

An das
Oberverwaltungsgericht
7. Senat
Deinhardplatz 4

56068 Koblenz

Bonn, den 20. März 1997 ??/ba/6

Reg.-Nr. 10 93 2540, 2542

Durchwahl Sekretariat Dr. Pape:

Frau Baden (0228/72 62 5-110)

Bonn
PROF. DR. KONRAD REDEKER
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. KURT SCHÖN (1928-1986)
PROF. DR. HANS DAHS
DR. DIETER SELLNER*
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. KLAUS D. BECKER*
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
ULRICH KELLER
Fachanwalt für Arbeitsrecht
ULRIKE BÖRGER
DR. FRIEDWALD LÜBBERT
HANNES W. FEIGEN
DR. KAY ARTUR PAPE
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. CHRISTIAN D. BRACHER
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. ANDREAS FRIESER
DR. BURKHARD MESSERSCHMIDT
DR. JÜRGEN LÜDERS*, VbP
Fachanwalt für Steuerrecht
THOMAS THIERAU
DIETER MERKENS
DR. THOMAS MAYEN
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. OLAF REIDT
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
KLAUS WALPERT
DR. HEIKE GLAHS
ULRICH BIRNKRAUT
DR. HANSJÖRG PIEHL, LL.M.*
DR. RONALD REICHERT
ANDREAS OKONEK
DR. JÖRG WUNDERLICH

Köln
MARTIN REUTER
zugelassen beim
Oberlandesgericht Köln
AXEL GROEGER
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hamburg
GERNOT LEHR
RENATE DAMM

Leipzig
MARTINA KIESGEN-MILLGRAMM
auch zugelassen beim
Oberlandesgericht Dresden
MANUELA M. GERHARD
DR. THOMAS STICKLER*
auch zugelassen beim
Oberlandesgericht Dresden

London
DR. PETER-ANDREAS BRAND*
zugelassen beim Landgericht und
Kammergericht Berlin
DETLEV STAECKER
DR. HANSJÖRG PIEHL, LL.M.*

* Registered Foreign Lawyer
in England and Wales

In den verwaltungsgerichtlichen Verfahren

[REDACTED]

./.

Land Rheinland-Pfalz

- 7 C 11843/93.OVG -

und

[REDACTED]

./.

Land Rheinland-Pfalz

- 7 C 11844/93.OVG -

führen wir folgendes aus:

I.

Mit unserem Schriftsatz vom 3.12.1996 haben wir das Gutachten der Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH (Stand: Oktober 1996) vorgelegt. Dieses Gutachten wurde im Auftrag der Beigeladenen erstattet, um den Ausführungen des Senats im Beschluß vom 29.6.1996 Rechnung zu tragen. Dabei ist auf unsere Ausführungen im Schriftsatz vom 31.7.1996 Bezug zu nehmen.

Es ergibt sich das Folgende:

1. Aufgrund der Ausführungen des Senats wurde dem „Modell Nürnberg 1991“ (Szenario A) die „Prognose 2010 des Flughafens Hahn“ (Szenario B) gegenübergestellt. Dabei wurden ein ganz bestimmter Flugzeugmix unterstellt und auch die zwischenzeitlich festgeschriebenen Flugrouten berücksichtigt.

Für beide Szenarien wurden Berechnungen nach dem Fluglärngesetz und Einzelpegelhäufigkeitsbetrachtungen vorgenommen.

Die Ergebnisse des Gutachtens (Stand: Oktober 1996) zeigen im Vergleich zu den bereits in den Jahren 1992 und 1993 von der Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH durchgeführten Untersuchungen, daß sich die ursprünglichen Annahmen zur Abschätzung der Fluglärmbelastung bestätigt haben. Bezogen auf die „Prognose 2010 des Flughafens Hahn“ ergibt sich sogar im Vergleich zur bisherigen Betrachtung des „Modell Nürnberg 1991“ eine geringere Fluglärmbelastung der Nachbarschaft, selbst wenn der Nachtflugbetrieb stärker zunimmt, als bisher angenommen.

2. Aufgrund der Ausführungen des Senats im Beschluß vom 29.6.1996 wurde im Gutachten (Stand: Oktober 1996) auch folgendes untersucht:

- Maximalpegel-Häufigkeitsbetrachtung für Überschreitun-

gen eines Wertes von 70 dB(A), häufiger als 6 Ereignisse/Nacht.

- Maximalpegel-Häufigkeitsbetrachtung für Überschreitungen eines Wertes von 67 dB(A), häufiger als 6 Ereignisse/Nacht.

Diese Untersuchungen wurden nur wegen des vom Senat zum Ausdruck gebrachten zusätzlichen Informationsbedürfnisses durchgeführt. Aus Sicht der Beigeladenen kommt es auf die dazu von der Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH im Gutachten (Stand: Oktober 1996) getroffenen Feststellungen nicht an.

