



# OBERVERWALTUNGSGERICHT RHEINLAND-PFALZ

## URTEIL

### IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit

- Kläger -

zu 1-5 Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Kroke und Partner,  
Königsallee 14, 40212 Düsseldorf,

zu 6-8 Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Kall und Prüwer,  
Königsallee 82, 40212 Düsseldorf,

g e g e n

das Land Rheinland-Pfalz,  
vertreten durch den Minister für Wirtschaft und Verkehr, 55116 Mainz,

- Beklagter -

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Volker Gronefeld,  
Pöckinger Str. 22, 81475 München,

beigeladen:

Flughafen Hahn GmbH & Co.KG, vertreten durch den Geschäftsführer, Flughafen,  
55483 Lautzenhausen,

Prozeßbevollmächtigte:                   Rechtsanwälte Prof.Dr. Redeker und Partner,  
Mozartstr. 4-10, 53115 Bonn,

w e g e n   Genehmigung eines Flugplatzes

hat der 7. Senat des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in Koblenz  
aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 30. Juni 1997/01. Juli 1997, an der  
teilgenommen haben

Vorsitzender Richter am Oberverwaltungsgericht Hoffmann  
Richter am Oberverwaltungsgericht Dr. Holl  
Richter am Oberverwaltungsgericht Zimmer

für Recht erkannt:

Die Klagen der Kläger zu 4) bis 8) werden abgewiesen.

Auf die Klagen der Kläger zu 1), 2) und 3) hin wird  
der Beklagte unter teilweiser Aufhebung der Neben-  
bestimmungen der Genehmigung vom 14. Juli 1993 in der  
Fassung der Änderungsgenehmigung vom 19. April 1994  
Ziffer A V Nr. 3 verpflichtet, über den Anspruch auf  
weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen in Schlaf-  
räumen unter Beachtung der Rechtsauffassung des  
Gerichts erneut zu entscheiden.

Im übrigen werden auch die Klagen der Kläger zu 1) bis  
3) abgewiesen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

### T a t b e s t a n d

Die Kläger wenden sich gegen die der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen erteilten Genehmigungen zur "Zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn", und zwar die Kläger zu 1), 2), 6) und 7) sowohl gegen die Genehmigung vom 14. Juli 1993 (Tagfluggenehmigung) als auch die ergänzende Genehmigung vom 19. April 1994 für die Ausdehnung des Betriebs auf die Nachtzeit (Nachtfluggenehmigung), die übrigen Kläger nur gegen die Nachtfluggenehmigung. Die Kläger zu 1) und 2) begehren zudem Unterlassung der Aufnahme des Flugbetriebs vor Abschluß eines aus ihrer Sicht gebotenen Planfeststellungsverfahrens. Neben den Anfechtungsbegehren werden hilfsweise Betriebsregelungen und Schutzauflagen im Wege der Verpflichtungsklage verfolgt.

Die Genehmigung ist ursprünglich erteilt "im Umfang eines Flughafens des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughafen)", und zwar in der Zeit von täglich 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Über die Zulassung von weitergehendem Flugbetrieb in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr (Nachtflugbetrieb) sollte nach einem Vorbehalt in der Genehmigung vom 14. Juli 1993 zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden. Dies ist in der Genehmigung vom 19. April 1994 geschehen.

5), 6) und 8) liegen in etwa in Verlängerung der Start- und Landebahnachse in einer Entfernung vom Bahnbezugspunkt von ca. 6 km (Kläger zu 2)); 12 km (Kläger zu 3); 13 km (Kläger zu 5); 8,5 km (Kläger zu 6) und 8); die Anwesen der Klägerin zu 1) und des Klägers zu 7) liegen ca. 1 km nordwestlich querab zu der Lage der Anwesen der Kläger zu 6) und 8); das Anwesen der Klägerin zu 4) liegt etwa 4 km querab; sie befürchtet aufgrund der Lage von Hauptabflugrouten mit der Notwendigkeit eines Kurvenfluges Lärmbeeinträchtigungen über ihrem Anwesen.

