.

Ist-Zustand

32.388 to: 276 Flugbewegungen S6.2 und S7 (2. Halbjahr 2004)
18.820 to: 260 Flugbewegungen S6.2 und S7 (3 Monate 2005)

Prognose / Planung

80.000 to: 6 Flugbewegungen S6.2 und S7 (Prognosenullfall 2015)
352.000 to: 298 Flugbewegungen S6.2 und S7 (Planungsfall 20015)

Nachtschutzgebiet

Wegen der besonders nachtruhigen Gegend hat die BI das Nachtschutzgebiet mit dem Schwellenwert 6×67 dB(A) vor dem OVG 1997 erstritten.

Genehmigt sind jetzt aber 13×68 dB(A).

D. h. das z. B. 12 Ereignisse à 80 dB(A) das Kriterium 13×68 nicht erfüllen.

Das Lärmschutzgebiet wird damit um mehr als die Hälfte verkleinert.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Warum der niedrige Ansatz an schwerem Fluggerät?

Aus der Tatsache, dass die Bewegungszahlen, wie erläutert, insbesondere für die Klassen S 6.2 und S 7 zu niedrig liegen, ergeben sich eine Reihe von Auswirkungen auf die Schlussfolgerung im technischen Lärmgutachten:

Die nächtlichen Flugbewegungen mit schwerem Fluggerät (Klassen S 6.2 und S 7) sind entscheidend für die Ermittlung des Lärmschutzgebietes. Hier wird die Anzahl der Ereignisse zu Grunde gelegt.

Aus einer höheren Anzahl von Bewegungen der Klassen S 6.2 und S 7 ergeben sich Änderungen in der Größe der Isophonen; d. h. das Lärmschutzgebiet wird größer.

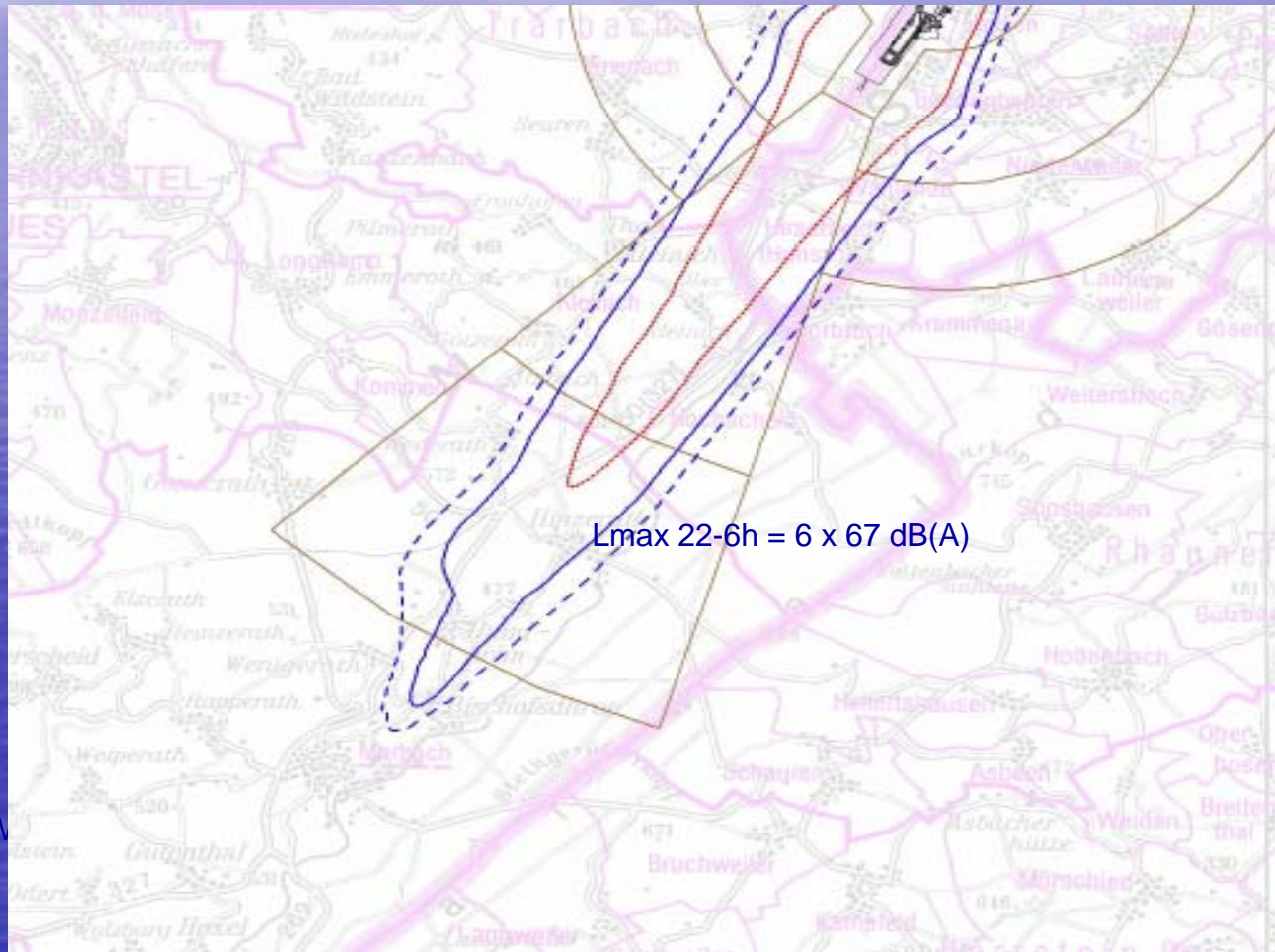
Es wäre neu zu ermitteln, ob weiteren Gemeinden dadurch Anspruch auf Lärmschutz entsteht. Gleichzeitig wären alle Aussagen des lärmmedizinischen Gutachtens, deren Basis sich ändert, entsprechend zu revidieren.