Für die Gewährleistung ausreichenden Schallschutzes ist auf einen Innenpegel von 55 dB(A) abzustellen. Das beklagte Land hat in seinen Schriftsätzen vom 23.6.1996 und 4.8.1996 zutreffend darauf hingewiesen, daß ein entsprechendes Schutzziel nach wie vor dem anerkannten Stand der Wissenschaft entspricht und von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gedeckt ist. Auf die vom Senat vorgegebenen Werte, 70 dB(A) bzw. 67 dB(A) kann es deshalb bei Maximalpegel-Betrachtungen nicht ankommen.

3. Mit dem Gutachten (Stand: Oktober 1996) wurden die Untersuchung zum Mittelungspegel LEQ 62 dB(A) entsprechend dem Fluglärmgesetz vorgelegt. Von diesen Untersuchungen ist auszugehen, da nach DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ der äquivalente Dauerschallpegel nach dem Fluglärmgesetz maßgeblicher Außenlärmpegel für die Beurteilung einer Bausubstanz ist. Da nach der DIN 4109 als maßgeblicher Außenlärmpegel der um 20 dB(A) verminderte mittlere Maximalpegel zugrunde zu legen ist, wenn im Beurteilungszeitraum der Wert 82 dB(A) häufiger als 20 mal oder mehr als 1 mal durchschnittlich je Stunde überschritten wird, hat die Beigela-

dene eine ergänzende Untersuchung in Auftrag gegeben. Im Ergänzungsgutachten der Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH (Stand: März 1997), das beklagenseits mit einer ausführlichen Stellungnahme in das Verfahren eingeführt werden wird, ist folgendes dargestellt:

- Maximalpegel-Häufigkeitsbetrachtung für Überschreitungen eines Wertes von 82 dB(A), häufiger als 20 Ereignisse/Tag.
- Maximalpegel-Häufigkeitsbetrachtung für die Überschreitung eines Wertes von 75 dB(A), häufiger als 6 Ereignisse/Nacht.

Was das Tagschutzgebiet angeht, ist dem Ergänzungsgutachten zu entnehmen, daß das Gebiet LEQ 62 dB(A), welches im Gutachten (Stand: Oktober 1996) ausgewiesen wurde, das Gebiet vollständig umfaßt, in dem die Maximalpegel den Wert 82 dB(A) häufiger als 20 mal am Tage überschreiten. Damit sind auch auftretende Spitzenpegel in der Untersuchung des äquivalenten Dauerschallpegels ausreichend berücksichtigt.

Das dem Ergänzungsgutachten zu entnehmende Gebiet, in dem die Maximalpegel den Wert 75 dB(A) häufiger als 6 mal pro Nacht überschreiten, ist größer als das bisher ausgewiesene Nachtschutzgebiet. Dies ergibt sich im wesentlichen aufgrund der vom Senat geforderten und im Gutachten (Stand: Oktober 1996) erbrachten Neubetrachtung des Flugzeugmix. Soweit eine erweiternde Korrektur des bisherigen Nachtschutzgebietes erforderlich erscheint, geht die Beigeladene davon aus, daß eine Änderung des Genehmigungsbescheides vorgenommen werden wird.

Abgesehen von letzterem wird keinerlei Veranlassung gesehen, im Hinblick auf die vom Senat erörterten Lärmschutzge-

sichtspunkte und die in diesem Zusammenhang für ergänzende Untersuchungen vorgegebenen Werte Konsequenzen zu ziehen.

Sowohl das bisher schon geltende Tagschutzgebiet als auch das noch zu korrigierende Nachtschutzgebiet gewährleisten ausreichenden Schallschutz. Die angefochtenen Entscheidungen erweisen sich unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts als rechtmäßig. Sie entsprechen dem Stand der Wissenschaft.

II.

Die von der Beigeladenen in Auftrag gegebenen bauphysikalischen Untersuchungen der Gebäude der Kläger, bis auf das Anwesen [REDACTED], dessen Begehung abgelehnt wurde, sind zwischenzeitlich abgeschlossen worden. Die Untersuchungsergebnisse sind von der Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH in der „Bauakustische Untersuchung an Wohnhäusern in der Umgebung des Flughafens Hahn“ (Stand: März 1997) dargestellt.

Anlage 1

Es ergibt sich, daß nur an den Gebäuden der Kläger

- [REDACTED]: Austausch von vier Fenstern,
- [REDACTED]: Ersetzen sämtlicher Fenster-
[REDACTED]n,
- [REDACTED]: Austausch eines Fensters,

passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden müssen. Die Beigeladene erklärt sich zur kurzfristigen Realisierung des gutachterseits für erforderlich gehaltenen passiven Schallschutzes bereit, falls gewünscht, sofort. Sie wird sich mit den Klägern in Verbindung setzen. Sie wird im übrigen auch auf das

Übernahmeangebot des Klägers Christ eingehen, um die weitere Vorgehensweise (Erstattung eines Wertgutachtens) abzustimmen.

III.

