

RA DR. GRÖNEFELD - MAXIMILIANSPLATZ 7 - 80333 MÜNCHEN

Postcheck München 2097 11-106
IBZ 70010030

Rathensbank München-Süd AG
33660 IBZ 70169460

An das
Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz
- 7. Senat -

56065 Koblenz

26. Juni 1997
k0626ovg

Nr. 7 C 11 843/93.OVG
Nr. 7 C 11 844/93.OVG

In dem Verwaltungsrechtsstreit

[REDACTED]

- Kläger -

gegen

das Land Rheinland-Pfalz

- Beklagter -

Beigeladen: Flughafen Hahn GmbH & Co. KG

wegen **Genehmigung eines Flugplatzes**

wird namens und im Auftrage des Beklagten beantragt,

die Klagen der Kläger auf Aufhebung der luftrechtlichen Genehmigung vom 14.07.1993 i.d.F. der Änderungsgenehmigung vom 19.04.1994 und, soweit die Kläger auch die Aufhebung der luftrechtlichen Genehmigung vom 21.03.1997 begehrt haben, die Klagen auch insoweit abzuweisen.

Weiterhin wird beantragt,

insoweit die von den Klägern hilfweise gestellten Verpflichtungsanträge, insbesondere auch den Antrag des Klägers zu 2 auf Verpflichtung der Beigeladenen, das Eigentum am Grundstück des Klägers zu 2 zum Verkehrswert zu übernehmen, abzuweisen.

1. Den Klägern steht der von ihnen geltend gemachte Aufhebungsanspruch weder im Hinblick auf die luftrechtliche Genehmigung vom 14.07.1993 (i.d.F. der Änderungsgenehmigung vom 19.04.1994) noch im Hinblick auf die Änderungsgenehmigung vom 21.03.1997 zur Seite.

Mit der Genehmigung vom 14.07.1993 ist der zum Verfahren Beigeladenen die Genehmigung zur „zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn“ im Umfang eines Flughafens des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughafen) erteilt worden. Die Genehmigung vom 19.04.1994 gestattet von Flugbetrieb (im Rahmen der zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn) in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr nach Maßgabe der dieser Genehmigung beigefügten betrieblichen Regelungen. Die Genehmigung vom 14.03.1993 wie auch die Genehmigung vom 19.04.1994 ist mit umfangreichen Auflagen zum Schutze der Flughafenumgebung vor Fluglärm versehen worden. Diese Auflagen sind - ebenso wie die betrieblichen Regelungen - unter Berücksichtigung des in der Zwischenzeit auf der Grundlage der luftrechtlichen Genehmigung vom 14.07.1993 auf dem Militärflugplatz Hahn aufgenommenen zivilen Luftverkehrs und der hierdurch bewirkten Lärmauswirkungen, der Ergebnisse der Anhörung des Sachverständigen vor dem Obergerverwaltungsgericht Koblenz am 25. und 26. Juni 1996 und unter Berücksichtigung des Hinweis-, Auflagen- und Beweisbeschlusses des erkennenden Senats vom 28.06.1996 nach Maßgabe des Vorbehalts nachträglicher Anordnungen (Nr. A 7 der luftrechtlichen Genehmigung vom 14.07.1993 i.d.F. der Genehmigung vom 19.04.1994) ergänzt worden.

Mit der Genehmigungsänderung vom 21.03.1997 ist der Tagluftverkehr im Hinblick auf den Flugbetrieb zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertrautmachen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern maßgeblich eingeschränkt worden. Der Nachtluftverkehr (22.00 bis 6.00 Uhr) ist - über die Betriebsregelungen der Genehmigung vom 19.04.1994 hinaus - insbesondere auf Starts und Landungen

von Strahlflugzeugen mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16 Band I Kapitel 3 beschränkt worden. Schließlich ist das Entstehen des Anspruches auf Schallschutz bzw. auf Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzvorrichtungen auf den 01.01.1998 (Bestandskraft der luftrechtlichen Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn vorausgesetzt), vorgezogen worden.

