

Vorab per Telefax
An das
Oberverwaltungsgericht
7. Senat
Deinhardplatz 4

56068 Koblenz

Oberverwaltungsgericht

Rheinland-Pfalz in Koblenz

Eing: **1. Aug. 1996**
31. Juli 1996

Akten	Ad.	Bekanntg.	Bd.	Hoff
Ordner	Statt.	von	Dipl.	
Anl.	Schriftst.	X		

- Bonn**
 PROF. DR. KONRAD REDEKER
 Fachanwalt für Verwaltungsrecht
 DR. KURT SCHÖN (1928-1986)
 PROF. DR. HANS DAHS
 DR. DIETER SELNER*
 Fachanwalt für Verwaltungsrecht
 DR. KLAUS D. BECKER*
 Fachanwalt für Verwaltungsrecht
ULRICH KELLER
 Fachanwalt für Arbeitsrecht
ULRIKE BÖRGER
 DR. FRIEDWALD LÜBBERT
 HANNS 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. ALFRED DIERLAMM
 DR. HANSJÖRG PIEHL, LL.M.
Köln
 MARTIN REUTER
 Rechtsanwalt beim Oberlandesgericht
 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*
London
 DR. PETER-ANDREAS BRAND*
 zugelassen beim Landgericht und
 Kammergericht Berlin
 DR. HANSJÖRG PIEHL, LL.M.
 * Registered Foreign Lawyer
 in England and Wales

Bonn, den 31. Juli 1996 ??/ba/29

Reg.-Nr. 10 93 2540 u. 2542

Frist	Notfr.	not.
11. OKT. 1996		
Kroke Beisken Bank Klüö.		

Durchwahl Sekretariat Dr. Pape:
0228/ 7 26 25-110 (Frau Baden)

In den verwaltungsgerichtlichen Verfahren

././ Land Rheinland-Pfalz
- 7 C 11843/93.OVG -
und

././ Land Rheinland-Pfalz
- 7 C 11844/93.OVG -

nehmen wir Bezug auf den Beschluß des Senats vom 28.6.1996. Wir
nehmen wie folgt Stellung:

A. Vorbemerkung

Die Beigeladene geht davon aus, daß durch die Schaffung eines neuen, zivilen Verkehrsträgers mit besonderer Angebotsstruktur in Rheinland-Pfalz ein Bedürfnis nach Verkehrsleistungen befriedigt werden kann (so auch der erkennende Senat in den Beschlüssen vom 9.12.1993, Beschlußausfertigung S. 24), dessen Erfolg entscheidend von den erforderlichen rechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen auf dem Flughafen Hahn abhängt. Sowohl im Zeitpunkt der Antragstellung als auch heute sind die gesamtwirtschaftlichen und regionalspezifischen Voraussetzungen für die erfolgreiche Entwicklung und Vermarktung eines "Verkehrsflughafens Hahn" gegeben.

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Hahn ergeben sich dabei insbesondere vor folgendem Hintergrund:

- Nach sämtlichen seriösen Untersuchungen ist für die nächsten 10 bis 15 Jahre mit überproportionalen Wachstumsraten im Luftverkehr zu rechnen. Der Luftverkehr ist mit der weiter zunehmenden internationalen Arbeitsteilung eine Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Teilnahme an den internationalen Waren-, Dienstleistungs- und Investitionsströmen.
- Die größeren Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland stoßen aufgrund ihrer zumeist räumlichen Nähe zu Ballungsgebieten an ihre Kapazitäts- und Entwicklungsgrenzen. Dies gilt insbesondere für den Flughafen Frankfurt, der in Mitteleuropa eine der wichtigsten internationalen Drehkreuzfunktionen im Luftverkehr hat. Die unmittel-

bare Nähe der Flughäfen Frankfurt und Hahn bietet für letzteren die Chance, vor allem Fracht- und Passagiercharterverkehre - auch zur Entlastung vom Flughafen Frankfurt - zu entwickeln und dem Flughafen Frankfurt aufgrund einer Verlagerung und Ergänzung bestimmter Verkehrsströme, seine internationale Drehkreuzfunktion für die nächsten Jahrzehnte zu sichern.