Bei einem realistischen Ansatz von nächtlichen Flugbewegungen der Klassen S 6.2 und erst recht der Klasse S 7 wird das Gebiet, in dem Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung zu treffen sind, sprunghaft ansteigen.

Dies ist besonders gravierend, da sich die Flugrouten schwerpunktmäßig auch über besonders nachtsensiblen Bereichen wie der Touristenregion Mittelmosel mit den Kurkliniken bewegen.

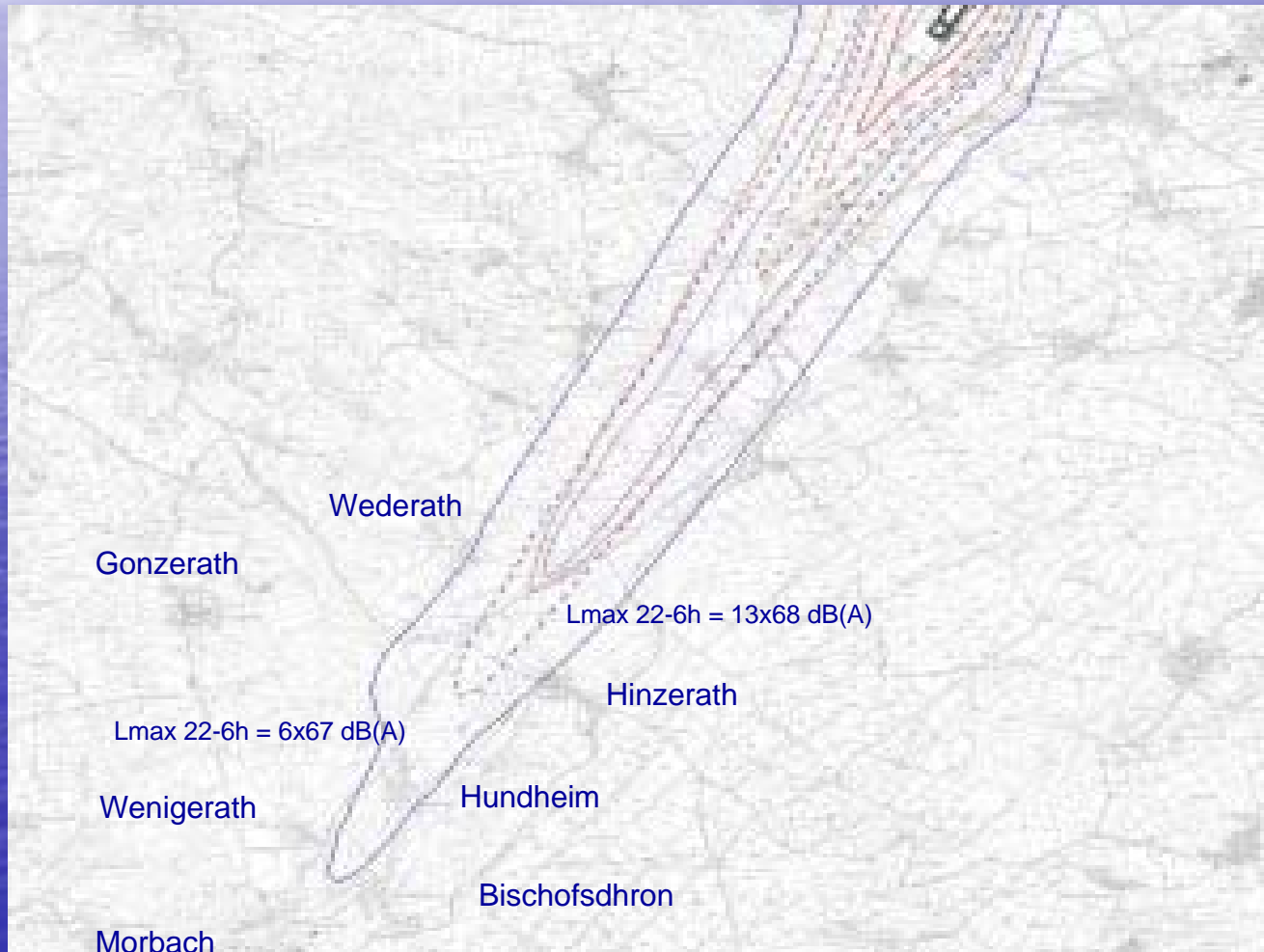
BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Lärmkonturen Tag, Nacht und Bauschutzbereich, entnommen aus Plan A2 1-1 Antragsbegründung



BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Lärmkonturen Planungsfall 2015, entnommen aus Plan A2 8-1 Antragsbegründung



BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Fazit

Für die Abgrenzung des nächtlichen Lärmschutzgebietes ist der Schwellenwert von 13 x 68 dB(A) durch das Land genehmigt und nicht der 1997 höchstrichterlich festgestellte, strengere Wert von 6 x 67 dB(A).

Zusammen mit dem niedrigen Ansatz an schwerem Fluggerät wurde das zu kleine Lärmschutzgebietes zu Lasten der Anwohner weiter verkleinert.

3.3.3 These: Der Flughafenausbau schafft weniger Arbeitsplätze als prognostiziert