Bei dieser Sach- und Rechtslage ist weder aus dem Vortrag der Kläger noch sonst ersichtlich, daß erhebliche Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, von den Klägern rügbär, dergestalt bestehen, daß sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind. Die Kläger können auch nicht vortragen und sie tragen auch nicht vor, daß Mängel bei der Abwägung oder gar eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften vorliegen, welche nicht durch eine Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können und deshalb zur Aufhebung der Genehmigung zwingen (§ 10 Abs. 8 LuftVG). Der Beklagte hat auch bei seiner der Zulassung ziviler Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn zugrundeliegenden Abwägung die „Abwägungsgrenze“, jenseits derer Rechte und Belange der Genehmigungsbetroffenen nicht ohne Schutzauflagen zurückgestellt werden können, nicht verkannt. Vielmehr hat der Beklagte unter Zugrundelegung der Anforderungen der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 87, 332 ff.) die erforderlichen Schutzmaßnahmen, einerseits betriebliche Regelungen, andererseits Schallschutzmaßnahmen, zu Lasten der Beigeladenen verfügt.

2. Die Kläger tragen nach wie vor (zuletzt Schriftsatz vom 20.06.1997) vor, daß im vorliegenden Fall zu Unrecht ein isoliertes Genehmigungsverfahren (§ 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG) durchgeführt worden sei; vielmehr wäre es erforderlich gewesen, die Zulassung ziviler Nutzung des Militärflugplatzes Hahn einem Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG nebst Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterwerfen.

Der Beklagte nimmt hierzu auf seinen bisherigen Vortrag, insbesondere seinen Schriftsatz vom 14.03.1996, den Beschluß des erkennenden Senats vom 09.12.1993 (Nr. 7 B 11 842/93) sowie den Gerichtsbescheid des erkennenden Senats vom 25.02.1997 (Nr. 7 C 12 065/93.OVG) Bezug.

Nach Maßgabe von § 8 Abs. 7 i.V.m. § 8 Abs. 5 LuftVG (m.F.) ist für die Zulassung zivilen Flugbetriebes auf einem nicht aus der militärischen Trägerschaft

entlassenen Militärflugplatzes (ausschließlich) ein Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG durchzuführen. Selbst wenn der Militärflugplatz Hahn aus der militärischen Trägerschaft entlassen worden wäre, wäre - § 8 Abs. 5 LuftVG - ausschließlich eine Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG erforderlich, in welcher der Träger der zivilen Nutzung anzugeben ist. Die Kläger meinen, daß die von der Beigeladenen beabsichtigten Ausbaumaßnahmen auf dem Flugplatz Hahn zu einer anderen rechtlichen Betrachtung zwingen. Dies trifft nicht zu. Der Beklagte ist der Auffassung, daß § 8 Abs. 5 Satz 3 LuftVG, nach welchem eine Planfeststellung oder Genehmigung in Fällen der Konversion militärischer Plätze (zivile Nachfolgenutzung oder aber zivile Mitbenutzung) nicht stattfindet, als Spezialvorschrift zu § 8 Abs. 3 LuftVG eine Planfeststellung hinsichtlich aller jener baulichen Maßnahmen ausschließt, die zwangsläufig mit dem Übergang von einer militärischen zu einer zivilen Nutzung verbunden sind. In diesem Zusammenhang bezieht sich der Beklagte ausdrücklich auf die Urteile des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 15.12.1995 (Nr. 8 S 1960/95, Blatt 4 der Urteilsausfertigung) sowie vom 01.02.1996 (Nr. 8 S 1961/95, Blatt 12 der Urteilsausfertigung). Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg weist, wie der Beklagte meint zu Recht, darauf hin, daß eine sinn gerechte Auslegung von § 8 Abs. 5 Satz 3 LuftVG dazu führt, auch Konversionsfälle, die mit Anlagenänderungen verbunden sind, von Planfeststellung und Plangenehmigung freizustellen. Insofern enthält § 8 Abs. 5 Satz 3 LuftVG angesichts des Regelungsgehaltes des § 8 Abs. 1 - 3, § 6 Abs. 1, § 6 Abs. 4 LuftVG nicht nur eine klarstellende Funktion.