Der Militärflughafen wurde unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg von den französischen Streitkräften kraft Besatzungsrechts angelegt und in der Folge von den US-Streitkräften übernommen, die ihn als Militärflugplatz betrieben. Zeitweise waren etwa 25000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres zu beobachten. Ein luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren wurde nicht durchgeführt. 1960 wurde für den militärischen Flugplatz ein Bauschutzbereich, am 24. November 1977 ein Lärmschutzbereich festgesetzt, der am 25. Juli 1983 eine Änderung erfuhr. In den betreffenden Schutzbereichen wurden in der Folgezeit zum Teil Maßnahmen des passiven Lärmschutzes durchgeführt und von der öffentlichen Hand finanziert, soweit dies beantragt worden war.

Das Gelände stand im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Infolge des Abzugs der US-Truppen wurde der regelmäßige Flugbetrieb im Dezember 1992 eingestellt. Die militärischen Navigationsanlagen für Instrumentenflug (ILS und TACAN) wurden abgebaut.

Unter dem 01. Juni 1992 stellte die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen einen Antrag auf Genehmigung für eine "zivile Mitbenutzung" unter Einreichung von Antragsunterlagen, die eine Beschreibung des Projekts enthielten. Im Anschreiben zur

Antragstellung vom 01. Juni heißt es, daß "im Rahmen der zunächst vorgesehenen zivilen Mitbenutzung, die nach Abzug der amerikanischen Streitkräfte in eine zivile Betriebsfortsetzung münde, eine Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz zur zivilen Mitbenutzung und anschließenden Fortnutzung der bestehenden Anlage beantragt werde". Zur Erläuterung heißt es in den Antragsunterlagen u.a., mit der zivilen Mitbenutzung könne gleichzeitig in einer besonders vom Truppenabbau betroffenen Region eine neue Entwicklungsperspektive aufgezeigt werden; in Betracht komme insbesondere die Durchführung von Fracht- und Personencharterluftverkehr. Die Markterfordernisse könnten im Frachtluftverkehr weitgehend nur außerhalb des Tagesverkehrs erfüllt werden; dies bedinge einen 24-Stunden-Betrieb am Flugplatz Hahn, und zwar 24 Stunden an sieben Tagen pro Woche. Mittelfristig, vorbehaltlich eines hierfür durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens, sei die Erweiterung der Start- und Landebahn, die zur Zeit etwa 2400 m betrage, auf 4000 m Länge in Richtung Südwesten angestrebt. Damit würden interkontinentale Verbindungen möglich.

Bezüglich der Fluglärmauswirkungen wird auf ein beigefügtes Fluglärmgutachten (Dorsch-Consult) Bezug genommen. Im übrigen enthält der Antrag Angaben unter anderem zur Tragfähigkeit der Landebahn und den flugtechnischen Einzelheiten der Anlage. Darin heißt es (S. 38), daß die vorhandenen Anlagen in weitgehend unveränderter Form für den Zivilbetrieb mitgenutzt würden. Ergänzt bzw. ersetzt würden Funkanlagen, Towerpult sowie die Geräte für das Instrumentenlandesystem mit Nebenanlagen (Betriebsstufe CAT III).

Es ist eine Ergänzung der befestigten Vorfeldflächen vorgesehen, damit entsprechend größere Flugzeugmuster aufgenommen werden können. Zudem seien die für den Flugbetrieb der Betriebsstufe III notwendigen Befeuerungsanlagen einzubauen.

Die Einstufung des Flugplatzes soll entsprechend der Grundlänge seiner Start- und Landebahn in die höchste Kategorie gemäß ICAO

Annex 14 (Codezahl 4) erfolgen. Neben Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt sind vom Grundsatz her "alle im Linien-, Charter- und Frachtverkehr üblichen Flugzeugmuster" vorgesehen, "gegebenenfalls im Hinblick auf die Tragfähigkeit der Start- und Landebahn mit Gewichtsbeschränkungen".

Die bisherigen An- und Abflugverfahren im Nahbereich des Flughafens sollen weitgehend beibehalten werden.