Auf Seite 105 der Verkehrsprognose für den Flughafen Frankfurt-Hahn, haben die Gutachter der Intraplan Consult GmbH aus der von ihnen prognostizierten Entwicklung der Passagierzahlen und der Luftfrachtmengen die Anzahl der dabei entstehenden Arbeitsplätze abgeleitet.

Der Flughafenausbau wird Arbeitsplätze schaffen, aber bei weitem nicht in dem Umfang wie der Flughafen uns glauben machen will. Auch hier weisen wir durch Vergleich der Ist - Situation mit den Prognosen nach, dass die Gutachter sich verkalkuliert haben.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Vergleich der Arbeitsplätze in 2005 mit den prognostizierten Arbeitsplätzen im Jahr 2015				
	Wert 2000	IST 2005** (Prognose Flughafen)	Prognosenullfall 2015	Planungsfall 2015
Fluggäste	360.000	2.800.000	3.568.000	3.770.000
Luftfracht	68.000	ca. 90.000	146.000	542.000
Luftfrachtersatzverkehr	116.000	120.000	232.000	298.000
Arbeitsplätze*	1.360	2.407	4.340	5.850
<p>* incl. bspw. Personal der Landespolizeischule, Go-Cart-Bahn, Call-Center, Nicht in Deutschland gemeldetes Personal von Ryanair, Leiharbeiter von Leihfirmen.</p> <p>**entnommen aus Hahn-Affairs vom 18.10.2005 und aufs Jahr 2005 hochgerechnet.</p>				