Abgesehen hiervon hat die Beigeladenen dieses Verfahrens für das von ihr beabsichtigte Ausbauprojekt ein Plangenehmigungsverfahren nach § 8 Abs. 2 LuftVG beantragt. Auch im Hinblick hierauf kann keine Rede davon sein, daß die hier streitgegenständliche, durch die Genehmigung vom 14.07.1993 i.d.F. der Änderungen vom 19.04.1994 und vom 21.03.1997, zugelassene zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn planfeststellungspflichtig sei.

2. Die Kläger tragen in breiten Ausführungen vor, daß die der Berechnung des vom Beklagten ausgewiesenen Schutzgebietes zugrundeliegenden Lärmberechnungen unzutreffend sind. Abgesehen davon, daß dieser Vorwurf der Sache nach selbst nicht zutrifft, wie die Einvernahme des Sachverständigen Kaufmann wie auch des Sachverständigen Meyer in der mündlichen Verhandlung ergeben wird, übersehen

die Kläger, daß sie keinen gerichtlich durchsetzbaren Rechtsanspruch auf Neubestimmung des Schallschutzgebietes haben. Das Bundesverwaltungsgericht hat ausdrücklich festgestellt, daß es insoweit an einem subjektiv-öffentlichen Recht der Kläger auf Erweiterung des von der Genehmigungsbehörde festgesetzten Schutzgebietes fehlt (BVerwGE 87, 332/358). Der Beklagte war - wie das Bundesverwaltungsgericht unterstreicht - nicht verpflichtet, zum Zwecke der Festlegung von Schutzauflagen zu Gunsten der Flughafenumgebung (§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwGO) überhaupt das Modell eines Schutzgebietes zu verwenden. Vielmehr genügt es, wenn der Kreis der Schutzberechtigten mit der Angabe des Schutzziels (hier: 55 dB(A) gem. Nr. A V 3 der luftrechtlichen Genehmigung) als Festlegung der Zumutbarkeitsgrenze bezeichnet wird. Die Ausweisung des Schutzgebietes in der Genehmigung vom 14.07.1993 (i.d.F. der Genehmigung vom 19.04.1994) hat „allein die verwaltungspraktische Funktion, dem Betroffenen konkret zu vermitteln, wer von ihnen anhand der durch das Schutzziel beschriebenen Zumutbarkeitsgrenze mit Ansprüchen auf Schallschutzmaßnahmen rechnen kann“ (BVerwGE 87, 332/359). Insofern stellt sich der von den Klägern verfolgte Streit über die Lärmprognosen als ein Streit darüber dar, ob den Klägern - soweit sie außerhalb des Schutzgebietes liegen - ein Anspruch auf Beweiserleichterung zur Seite steht. Ein derartiger Anspruch besteht nicht, weder auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 LuftVG noch auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG oder aber aus den Grundsätzen eines fachplanerischen Ausgleichsanspruches. Abgesehen davon hat sich der Beklagte in Nr. A VII die Anordnung weiterer Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und Immissionsschutz vorbehalten. Über derartige Auflagen ist insbesondere dann zu entscheiden, wenn in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr MEZ regelmäßig mehr als 40 Flugbewegungen (Starts oder Landungen) mit zivilen strahlgetriebenen Flugzeugen auf dem Flugplatz Hahn verzeichnet werden. Insoweit hat sich der Beklagte ausdrücklich vorbehalten, auch das Schutzgebiet der luftrechtlichen Genehmigung unter Berücksichtigung der von der zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn ausgehenden Fluglärmbelastung für die Flughafenumgebung zu verändern oder zu erweitern.