In seinem Beschluß vom 9.12.1993 hat der erkennende Senat darauf aufmerksam gemacht, daß „die Planrechtfertigung unter dem Gesichtspunkt, ob überhaupt Luftverkehrsinteressen verfolgt werden, nicht dadurch in Zweifel gezogen wird, daß eine Angebotsplanung geschaffen wird, für die der Markt überhaupt erst gewonnen werden soll.“ Insofern bestehen keine Bedenken gegen eine zivile Nutzung des ehemaligen Militärflughafens Hahn.

Im Verlaufe des durchgeführten Erörterungstermins hat der Senat weiter darauf aufmerksam gemacht, daß für die Abwägung ebenfalls von Bedeutung sei, daß nicht nur allgemeine Marktchancen einer künftigen - wie auch immer gearteten - zivilen Nutzung bestehen, sondern daß diese Marktchancen in besonderer Weise ausgeprägt sein müßten. Nur dann sei der erwartete Flugbetrieb von der Flughafenumgebung unter Verzicht auf Betriebsregelungen hinzunehmen. Die Frage, ob möglicherweise betriebliche Regelungen für den Verkehrsflughafen Hahn erforderlich seien, müsse „nach Maßgabe des Gewichts des mit der Planung verfolgten Verkehrsinteresses“ entschieden werden (s. Beschluß vom 28.6.1996, Blatt 3).

Die Beigeladene hat zu der Frage, ob für die Existenz des Flughafens Hahn ein uneingeschränkter Nachtflugbetrieb erforderlich ist, oder bestimmte Betriebsbeschränkungen hinnehmbar wären, eine gutachtliche Stellungnahme eingeholt. Die „Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme zu Fragen des Nachtflugbedarfs am Flughafen Hahn gemäß Hinweis-, Auflagen- und Beweisbeschluß des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 28.6.1996“ von Dr. Winter und Dr. Rehm (Stand: 14. März 1997) wird als

Anlage 2

zur Gerichtsakte gereicht. Die Ausführungen von Dr. Winter und Dr. Rehm macht sich die Beigeladene zu eigen.

In der Stellungnahme wird ausgeführt, daß ein uneingeschränkter Nachtflugbetrieb für die Existenz des Flughafens Hahn erforderlich und für eine langfristige Entwicklung unabdingbar ist.

Das Konversionsprojekt Hahn ist für die Region von ganz wesentlicher Bedeutung. Das angestrebte Konversionsziel, nämlich die rasche und nachhaltige Schaffung möglichst vieler Arbeitsplätze, kann nur erreicht werden, wenn konkurrenzfähige Rahmenbedingungen im Vergleich zu anderen Flughäfen geschaffen und langfristig gesichert werden. Dies erfordert in erheblichem Umfange die Akquisition von Frachtverkehr, Expressgutverkehr, Ferienreiseverkehr, Gastarbeiterverkehr oder eines Nachtluftpostsystems. Die Akquisitionsbemühungen können nur erfolgreich sein, wenn Nachtflugfreiheit garantiert wird. Wegen der Konkurrenzsituation müssen die Voraussetzungen mindestens so gut sein, wie auf Flughäfen, die mit dem Flughafen Hahn hinsichtlich seiner Angebotspalette in Konkurrenz stehen. Es handelt sich um die Flughäfen Köln/Bonn, Berlin-Schönefeld, Dresden, Leipzig-Halle, Münster-Osnabrück, Nürnberg, Paderborn-Lippstadt und die ausländischen Flughäfen, Brüssel, Lüttich, Ostende und Amsterdam. Auf diesen Flughäfen kann uneingeschränkter Nachtflugverkehr durchgeführt werden. Würde ein Nachtflugbetrieb auf dem Flughafen Hahn beschränkt, ergäbe sich sofort eine verschlechterte Konkurrenzsituation, mit der Folge, daß die Zielsetzung für das Konversionsprojekt in Frage gestellt wäre.

Das mit der Planung verfolgte Verkehrsinteresse muß ein besonderes flugbetriebliches Angebot gewährleisten, das sich nur auf wenigen Flughäfen realisieren läßt. Eine Beschränkung des er-

forderlichen Nachtflugbetriebs würde die Erfüllung der von der Landesregierung und der Beigeladenen verfolgten Planungsziele,

- die Schaffung eines überregional bedeutsamen neuen Verkehrsträgers in einer strukturschwachen Region,
- die Schaffung eines attraktiven Kristallisationspunktes für die Ansiedlung von Gewerbe, Handel und Dienstleistung und damit
- die zügige Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen

auf dem Flughafen Hahn und in der Region in erheblichem Maße gefährden, wenn nicht sogar unmöglich machen.

Die Beigeladene würde es begrüßen, wenn noch im zweiten Quartal 1997 die mündliche Verhandlung fortgesetzt würde.

Verteiler:

Gericht 12-fach

2 Anlagen

je 8-fach

Rechtsanwalt 