- Der Flughafen Hahn verfügt über die infrastrukturellen Grundvoraussetzungen und die notwendigen Kapazitätsreserven am Boden und in der Luft, die angesprochene Ergänzungs- und Entlastungsfunktion für den Flughafen Frankfurt zu übernehmen und gleichzeitig einen eigenen Markt zu erschließen. Eine im internationalen Wettbewerb immer wichtiger werdende Rahmenbedingung ist hierbei ein zeitlich uneingeschränkter Flugbetrieb für lärmreduzierte Flugzeuge. Abwanderungen von Express- und anderen Luftfahrtunternehmen aus der Bundesrepublik in das benachbarte Ausland bestätigen die Notwendigkeit eines rechtlich garantierten 24-Stunden-Betriebes.

Die Beigeladene hält daher die erteilte Genehmigung - in vollem Umfang - als entscheidende strategische Rahmenbedingung für die Entwicklung des Flughafens Hahn - vor allem im erfolgversprechenden Frachtbereich - für unverzichtbar.

Zur Sicherstellung der mit diesem Projekt verfolgten wirtschaftlichen, arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Zielsetzungen erklärt sich die Beigeladene bereit, weitgehende Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz zu ergreifen, um den Interessen der Flughafenwohner nach angemessenem Lärmschutz zu entsprechen. Die Beigeladene wird daher vermeidbarem und insgesamt weniger bedeutsamen Flugverkehr, vor allem an Wochenenden und Feiertagen,

Betriebsbeschränkungen auferlegen. Die erteilte 24-Stunden-Genehmigung ist aber aus der Sicht der Beigeladenen zur Erreichung der vorgenannten gesamtwirtschaftlichen Zielsetzungen die zentrale Voraussetzung. Die Sicherstellung eines angemessenen passiven Lärmschutzes der Flughafenanwohner wird von der Beigeladenen als selbstverständlich erachtet.

B. Ergänzung der Lärmberechnungen auf der Basis des "Nürnberger Modells"

I. Begründung des "Nürnberger Modells 1991"

Zur Ermittlung der potentiellen Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Hahn konnte bei der Stellung des Antrags zur zivilen Mitbenutzung auf ein tatsächliches, sich über Jahre entwickeltes ziviles Verkehrsaufkommen nicht zurückgegriffen werden. Prognosen über die zukünftige Verkehrsentwicklung, die hinreichend wissenschaftlich gesichert waren, lagen ebenfalls nicht vor und waren aufgrund der insgesamt vorliegenden und mit erheblichen Ungewissheiten behafteten rechtlichen, ökonomischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen des im Aufbau befindlichen Flughafens nicht darstellbar.

Um dennoch eine plausible Rechenbasis zu finden, orientierte man sich - um hinsichtlich zu erwartender Lärmbelastungen "auf der sicheren Seite" zu sein - am aktuellen Verkehrsaufkommen eines mittelgroßen deutschen Verkehrsflughafens, der von der Startbahnlänge und -anlage sowie der beabsichtigten infrastrukt-

turellen Entwicklung mit dem Flughafen Hahn vergleichbar sein sollte. Dieser Zielsetzung lag die Situation auf dem Flughafen Nürnberg 1991 am nächsten. Darüberhinaus wurden aufgrund der damaligen Verhandlungen und Gespräche mit der Deutschen Luft-hansa und anderen Partnern 1.222 Landungen mit Boeing 737 (S 1 (2)) und 1.404 Landungen mit Airbussen (S 5) in der Nacht wäh- rend der sechs verkehrsreichsten Monate zusätzlich berücksich- tigt.