3. Soweit die Kläger geltend machen, daß zu ihren Gunsten ein „Absiedlungsanspruch“ bzw. ein Übernahmeanspruch im Sinne enteignungsrechtlicher Vorschriften bestehe, können sie sich auf eine Rechtsgrundlage nicht stützen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (hierzu im einzelnen BVerwGE 56, 110/134; 75, 214/260) kann bei einer Lärmbelastung, welche schwer und

unerträglich zu gelten hat und damit die Enteignungsschwelle erreicht, ein Ab-siedlungsanspruch (Planeinbeziehungsanspruch) bestehen. Voraussetzung hierfür ist, daß die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird. Nach den lärmphysikalischen Untersuchungen des Büros Dorsch-Consult ist nicht zu erkennen, daß in Bezug auf die Wohnlagen der Kläger diese „enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle“ überschritten sei. Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bei Verkehrslärmimmissionen in Wohngebieten im allgemeinen bei Dauerschallpegel um 70 dB(A) angesetzt; derartige Lärmauswirkungen sind - in Bezug auf die Wohnorte der Kläger - nach den lärmphysikalischen Berechnungen nicht zu erwarten. Im übrigen ist in Rechnung zu stellen, daß sich die luftrechtliche Genehmigung vom 14.07.1993 (i.d.F. der Änderungsgenehmigung vom 19.04.1994 und vom 21.03.1997) sich ausschließlich auf die zivile Mitbenutzung des nach wie vor bestehenden Militärflugplatzes Hahn bezieht. In entsprechender Weise ist die Vorbelastung durch militärischen Fluglärm - schutzmindernd - in Rechnung zu stellen. Schließlich können sich - zur Geltendmachung eines Übernahmeanspruchs - die Kläger auch nicht auf § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG stützen. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planungsvorhaben auslöst. Wie das Bundesverwaltungsgericht betont, mußte der Gesetzgeber nicht vorsehen, daß jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 schützt grundsätzlich nicht gegen jede Minderung der Wirtschaftlichkeit (zum ganzen: BVerwGE 87, 332/377 ff.; BVerwG in DVBl 1996, 916/919; OVG Münster Nr. 20 A 3485/91, U. v. 02.02.1995 Blatt 46 der Urteilsbegründung).

Die Kläger können sich auch nicht darauf berufen, daß ihnen ein Anspruch auf Entschädigung für Außenwohnbereiche (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG) zur Seite steht. Dem erkennenden Senat liegt die Fluglärmuntersuchung des Büros Dorsch-Consult vor, in welcher die Wohnorte der Kläger verzeichnet sind. Der Unterlage ist zu entnehmen, daß die Wohnorte der Kläger außerhalb der 65 dB(A) Leq-Linie liegen. Der Beklagte ist der Auffassung, daß ein äquivalenter Dauerschallpegel von 65 dB(A) die Grenze kennzeichnet, jenseits derer Entschädigungsleistungen im Hinblick auf die eingeschränkte Nutzbarkeit der Außenwohnbereiche (insbesondere nachhaltige Kommunikationsstörungen) in Betracht kommen können. In diesem Zusammenhang bezieht sich der Beklagte ausdrücklich auf das Umweltgutachten 1996 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (BT-Drcks 13/4108, Blatt

193) und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 29.01.1991 (BVerwGE 87, 332/376 ff., 378). Das Bundesverwaltungsgericht legt dar, daß die Kriterien für die Bestimmung des Tagschutzgebietes (Schallschutzvorkehrungen) nicht identisch sind mit denjenigen, die für einen Anspruch auf Entschädigungsleistung von Bedeutung sind. Die Überschreitung von Zumutbarkeitsschwellen, wie sie z.B. für das Wohnen im Innern der Gebäude durch die Rechtsprechung herausgebildet worden sind, führen bei den Freiflächen nicht ohne weiteres zu Ausgleichsansprüchen. Das Bundesverwaltungsgericht betont, daß die konkrete Bestimmung dessen, was an Lärmbelastung von Betroffenen ohne Ausgleich hingenommen werden muß, für Innen- und Außenwohnbereiche unterschiedlich ausfällt. Diesem Umstand ist mit der Berücksichtigung eines äquivalenten Dauerschallpegels von 65 dB(A) in der rechtlich gebotenen Weise Rechnung getragen. Derartige Dauerschallpegel werden jedoch an den Wohnorten der Kläger nicht auftreten.