In Vorgesprächen der beteiligten Stellen (Besprechung im Bundesministerium für Verkehr vom 06. April 1992) ging man von der Überlegung aus, daß übergangsweise die Mitbenutzung der militärischen Anlage bis zur Genehmigung für einen künftigen zivilen Fracht- und Charterflughafen anzustreben sei; Gegenstand der Vorprüfung waren die Verlegung des Nachtpostflugdienstes von Frankfurt am Main nach Hahn sowie die Errichtung eines Euroknotens der Deutschen Lufthansa für den Frachtverkehr, die Möglichkeiten des Anflugverfahrens nach CAT III sowie die Prüfung des Nachtflugbetriebs und Verlängerung der Landebahn. Hinsichtlich Überlegungen zur Verfahrensgestaltung spielte eine Rolle die Erwägung, daß eine zeitweise Deaktivierung hinsichtlich des militärischen Flugbetriebs oder der zivilen Mitbenutzung den Status der Anlage zwar nicht entfallen lasse. Eine "Erweiterung" der Anlagengenehmigung auf den zivilen Betreiber sei aber sinnvoll, damit bei endgültiger Aufgabe des Betriebs durch die Streitkräfte sichergestellt sei, daß die Anlagengenehmigung nicht untergehe. Für die Frage der Planfeststellung sei davon auszugehen, daß diese dazu bestimmt sei, ein bestimmtes Vorhaben mit unmittelbarer Rechtswirkung in die von ihm beeinflusste Umwelt einzuordnen, was bei der Neuanlegung Fragen aufwerfen könne. Die Militärflughäfen seien jedoch bereits angelegt (vgl. Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 29. April 1992). Im Anschreiben der Beigeladenen zum Genehmigungsantrag vom 01. Juni 1992 heißt es dementsprechend dazu, daß "im Rahmen der zunächst vorgesehenen

zivilen Mitbenutzung, die nach Abzug der amerikanischen Streitkräfte in eine zivile Betriebsfortsetzung münde, eine Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz zur zivilen Mitbenutzung und anschließenden Fortnutzung der bestehenden Anlage beantragt werde."

In einem Vertrag über die Mitbenutzung des Flugplatzes Hahn zwischen der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen, der Bundesrepublik Deutschland, den US-Forces und dem Land Rheinland-Pfalz vom 21. Dezember 1992 heißt es, daß es sich um eine NATO-Infrastrukturanlage handele (im NATO-Inventarverzeichnis geführt), wobei eine zivile Anschlußnutzung unterstützt werde, um eine potentielle zukünftige militärische Weiternutzung zu erhalten. Die Landesregierung beabsichtige, den Flugplatz in einen internationalen Verkehrsflughafen umzuwandeln, und strebe dazu an, das gesamte Gelände zu nutzen. Der Bund unterstütze diese Absicht und strebe eine rasche Veräußerung der Liegenschaft nach Rückgabe durch die US-Forces an. Unberührt davon blieben Überlegungen der NATO, die militärische Nutzung des Flugplatzes auf absehbare Zeit zu erhalten. Unter Ziffer III des Vertrages ist von einem "Vorrang des militärischen Bedarfs" die Rede; bauliche Veränderungen bedürften der Zustimmung des Eigentümers und der militärischen Stellen (IV 4). Die Vereinbarung soll mit der Rückgabe des Flugplatzes durch die US-Forces an den Bund enden; anschließend ist die Veräußerung angestrebt. Für den Fall, daß eine neue Vereinbarung nicht zustandekommt, sollen die Vereinbarungen mit dem Bund weiter gelten. Ein Sonderkündigungsrecht besteht im Falle des militärischen Bedarfs, wobei der Bund die Interessen der NATO wahrnimmt (IX 6).

Im Verlauf des weiteren Verfahrens ergab sich, daß (Besprechung im Bundesministerium der Verteidigung vom 08. Juni 1993) die NATO Interesse zeige, den Flugplatz im Krisenfall - vornehmlich für die Landung von Transportmaschinen - zu nutzen und die beabsichtigte zivile Nutzung zur Erhaltung wertvoller Infra-

struktur befürwortete. Es wurde im einzelnen abgegrenzt, welche Betriebsflächen, Versorgungseinrichtungen usw. für den Reservezweck gebraucht würden; an das Abhalten regelmäßiger Übungen oder die Stationierung einer Einheit dort sei nicht gedacht (aktualisierte Platzbedarfsfeststellungskarte vom 02. Juli 1993). Ein entsprechender Vertrag, der die Einzelheiten regelt, sollte in Anknüpfung an die geltende Mitbenutzungsregelung zwischen Land, Beigeladener und dem Bund abgeschlossen werden. Mit Schreiben vom 30. Juni 1993 hat der Bundesminister der Verteidigung mitgeteilt, daß er dieses Konzept unterstütze und an dem Fortbestand der militärischen Widmung des Flugplatzes festhalte.