Auch wenn derzeit auf dem Flughafen Hahn weder das auftretende "Flottenmix" noch das tatsächliche Verkehrsaufkommen darauf hinweisen, daß das zugrundegelegte Verkehrsvolumen kurzfristig erreicht werden kann, ist die Beigeladene aufgrund der in Akquisitionsgesprächen deutlich werdenden Marktresonanz der Auffassung, daß diese, nur begrenzt zu modifizierenden Aufkom- mensgrößen, eine auf das Jahr 2005 bezogene realistische Annah- me darstellen.

II. Ergänzende Untersuchungen durch Dorsch Consult

In den Lärmberechnungen der Fa. Dorsch Consult aus dem Jahre 1993 wurden aus heutiger Sicht nicht alle Arten von Verkehrsbe- wegungen, die für eine Gesamtbewertung der möglicherweise auf- tretenden Lärmbelastungen relevant sind, erfaßt.

Das Entwicklungsszenario für den Flughafen Hahn, berechnet auf der Basis der Verkehrsbewegungen des Flughafens Nürnberg 1991 ging von rund 46.700 Flugbewegungen jährlich aus. Unberücksich-

tigt blieben auf der Grundlage des "Nürnberger Modells" Flugbewegungen mit Hubschraubern und Flugzeugen der Kategorie S6 und S7 sowie Schulungsflügen mit Propeller- und Strahlgetriebenen Flugzeugen in der Platzrunde.

Berücksichtigt wurde jedoch mit einem Anteil von über 31 % einem damaligen Entwicklungsstand der Strahlflugzeuge entsprechender hoher Anteil von Flugzeugen mit Lärmschutzzeugnis nach den Richtlinien der ICAO Annex 16, Chapter II. Gemäß den internationalen Vereinbarungen werden diese sog. Chapter II-Flugzeuge bis zum Jahre 2002 sukzessive durch lärmreduzierte Flugzeuge ersetzt bzw. ältere Flugzeuge werden mit modernen Triebwerken ausgestattet.

Auf dem Flughafen Hahn betrug im Jahre 1995 der Anteil der Chapter II-Flugzeuge an den Strahlflugzeugen insgesamt weniger als 25 %, hiervon entfielen 97 % auf militärischen Übungsbetrieb der US-Airforce und 3 % auf zivilen Flugverkehr.

Der Anteil der auf die Nacht entfallenden Flugbewegungen ging mit ca. 8.500 Flugbewegungen, d.h. mit rund 18 % der Gesamtbewegungen in die Lärmberechnungen ein. Von den 7.100 Flugbewegungen mit Strahlflugzeugen in der Nacht entfiel dabei auf Chapter II-Flugzeuge ein Anteil in Höhe von 41 %.

Aus der Sicht der Beigeladenen wurden damit Flugzeuge nach Chapter II in ausreichendem Umfang in den Lärmschutzberechnun-

gen berücksichtigt.

Bezug nehmend auf die Ausführungen des Senats im Beschluß vom 28.6.1996 sollen in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zusätzliche Feststellungen getroffen werden. Auf Anregung der Beigeladenen soll die Fa. Dorsch Consult beauftragt werden, ergänzende Lärmschutzberechnungen - aufbauend auf dem "Nürnberger Modell 1991" durchzuführen und dabei insbesondere die Auswirkungen bisher unberücksichtigter Verkehre untersuchen. Die zusätzlichen Untersuchungen sollen sich insbesondere auf folgendes erstrecken:

1. Einbeziehung von Flugbewegungen mit Hubschraubern der Klassen H1 und H2 sowie mit Strahlflugzeugen der Klassen S6 und S7 entsprechend den Erwartungen der Beigeladenen im Rahmen des Gesamtmodells Nürnberg.
2. Einbeziehung von Schulungsflügen in der Platzrunde mit Propeller- und Strahlflugzeugen entsprechend den bisherigen und den zu erwartenden jährlichen Flugbewegungen im Rahmen des Gesamtmodells Nürnberg.

Die Beigeladene geht für die nächsten Jahre nicht von einer deutlichen Zunahme dieser Schulungsflüge aus, zumal eine Begrenzung von Betriebszeiten seitens der Beigeladenen vorgesehen ist (vgl. unten). Die konkret festzulegenden Betriebszeiten sollen in den Lärmschutzberechnungen schon berücksichtigt werden.