4. Der erkennende Senat hat erwogen, Schallschutzmaßnahmen zur Nachtzeit an einer Grenzziehung von 6 x 70 bzw. 6 x 67 Spitzenpegel außen zu orientieren. Hierfür besteht - nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur rechtlichen Bedeutung von Schutzgebietsausweisungen und der Einklagbarkeit eine Erweiterung von Schutzgebieten weder eine rechtliche noch eine sachliche Grundlage. Insoweit wird auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 29.01.1991 (BVerwGE 87, 332 ff.) Bezug genommen. Weder besteht ein Anspruch der Kläger auf Einbeziehung in die Schutzgebiete, noch ist es sachlich oder rechtlich geboten, von dem Schutzziel „55 dB(A) im Rauminnern“ abzuweichen (BVerwGE 87, 332/374, 376). Sachlich und rechtlich kann nicht beanstandet werden, daß der Schutzgebietsausweisung für den Fall gelegentlich geöffneter Fenster ein Dämmwert von 15 dB(A) (hierzu auch: OVG Berlin Nr. 2 A 5.92, U.v. 03.05.1996, Blatt 56) zugrundegelegt wird. Hiermit wird (an der Grenze des Schutzgebietes) sichergestellt, daß (ohne Schallschutzvorrichtungen) in den Schlafräumen selbst bei gekippten Fenstern höchstens sechs Lärmereignisse über 60 dB(A) auftreten. Werden die Fenster geschlossen, sinkt der im Rauminnern bewirkte Einzelpegel bei Vorbeiflügen auf mindestens 51 dB(A) (Dämmwirkung eines isolierverglasten Fensters 24 dB). In diesem Zusammenhang darf auch darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes ebenso wie die §§ 41 f. BImSchG nicht ausnahmslos einen Anspruch auf Lärmschutz bei geöffneten Fenstern gewähren. Die Anwohner sind nicht davor

geschützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG in DVBl 1996, 921/922).

Der erkennende Senat hat erwogen, zum Schutz vor Fluglärm den Innenpegel unter 55 dB(A) abzusenken. Nach wie vor werden - allgemein - als in besonderem Maße gesundheitsrelevant neben den durch Lärm bewirkten nachhaltigen Einschlafstörungen lärmbedingte nächtliche Aufwachreaktionen angesehen (hierzu etwa Umweltgutachten 1987, Rdnrn. 1437, 1443; BVerfGE 56, 54/76; BVerwGE 87, 332/372 ff.). Als „Schwellenwert“, bei dem für fluglärmstatistisch bei einem Teil der untersuchten Personen Aufwachreaktionen nachzuweisen sind, werden Maximalpegel von 60 dB(A) innen angenommen, soweit sie nicht nur selten oder gelegentlich auftreten, wobei mehr als sechs nächtliche Lärmereignisse erforderlich sind. Zu einer abweichenden Beurteilung hinsichtlich einer insoweit etwa bestehenden Gesundheitsgefährdung gibt auch die von den Klägern herangezogene Untersuchung von Maschke keinen Anlaß. Die Untersuchungen von Maschke stützen sich im wesentlichen auf eine Versuchsstudie, innerhalb welcher ausgesuchte Anwohner des Flughafens Berlin-Tegel Beschallungen von 16 oder 64 Überflügen mit einem Überflugpegel von 55 oder 65 dB(A) innen in den Zeiten zwischen 24.00 bis 4.00 Uhr ausgesetzt worden sind. Abgesehen davon, daß nach Anzahl und zeitlicher Verteilung diese Lärmereignisse mit den von den Klägern hier zu erwartenden schon vom Ansatz her nicht zu vergleichen sind, endet auch diese Studie wiederum nur mit der umweltmedizinischen Feststellung, daß Nachtfluglärm als ausgesprochener Distreß zu bewerten sei, der das interne Milieu nachweislich verändere. Damit sei das gesundheitliche Risiko der Nachtlärmexponierten als erhöht zu betrachten, wobei die chronische Exposition „solange als gesundheitsgefährdend gelten“ müsse, wie nicht das Gegenteil erwiesen sei. Die von den Klägern herangezogenen Untersuchungen von Maschke sind - auch nicht aus rechtlich relevanten Vorsorgegesichtspunkten - geeignet, den von den Beklagten verfügbaren Schutzauflagen ein anderes Schutzziel, als verfügt, zugrundezulegen. Im übrigen wird in diesem Zusammenhang auf die dem erkennenden Senat von der Beigeladenen vorgelegte Stellungnahme von Prof. Dr. Jansen zu den Ausarbeitungen von Herrn Maschke Bezug genommen.