Die US-Truppen gaben den Standort am 31. August 1993 endgültig auf. In Ablösung des Mitbenutzungsvertrages vom 21. Dezember 1992 sehen die Anschlußverträge vom 19. Oktober 1993 eine Aufteilung des Geländes in das eigentliche Flughafengelände und das umfangreiche anderweitig nutzbare Gelände vor. Nur der engere Flughafenbereich blieb in der militärischen Widmung und sollte für Zwecke der Reservehaltung der NATO vorgesehen bleiben. Der Nutzungsvertrag über das in militärischer Widmung verbleibende Gelände sieht insbesondere eine Bindung der Bundesrepublik Deutschland auf ungewisse Dauer vor, beschränkt die militärische Nutzung und verpflichtet den Eigentümer zur Zustimmung der für die Funktion der Anlage wichtigen baulichen Einrichtungen. Es ist auch vorgesehen, daß auf dem Gelände keine militärischen Übungen stattfinden sollen. Aufgrund eines Kaufvertrages vom 30. März 1995 erwarb schließlich das Unternehmen Hahn Holding GmbH und CO. KG, an dem das Land Rheinland-Pfalz zu 66,7 v.H. sowie im weiteren ein privater Investor beteiligt sind, die Grundstücke von der Bundesrepublik Deutschland und schloß unter dem 21. Dezember 1995 einen Pachtvertrag mit der Flughafen-Betriebsgesellschaft.

Nach Einreichung des Genehmigungsantrags vom 01. Juni 1992 durch die Rechtsvorgängerin der Beigeladenen veranlaßte die Genehmigungsbehörde, das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr

Rheinland-Pfalz, die Durchführung eines Verfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung in Anlehnung an die Bestimmungen zum luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren. Die Bezirksregierung Koblenz wurde als Anhörungsbehörde beauftragt und veranlaßte die öffentliche Bekanntmachung der Genehmigungsunterlagen einschließlich eines lärmphysikalischen Gutachtens der Fa. Dorsch-Consult vom November 1992 sowie eines medizinisch-psychologischen Sachverständigengutachtens von Prof. Dr. Jansen vom 22. Dezember 1992.

Den Beteiligungsumgriff und Raum der Bekanntmachung bestimmte die Behörde im wesentlichen durch das Gebiet der Gemeinden, die voraussichtlich mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 55 dB(A) berührt würden, insgesamt das Gebiet von 7 Verbandsgemeinden und 39 Ortsgemeinden (Anhörungsbericht Bl. 9).

Die Planunterlagen wurden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung einen Monat lang in den betreffenden Gemeinden öffentlich ausgelegt. Einwendungen konnten bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich erhoben werden.

Nach Eingang der Einwendungen wurde ein Erörterungstermin durchgeführt, und zwar mit den Gemeinden und Trägern öffentlicher Belange sowie Fachstellen am 24. März 1993, mit privaten Einwendern am 31. März 1993 sowie ergänzend und abschließend am 17. und 18. Mai 1993.

Vor Abschluß des Genehmigungsverfahrens holte die Genehmigungsbehörde noch folgende Gutachten, Erläuterungen und Stellungnahmen ein:

- Eine Untersuchung des TÜV Südwest vom 30. März 1993 über zu erwartende Luftverunreinigungen;

- eine Stellungnahme der Beigeladenen zur Funktionsfähigkeit der Anlage für den geplanten Luftverkehr im Hinblick auf die Grundversorgung mit Wasser, die Abwassertechnik, den Bedarf von Wärme und Elektrizität sowie die Abfallentsorgung und die flugtechnischen Einrichtungen des Platzes;
- eine Stellungnahme der Beigeladenen zur voraussichtlichen Entwicklung des Flugbewegungsaufkommens;
- eine Spitzenpegeluntersuchung der Fa. Dorsch-Consult vom 16. April 1993 betreffend das Gebiet mit 70 dB(A) Einzelschall(maximal)pegeln sowie eine Untersuchung der Fa. Dorsch-Consult vom Juni 1993 über Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen
- eine Plausibilitätsstellungnahme von Prof. Dr. Spreng zum medizinisch-psychologischen Gutachten Prof. Dr. Jansen vom 13. Mai 1993;
- eine Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt vom 02. Juli 1993 zur Frage, ob Altlasten die Funktionsfähigkeit des Flugbetriebes mindern könnten.