Hinweis: Ist Fluggäste 2005 beinhalten US-Besatzungstruppen auf dem Weg in den Irak und zurück.

Vergleich Wert 2000 und Ist-2005:

Eine rd. 8,5-fache Erhöhung der Passagierzahlen (2000->2005) hat nicht einmal eine Verdoppelung der Arbeitsplätze bewirkt.

Die mit dem Frachtflug verbundenen Arbeitsplätze sind für den Prognosenullfall 2015 mit 630 beziffert (entnommen aus Band C1, Kapitel 8.2).

Vergleich Ist 2005 und Prognosenullfall 2015:

Die Realität zeigt uns, dass die versprochenen Arbeitsplatzzahlen bei weitem nicht erreicht werden.

Planungsfall 2015:

Der an die Startbahnverlängerung gekoppelte Arbeitsplatzzuwachs beträgt ca. 1.295 Stellen (ebenfalls entnommen aus Band C1, Kapitel 8.2). Diese Zahl, induziert durch den Frachtflug, erscheint angesichts der vorliegenden Zahlen völlig übertrieben.

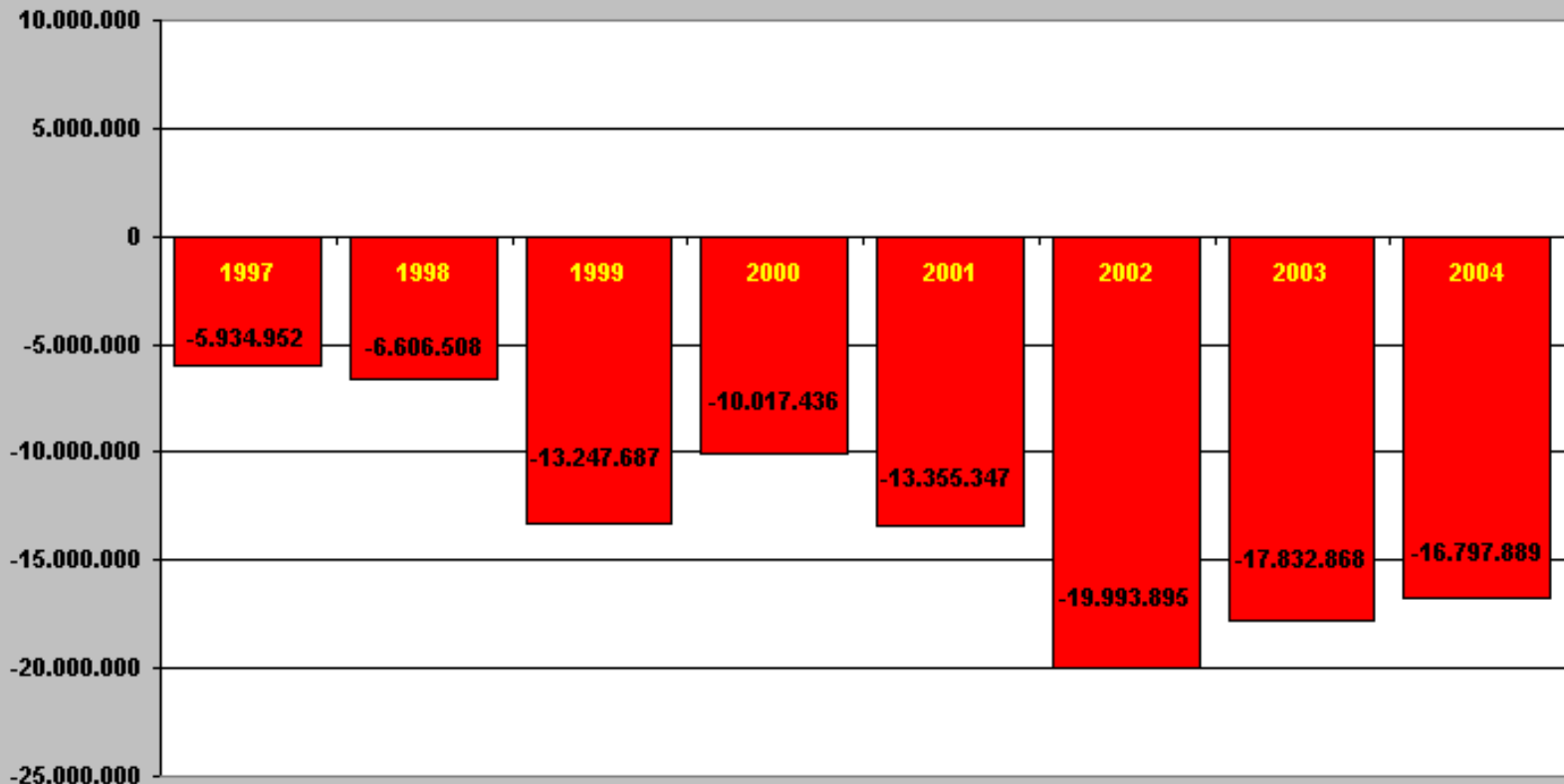
Randbemerkung:

Prognosen über drohende Arbeitsplatzverluste durch Nachtfrachtflug mit schwerem Fluggerät gibt es nicht (z. B. Tourismus im Hunsrück und an der Mittelmosel, Kurkliniken etc.).

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

3.3.4 These: Die suggerierten Erfolgsbilanzen beruhen auf verdeckten Subventionen

Verluste der Flughafen Frankfurt Hahn GmbH und Vorgängerfirmen
in den Jahren 1997 bis 2004



**BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V.
AG MORBACH**

In den Jahren 1997 bis 2004 hat die Beigeladene, also die Frankfurt-Hahn GmbH und ihre Vorgängerunternehmen Verluste erwirtschaftet in Höhe von

103.786.582,66 €

Diese wurden seit 1999 im Rahmen von entsprechenden "Unternehmensverträgen" von der Muttergesellschaft FRAPORT ausgeglichen.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Was bietet der Hahn den Fluggesellschaften an finanziellen Vorteilen, um sich fernab von Metropolen anzusiedeln?

- Der Verzicht auf die Erhebung von Start- und Landeentgelten
- Verzicht auf die Erhebung von Anflugentgelten
- Verzicht auf die Entrichtung von Entgelten für die Nutzung von zentralen Infrastruktureinrichtungen
- Reduzierung von Passagierentgelten
- Leistung von Werbekostenzuschüssen in Form von "Marketing Support"
- Laute Flugzeuge, die in der s.g. Bonusliste stehen, werden mit niedrigen Start- und Landegebühren gelockt.
- Start- und Landeerlaubnis für Flugzeuge die auf anderen Flughäfen wegen ihres Lärms, gar nicht oder nur eingeschränkt starten und landen dürfen

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Die Bonusliste ist eine, vom Bundesverkehrsminister herausgegebene Einschränkung der nächtlichen Flugbewegungen, zum Schutz der Bürger, die in Flughafennähe wohnen. Lt. Bonusliste dürfen laute Kapitel 2 Maschinen nachts (in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr) nur in Ausnahmefällen starten und landen, z.B. für Hilfsflüge in Krisengebiete. Ebenso unterliegen laute Kapitel 3 – Maschinen wie die Boing 747-200 der British-Airways diesem Nachtflugverbot, d.h. sie dürfen entweder gar nicht in dieser Zeit starten oder landen, oder sie müssen auf anderen Flughäfen hohe Start- und/oder Landegebühren bezahlen.