3. Überprüfung der Lärmschutzzonen unter Berücksichtigung der vorgenannten Ergänzungen sowie auf der Basis der von der Deutschen Flugsicherung erst im April des Jahres 1995 ver-

bindlich festgelegten An- und Abflugverfahren. Des weiteren sollen die von der Allgemeinen Luftfahrt im Sichtflugbetrieb (VFR) genutzten An- und Abflugrouten über die Flugrouten Sierra, November, Whiskey und Echo entsprechend ihrem Anteil sowie für alle Flugzeugtypen die ebenfalls abweichenden Flugrouten im Rahmen der Platzrunden in den Berechnungen berücksichtigt werden.

4. Alternative Berechnung der Lärmschutzzonen auf der Basis des Spitzenpegels außen für das Tagschutzgebiet in Höhe von 70 dB(A) (Überschreitung nicht häufiger als 19 x pro Tag von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) sowie für das Nachtschutzgebiet mit den Spitzenpegeln 70 dB(A) bzw. 67 dB(A) (Überschreitung nicht häufiger als 6 x pro Nacht).
5. Ergänzend zum "Nürnberger Modell" soll für die Überprüfung der Lärmschutzbereiche ein weiteres Hilfsszenario für den Zeitraum bis zum Jahre 2010 erstellt werden. In diesem Modell werden sodann ergänzend in der Nacht zwei Frachtknoten mit Flugzeugen des Typs Prop 2 sowie S5 bis S7 berücksichtigt. Dieses ergänzende Hilfsszenario kann nach Rücksprache mit der Fa. Dorsch Consult bis Ende September vorgelegt werden.
6. Die Fa. Dorsch Consult wird die Häuser der Kläger unverzüglich auf den jeweiligen Umfang der Lärmdämmwerte untersuchen.

Sobald die Ergebnisse der Untersuchungen, die in Abstimmung zwischen der Beigeladenen und der Genehmigungsbehörde veranlaßt werden sollen, vorliegen, werden diese dem Senat sofort zur Verfügung gestellt.

III. Maßnahmen zur Steigerung des Schallschutzes

Die Beigeladene erklärt sich im Interesse der Flughafenanwohner bereit, kurzfristig folgende Betriebsbeschränkungen einzuführen:

1. Platzrunden mit und ohne Aufsetzen zu Ausbildungs-, Übungs- und Einweisungszwecken mit Flugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis zu 5,7 t sind zulässig:

montags bis freitags

7.00 Uhr - 13.00 Uhr und 15.00 Uhr - 21.00 Uhr

samstags

7.00 Uhr - 13.00 Uhr und 15.00 Uhr - 18.00 Uhr

2. Platzrunden mit und ohne Aufsetzen zu Ausbildungs-, Übungs- und Einweisungszwecken mit Flugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 t sind zulässig:

montags bis freitags 7.00 Uhr - 21.00 Uhr

samstags 7.00 Uhr - 13.00 Uhr

3. Wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln (dies sind keine Platzrunden) zu Ausbildungs-, Übungs- und Einweisungszwecken sind zulässig:

montags bis samstags 7.00 Uhr bis 21.00 Uhr

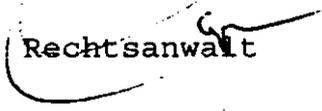
sonn- und feiertags 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr

Ausgenommen von den Regelungen unter 1.- 3. sind Luftfahrtunternehmen, die auf dem Flughafen Hahn angesiedelt sind (home-base-Klausel).

Wir gehen davon aus, daß der Senat so lange von einem Beweisbeschluß absieht, bis die Ergebnisse der von der Genehmigungsbehörde bzw. der Beigeladenen zusätzlich veranlaßten Untersuchungen vorliegen.

Verteiler:

Gericht 12-fach


Rechtsanwalt