Die Kreisverwaltung des Rhein-Hunsrück-Kreises hatte im Schreiben vom 21. Dezember 1992 festgestellt, daß, nachdem der Militärflugplatz für die deutschen Gewässeraufsichtsbehörden jahrzehntelang nur schwer zugänglich gewesen sei, es ratsam sei, daß die zivilen Mitbenutzer die notwendigen Sanierungen aufgriffen und fortführten.

Mit Bescheid vom 14. Juli 1993 erteilte das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr der Beigeladenen die "Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn im Umfang eines Flughafens des allgemeinen Verkehrs", derzufolge ziviler Flugverkehr durchgeführt werden darf in der Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr. Über die Zulassung in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr soll danach zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.

Die Zulassung erstreckt sich auf Flugzeuge, Hubschrauber, Motorsegler und andere Luftfahrzeuge. Der für den militärischen

Flugplatz festgelegte Bauschutzbereich bleibt unverändert.

Der Beigeladenen werden mit der Genehmigung Schutzauflagen auferlegt: Innerhalb des ausgewiesenen Schutzgebiets (62 dB(A)-Grenze) muß durch Einbau von Schallschutzvorrichtungen gewährleistet sein, daß im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren Schallpegel als 55 dB(A) auftreten (Schallschutzeinrichtungen an Aufenthaltsräumen einschließlich Belüftungseinrichtungen).

Weitere Auflagen betreffen unter anderem den Allwetterflugbetrieb, die Markierung und Befeuerung sowie die Aufrechterhaltung der zur Durchführung eines ordnungsgemäßen Betriebs erforderlichen Anlagen und Einrichtungen.

Unter Ziffer VII findet sich ein "Vorbehalt nachträglicher Anordnungen". Danach bleibt die Anordnung nachträglicher Beschränkungen der Genehmigung für den Betrieb sowie weiterer Auflagen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung vorbehalten. Dies gilt insbesondere für Anordnungen, die dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sowie dem Immissionsschutz dienen.

Zur Begründung ist im wesentlichen ausgeführt: Mit Schreiben vom 23. Oktober 1992 habe die Antragstellerin klargestellt, daß eine Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes beantragt werde, und die zur Mitbenutzung vorgesehenen Flächen und Einrichtungen in einer Platzdarstellungskarte ausgewiesen.

Rechtsgrundlage für die beantragte zivile Mitbenutzung sei § 6 Abs. 4 Satz 2 Luftverkehrsgesetz. Die Genehmigung sei gleichzeitig Unternehmergenehmigung und Planungsentscheidung. Die im Ermessen der Behörde stehende Erteilung richte sich nach den Genehmigungsvoraussetzungen des § 6 Abs. 2 und 3 LuftVG.

Da dem Genehmigungsverfahren kein Planfeststellungsverfahren nachfolge, sei das Verfahren den Anforderungen entsprechend auszugestalten gewesen, wie sie sich für Planungsverfahren ergäben. Das Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung habe hier dem Gegenstand nach keine Anwendung gefunden; die Umweltverträglichkeit sei im Rahmen des § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG zu prüfen gewesen.

Der Militärflughafen, der von den Besatzungsmächten angelegt worden sei, sei rechtmäßig betrieben worden und nach Wiedererlangung der staatlichen Souveränität der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1955 in den Geltungsbereich des Deutschen Luftverkehrsrechts übergeleitet worden. Einer erneuten luftverkehrsrechtlichen Genehmigung zur weiteren Nutzung als Militärflugplatz habe es in Anlehnung an die Rechtsprechung (BVerwGE 81, 95, 103) nicht mehr bedurft.