3.4 Fazit/Resümee:

Die aufgezeigten Fehler sind so schwerwiegend, dass das Bauvorhaben rechtswidrig ist.

Eine, von einer unabhängigen Stelle erstellte Verkehrsprognose, muss zum gleichen Ergebnis kommen, wie die Expertengruppe aus Flughäfen, Bundesministerien und Bundesländern:

**Es gibt keinen Bedarf für die Startbahnverlängerung
am Flugplatz Frankfurt-Hahn!!!**

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Kein Wunder also, dass die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH kein Geld für den Lärmschutz ausgeben will/kann.

Das Bestreben Geld zu sparen, hat zu ganz kuriosen Berechnungen in den verschiedenen Gutachten zum Fluglärm geführt.

Wenn am Flugplatz Hahn die gleichen strengen Lärmschutzrichtlinien wie an anderen Flughäfen in Deutschland gelten würden, bekäme der Frachtflugbetrieb erhebliche Probleme.

Der niedrige Ansatz der großen und schweren Flugzeuge in den Gutachten und der genehmigte, abgeschwächte nächtliche Lärmschutzbereich von 6 x 67 dB(A) hat zur Folge, dass die Betroffenheitsgebiete, d.h. die Gebiete, in denen Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sind, wesentlich zu klein ausgewiesen sind. Lärmschutzmaßnahmen sind aus Sicht der BI für die gesamte Einheitsgemeinde Morbach notwendig und ggf. für weite Teile der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues.

Ohne die millionenschweren Subventionen lassen sich die niedrigen Flugpreise nicht halten. Viele der Fluggäste wären nicht mehr bereit, die lange Anreise in den Hunsrück in Kauf zu nehmen. Dies insbesondere aufgrund der stark gestiegenen Benzinkosten.

Die Arbeitsplatzprognosen sind fehlerhaft. Mögliche Arbeitsplatzverluste wurde von der Genehmigungsbehörde nicht hinterfragt.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

4. Ausblick

Nach dem Ausbau werden die Menschen um den Flughafen Hahn bald unter dem unbeliebtesten, weil lautesten Anteil am Flugverkehr leiden. Denn Frachtflüge sollen wegen der Nachtflugeinschränkungen vom Flughafen Frankfurt-Main zum Flughafen Frankfurt-Hahn verlegt werden.

Nun soll also diese, bislang ruhige und landschaftlich wunderschöne Region den Ausbauplänen der Frankfurt-Hahn GmbH geopfert werden.

Die einzig mögliche positive Auswirkung, die Schaffung von Arbeitsplätzen im Frachtbereich auf den Hunsrück aber auch auf die Mosel, kann die negativen Folgen, wie

- nachgewiesene Gesundheitsstörungen durch gestörten Nachtschlaf, insbesondere bei Kindern,
- ein zu erwartender Wertverlust der Immobilien,
- Abwanderung der Wohnbevölkerung (Wer wohnt schon gerne in einer Einflugschneise?),
- zunehmender Schwerlastverkehr auf der Straße (21.100 Kfz, davon 3.800 LKWs pro Tag),
- und vermutlich wirtschaftliche Schäden durch fernbleibende Touristen

nicht kompensieren.

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V. AG MORBACH

Die derzeitigen Bestrebungen bergen das Gefahrenpotential, dass die Stärken der Region, wie

- Natur,
- Ruhe,
- intakte soziale Strukturen,
- Kultur und
- Luftqualität

vernichtet und zukünftige sozialen und wirtschaftliche Entwicklungen einseitig verhindert werden.

Die Startbahnverlängerung hat für den Hunsrück und die Mittelmosel mehr Nachteile als Vorteile.

**BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V.
AG MORBACH**

5. Dank für bisherige Unterstützung und Spendenaufruf

***BÜRGERINITIATIVE GEGEN DEN NACHTFLUGHAFEN HAHN E.V.
AG MORBACH***

Bankverbindung:
Volksbank Kirchberg
Kto.-Nr. 1078002
BLZ: 560614 72