5. In seinem Hinweis-, Auflagen- und Beweisbeschluß vom 28.06.1996 führt der erkennende Senat aus, daß das Gericht „nicht nur die Einhaltung der strikten rechtlichen Mindestvoraussetzungen des Lärmschutzes, sondern auch die Frage

einer ausgewogenen planerischen Abwägung und Konfliktbewältigung zu prüfen hat“. Aus der Sicht des Beklagten sind die „rechtlichen Mindest-Voraussetzungen“ kein Gegensatz zur Frage der ausgewogenen planerischen Abwägung und Konfliktbewältigung. Rechtlich einklagbar und vom Beklagten zu fordern kann nicht mehr sein, als das, was rechtlich geboten ist. Die Frage des rechtlich gebotenen Lärmschutzes ergibt sich - unter Zugrundelegung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts - daraus, was (als unzumutbar) im Wege der Abwägung nicht mehr hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden kann, sondern durch Auflagen ausgeglichen werden muß (§ 74 Abs. 2 VwVfG). Insoweit bestimmt die rechtliche Abwägungsgrenze (§ 74 Abs. 2 VwVfG) die „rechtliche Mindestvoraussetzung des Lärmschutzes“. Insofern gilt - von den Grundsätzen des Planungsrechtes her - bei der Konversion militärischer Plätze nichts anderes als bei Abwägungsentscheidungen im übrigen. Besonderheiten der zivilen Mitbenutzung eines militärischen Flugplatzes aus der Sicht des Lärmschutzes ergeben sich auch nicht (etwa im Sinne erforderlicher Betriebsbeschränkungen) gegenüber der Neuanlegung eines Flughafens. Vielmehr ist bei der zivilen Mitbenutzung eines militärischen Flugplatzes (schutzmindernd) die Vorbelastung des militärischen Fluglärms in Rechnung zu stellen.

Es trifft zu, daß im Falle ziviler Mitbenutzung eines militärisch genutzten Platzes im Zuge der Konversion „planerische Mittel im engeren Sinne“ (hierzu Blatt 3 des Hinweisbeschlusses) nicht in Betracht kommen. Hieraus ergeben sich aber keine besonderen Einschränkungen für die Zulassung ziviler Mitbenutzung eines Militärflugplatzes. Insofern gelten nach wie vor die für Abwägungsentscheidungen von der Rechtsprechung entwickelten allgemeinen Grundsätze. Dies gilt insbesondere auch für die Fragen des Lärmschutzes für Luftverkehr in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr.

Hierzu hat das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt, daß die Festlegungen von Betriebsregelungen für den Nachtschutz keine Frage der Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze im Sinne der Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes bzw. von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG mit der Folge einer uneingeschränkten gerichtlichen Überprüfung, sondern Gegenstand der planerischen Gestaltungsfreiheit der Genehmigungsbehörde ist. Die rechtlichen Grenzen dieser Freiheit sind generell durch die Anforderungen des Abwägungsgebotes festgelegt; sie sind - dies gilt in gleicher Weise für Konversionsfälle - nicht speziell für den Nachtschutz von vorn-

herein enger gesetzt. Insofern haben die Betroffenen für diesen Zeitraum keinen Rechtsanspruch auf ein absolutes Nachtflugverbot, und wie der Beklagte hinzusetzen darf auch nicht auf die Einführung einer Kernzeit etwa in der Zeit zwischen 0.00 bis 4.00 Uhr (hierzu: BVerwGE 87, 332/366). Der Beklagten hat überprüft, ob Flugbewegungen zur Nachtzeit (auch zur Kernzeit) besonderen Beschränkungen unterworfen werden können. Insofern ist das Schutzbedürfnis der Flughafenumgebung in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr, aber auch in der Zeit zwischen 0.00 bis 4.00 Uhr von Fluglärmereignissen verschont zu bleiben, als abwägungserheblicher Belang in die Entscheidung des Beklagten eingegangen. Allerdings zwingt das Schutzbedürfnis der Flughafenumgebung nicht ohne weiteres zu einem Verbot von Flugbetrieb in dieser Zeit.

