

In dem verwaltungsrechtlichen Verfahren 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 Nachtflugbedarfes am Flughafen Hahn“* versuchen die Herren Ministerialdirektor a.D. Dr. Winter und Staatssekretär a.D. Dr. Rehm entsprechend dem vorgegebenen 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 Ausnahmegenehmigungen 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 Zuwachsraten 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 demonstriert wird, ist für eine seriöse Planrechtfertigung nach Ansicht der Kläger absolut ungeeignet.

Die Aussage der beiden Autoren, dass die zivile Nutzung des Flugplatzes 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 Regionalflyplätzen 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 Oberhang 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 Mehrnachfrage 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 bequemerem 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 Langstreckenverbindungen 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 Canaha nach Hahn  
Zwischenlandung in Erfurt

Flughafen	Flugnummer	Einsteiger	Aussteiger	Transit
Gran Canaria ab		180	0	0
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 Expres-Dienstleistern, wie TNT, üblich ist, Päckchen sternförmig aus allen europäischen Ländern am sogenannten HUB, in unserem Beispiel Köln-Bonn, anzufliiegen, 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, das die Luftfracht 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 ermittelt, 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 Bundesländern 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 Kapazitätsengpässe 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 Kapazitätsengpässe 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**

<b>Flughäfen</b>	<b>Fluggäste</b>
<i>Berlin gesamt</i>	<i>10.949.718</i>
<i>- Tegel</i>	<i>8.373.952</i>
<i>- Tempelhof,</i>	<i>718.254</i>
<i>- Schönefeld</i>	<i>1.857.512</i>
<i>Bremen</i>	<i>1.580.484</i>
<i>Dresden</i>	<i>1.671.393</i>
<i>Düsseldorf</i>	<i>14.422.169</i>
<i>Frankfurt</i>	<i>38.761.174</i>
<i>Hamburg</i>	<i>8.194.877</i>
<i>Hannover</i>	<i>4.420.875</i>
<i>Köln/Sonn</i>	<i>5.227.128</i>
<i>Leipzig/Halle</i>	<i>2.177.472</i>
<i>München</i>	<i>15.686.095</i>
<i>Münster/Osnabrück</i>	<i>1.027.349</i>
<i>Nürnberg</i>	<i>2.225.005</i>
<i>Saarbrücken</i>	<i>394.535</i>
<i>Stuttgart</i>	<i>6.515.223</i>
<b>Gesamt</b>	<b>113.253.497</b>

Quelle:  
Jahresbericht der Arbeitsgemeinschaft  
Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

**Tabelle Nr. 2**  
**Verkehrsergebnisse der**  
**Regionalflughäfen**  
**Im Jahr 1996 im Bereich Fluggäste**

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

Quelle:

Jahresbereich der Arbeitsgemeinschaft  
Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

In den nachfolgenden Tabellen 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 incl. 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	1476	4.327	2.851
Düsseldorf	58.695	109.047	50.352
Frankfurt	ca. 1.000.000	1.366.400	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
<b>Gesamt</b>	<b>1.618.882</b>	<b>2.297.999</b>	<b>679.117</b>

**Tabelle Nr. 4**  
**Verkehrsergebnisse der Regionalflyghäfen**  
**Jahr 1996 im Bereich Luftfracht**

<i>Flughafen</i>	<i>Luftfracht in to</i>	<i>Luftfracht in to incl. Trucking</i>	<i>Trucking in to</i>
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	0,0
Hof	0	0	0
Kiel	0	0	0
Mönchengladbach	9,0	9,0	0
Paderborn/Lippstadt	46,0	1.946,0	1.900,0
<b>Summe</b>	<b>307,9</b>	<b>2.631,3</b>	<b>2.323,4</b>

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

**Tabelle Nr. 5**  
**Verkehrsergebnisse der Internationalen Verkehrsflughäfen im Jahr 1996**  
**Flugbewegungen**

<i>Flughäfen</i>	<i>Flugbewegungen</i>
<i>Berlin gesamt</i>	<i>219.861</i>
<i>- Tegel</i>	<i>121.673</i>
<i>- Tempelhof</i>	<i>49.098</i>
<i>- Schönefeld</i>	<i>49.090</i>
<i>Bremen</i>	<i>50.201</i>
<i>Dresden</i>	<i>46.514</i>
<i>Düsseldorf</i>	<i>177.883</i>
<i>Frankfurt</i>	<i>384.971</i>
<i>Hannover</i>	<i>90.283</i>
<i>Köln/Sonn</i>	<i>139.303</i>
<i>Leipzig/Halle</i>	<i>50.088</i>
<i>München</i>	<i>233.254</i>

<i>Münster/Osnabrück</i>	<i>58.342</i>
<i>Nürnberg</i>	<i>78.836</i>
<i>Saarbrücken</i>	<i>22.098</i>
<i>Stuttgart</i>	<i>135.253</i>
<b>Gesamt:</b>	<b>1.835.583</b>

**Tabelle Nr. 6**  
**Verkehrsergebnisse der Regionalflughäfen**  
**im Jahr 1996**  
**Flugbewegungen**

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

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 o 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 takeoffs an landings actually dropped 0.4 percent to 30,349, with more lar-ge aircraft beeing used for camo 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 Paderbom/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 PreisnachlaR von 50% bei den Start- und Landegebühen, 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 keinster 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.

Untermauert wird diese Einschätzung von der Tatsache, dass bereits am Markt etablierte, neuere Flughäfen wie Münster/Osnabrück, Paderbom/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. a*

*- 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 Millionen 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 Expreß-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 eingestellten Geschäftsreiseflugverbindungen nach Berlin (außer Montags), Hannover, Mönchengladbach und Paris, die nach Abschluß der ersten Saison nicht mehr angebotenen Fehenflugreisen nach Kreta und Gran Canaria sowie die bereits vor dem Erstflug gecancelten Flugziele Tunesien (1995), Antalya (1996) und Nordzypern (1997). Auch die mehrfach angekündigten Wochenendflugreisen mit Urlaubern aus Hamburg, Berlin und Dresden sind außer einem Tagestrip anlässlich eines Flugtages mangels Nachfrage nie zustande gekommen.

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

9. Die *„Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme“* weist jedoch weitere Halbwahrheiten, Unzulänglichkeiten und Unstimmigkeiten auf.

- 9.1 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, sondern mit dem Lkw "getruckt". Den Tabellen Nr. 3 und Nr. 4 ist auch zu entnehmen, 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 Luftfrachtonnage umschlagen. Ausgerechnet an den beiden gerne 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 Expreßfracht 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 Verkehrswissenschaftlichen 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 7.18. 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 anqenommen wird, wird dieser der erste von weiteren europäischen Hubs sein."*  
(*Unterstreichung nicht im Original*)

*- Johannes Willems, Verkehrsteiter der Frachtdirektion Deutschland der Air-France in Hunsrücker Zeitung vom 7.18. 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 abgeschiedenen 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 bewogen, 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 Ferienflüge.

So wird in Berichten des "Handelsblattes" das Einzugsgebiet der beiden Flughäfen für Ferienflüge (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 Fremdenverkehr 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 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-Thebwerken (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 Husk-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 111 - 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 Ausführungen 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 Amsterdam 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 Leq 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.

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 Flugplatz 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.