Der Beklagte hat dem Schutzbedürfnis der Flughafenumgebung des Flugplatzes Hahn durch die Festsetzung von Schallschutzauflagen, gerade zur Nachtzeit, Rechnung getragen. Die verfügten Schallschutzmaßnahmen stellen sicher, daß durch den vom Flugplatz Hahn ausgehenden Luftverkehr im Rauminnern keine Aufweckreaktionen eintreten (BVerwGE 87, 332/372; BT-Drcks 13/4108, Blatt 169). Bei seiner Entscheidung hatte der Beklagte zu berücksichtigen, daß die verkehrspolitische Bedeutung der zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn als Verkehrsflughafen auch und gerade durch die Möglichkeiten seiner Nutzbarkeit und Anfliegbarkeit in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr bestimmt wird. Hierbei geht es nicht um den Widmungszweck eines internationalen Großflughafens. Es geht vielmehr darum, ob der Verkehrsflughafen Hahn (zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn) eine ihm zuwachsende Verkehrsaufgabe wahrnehmen kann. Dies betrifft die Möglichkeit im Tagesrand Charterverkehr abwickeln zu können, insbesondere aber die Möglichkeit, in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr Fracht abzuwickeln.

Die Betriebszeiten zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr sind von wesentlicher Bedeutung für den volkswirtschaftlichen Nutzen der zivilen Mitbenutzung des Militärflughafens Hahn als Verkehrsinfrastruktureinrichtung. Es ist offenkundig, daß eine besondere Marktchance des Verkehrsflughafens Hahn darin besteht, Frachtverkehr abzuwickeln, und zwar nicht als Beifracht, sondern durch Frachtgesellschaften, Speditionen und insbesondere Integrators, wie etwa den Firmen TNT, UPS, FedEx, DHL oder anderen. Für diesen Frachtverkehr ist die Nutzungsmöglichkeit des Flugplatzes Hahn in der Zeit zwischen 24.00 bis 4.00 Uhr, wie das auch von den

Klägern herangezogene Beispiel an anderen Flugplätzen (insbesondere Köln) aufweist, unverzichtbar. Wird der Zugang zum Flugplatz Hahn zu dieser Zeit gesperrt, verliert der Flugplatz Hahn eine seiner ganz wesentlichen Marktchancen. Die Ansiedlung luftfahrtaffiner Gewerbe auf dem Flughafen Hahn wird maßgeblich erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, daß für die Bundesrepublik Deutschland als einer der größten Exportnationen leistungsfähige Flughäfen gerade auch in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr unverzichtbare Elemente des Wirtschaftswachstums sind. In den vergangenen 30 Jahren sind die luftfahrtbezogenen Aktivitäten in Deutschland um mehr als 1.750 % gewachsen; die hiermit zusammenhängenden Arbeitsplätze haben seit 1960 um mehr als 500 % zugenommen. Die Luftfahrtbranche ist gegenwärtig eine der Wachstumsbranchen gerade auch in Bezug auf Arbeitsplätze. Im Jahre 1989 betrug der Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland mit über 150 Mrd zum Bruttosozialprodukt bei; zu jenem Zeitpunkt waren mehr als 878 000 Arbeitsplätze hiermit verbunden. Schätzungen gehen davon aus, daß im Jahr 2010 der Anteil des Luftverkehrs im deutschen Bruttosozialprodukt nach heutigem Wert mehr als 280 Mrd betragen wird. Dies entspricht mehr als 1,38 Mio Arbeitsplätzen.

Der Bundesminister für Verkehr hat in seinem Erlaß vom 04.09.1992 an die obersten Luftfahrtbehörden der Länder (betreffend Nachtflugbeschränkungen) auf die große wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs und seiner hohen Bedeutung für die Sicherung der Stellung Deutschland und seiner Regionen in der Weltwirtschaft hingewiesen. Er gibt den im Rahmen der Auftragsverwaltung zuständigen obersten Luftfahrtbehörden der Länder deshalb auf, die deutschen Verkehrsflughäfen grundsätzlich für den Nachtflugverkehr mit Kapitel 3-Flugzeugen geöffnet zu halten. In diesem Zusammenhang mißt der Bundesminister für Verkehr gerade dem Luftfrachtverkehr eine hohe Bedeutung zu. Es würde das Konversionsprojekt Hahn in hohem Maße gefährden, wenn der Verkehrsflughafen Hahn - trotz der zum Schutze der Flughafenumgebung verfügbaren umfangreichen Schallschutzmaßnahmen - von der Möglichkeit abgeschnitten würde, in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr Luftverkehr abwickeln zu können. Von der Abwicklung des Frachtverkehrs in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr hängen nicht nur unmittelbar die Beschäftigtenzahlen für die Abfertigung der Flugbewegungen selbst ab. Hinzutreten die Abfertigungs- und Landegebühren sowie weitere Ausgaben der

Nutzer des Flughafens Hahn für Mieten, Wartung, Catering u.ä. Zu diesen direkten Auswirkungen treten die indirekten Auswirkungen, welche aufgrund von Wirtschaftsaktivitäten entstehen, die sich auf Unternehmen außerhalb des Flughafens beziehen. Zu diesen indirekten Auswirkungen treten die induzierten Auswirkungen. Durch die Erhöhung des durch den Luftverkehr erhöhten Einkommens steigt die Nachfrage; Unternehmen sehen sich veranlaßt, ihre Produktion bzw. ihr Leistungsangebot auszudehnen, wobei wiederum Beschäftigung und Einkommen steigen.

Der erkennende Senat hat in seiner Entscheidung vom 09.12.1993 (Nr. 7 G 11 842/93.OVG) ausgeführt, daß die Abwägung des Beklagten (voraussichtlich) weder im Blick auf die zureichende Ermittlung des Stellenwerts des Planungsziels noch der betroffenen entgegenstehenden Belange noch im Hinblick auf das Abwägungsergebnis in einer Weise fehlerhaft sei, daß die Genehmigung aufgehoben werden müßte (Blatt 36 der Beschlußausfertigung). Der erkennende Senat führt aus, daß das Vorhaben „Hahn“ den Verkehrsplanungen des Landes entspricht soweit hiermit eine bessere Koordination der Flugplätze angestrebt wird, indem auch kleinere Flugplätze in größerem Umfang Verbindungen - insbesondere im Charter- und im Luftfrachtverkehr - übernehmen. Der Senat betont, es sei nicht zu verkennen, daß sich dies vor dem realen Hintergrund der Marktverhältnisse nur darauf beziehen kann, daß ein spezifisches Angebot im Zusammenhang mit der Nutzung der vorhandenen Ansiedlungsflächen geschaffen wird, weil allgemein ein erheblicher Teil des internationalen Frachtaufkommens als „Beifracht“ an Standorten des erhöhten Passagieraufkommens gebunden ist, dennoch entspreche das für den Flugplatz Hahn verfolgte Konzept der Zielsetzung des Luftverkehrsgesetzes. Dies kann sich nur darauf beziehen, daß auch der Senat die besondere Bedeutung des Flugplatzes Hahn im Charter- und Luftfrachtverkehr im Sinne eines „spezifischen Angebots“ anerkennt. Dieses spezifische Angebot bezieht sich im wesentlichen auf die Abwicklung von Frachtverkehr (neben

Charterflugverkehr). Die Abwicklung von Frachtflügen bedarf jedoch in der Zeit zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr. Der Flugplatz Hahn wird eine Marktposition im Frachtflugverkehr nicht erreichen können, wenn für die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn eine bewegungsfreie Kernzeit erwogen werden sollte.

gez. Dr. Gronefeld

Dr. Gronefeld
Rechtsanwalt