Einer Planfeststellung bedürfe es für die Zulassung des zivilen Betriebs auf dem als Anlage bereits in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht vorhandenen Flugplatz nicht. Nach § 8 LuftVG bedürfe die Anlegung von Flugplätzen der Planfeststellung, nicht jedoch deren Betrieb. Die Flugplatzanlage selbst sei im vorliegenden Verfahren auch nicht Genehmigungsgegenstand. Im Falle der Entwidmung des Militärflugplatzes bedürfe es einer luftverkehrsrechtlichen Entlassung. Der Bundesminister für Verteidigung halte aber am Fortbestand der militärischen Widmung des Flugplatzes fest. Die Flugplatzanlagen könnten rechtmäßig für den zivilen Flugbetrieb genutzt werden. Auch stelle § 10 Abs. 2 des Verkehrswegebeschleunigungsgesetzes vom 16. Dezember 1991 (BGBl I S. 2174) klar, daß in solchen Fällen eine isolierte Genehmigung (ohne Planfeststellung) ausreiche, wenn auch das Gesetz hier räumlich nicht unmittelbar anwendbar sei.

Eine abschließende Entscheidung über den beantragten Nachtbetrieb könne vorbehalten bleiben, da der von der Genehmigung erfaßte Betrieb einer isolierten Regelung zugänglich sei, ohne

daß dadurch die Problembewältigung insgesamt in Frage gestellt werde. Die Regelung für verspätete planmäßige Starts und Landungen nach 22.00 Uhr trage Ausnahmefällen Rechnung, ohne die mit erheblichen Störungen des Luftverkehrs gerechnet werden müßte. Sie beschränkten sich auf seltene Fälle und führten nicht zu einer besonderen Belastung.

Die Zuständigkeit für die Genehmigungsentscheidung zur zivilen Mitbenutzung ergebe sich aus § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG. Danach seien die zivilen Luftfahrtbehörden der Länder zuständig; eine Zuständigkeit für die Dienststellen der Bundeswehr nach § 30 Abs. 2 LuftVG scheide aus, weil angestrebtes Ziel ein ziviler Flugbetrieb sei und es sich nicht um den militärischen Dienstbereich handele.

Die Anhörung habe die Genehmigungsbehörde nicht selbst durchführen müssen, sondern der Bezirksregierung als Anhörungsbehörde übertragen dürfen. Dem Genehmigungsverfahren hätten die erforderlichen Genehmigungsunterlagen zugrunde gelegen.

In materiell-rechtlicher Hinsicht wird ausgeführt:

Die zivile Mitbenutzung des Flugplatzes sei aus vernünftigen Gründen geboten; es bestehe nachhaltig sowohl ein öffentliches Verkehrsinteresse als auch ein landes- und regionalplanerisches Interesse. Mit der Durchführung von Fracht- und Personencharterluftverkehr könne die zunehmende Kapazitätsenge des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main gemindert werden. Auch andere große Flughafenregionen in Europa stützten sich auf mehrere Flughäfen ab. Gleichzeitig solle der Region eine neue Entwicklungsperspektive aufgezeigt werden. Der Bundesminister für Verkehr habe mitgeteilt, daß dem zivilen Flugbetrieb auf dem Militärflugplatz Hahn die öffentlichen Interessen des Bundes nicht entgegenstünden (§ 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG). Die Planung entspreche auch dem Bundesverkehrswegeplan und dem Verkehrsplan des Landes. Es sei bis zum Jahr 2010 mit einem

steigenden Passagieraufkommen zu rechnen (von 81 Millionen auf 160 bis 175 Millionen), von zumindest gleichen Steigerungsraten sei beim Frachtaufkommen auszugehen (Flughafenkonzept des Bundesministers für Verkehr mit Zuwachsraten jährlich von 4 bis 5 v.H.). Nach Analysen der Deutschen Forschungsanstalt für die Luft- und Raumfahrt würden voraussichtlich bis zum Jahre 2000 die Kapazitäten der derzeitigen Start- und Landebahnssysteme der Flughäfen Frankfurt am Main und Düsseldorf erschöpft sein. Zur Ergänzung des bestehenden zivilen Flugplatzsystems böten sich freiwerdende Militärflugplätze zur Mit- oder Nachbenutzung durch den Zivilverkehr an (Flughafenkonzept S. 5, 24). Eine Zusammenfassung auf einem zentralen Verkehrsflughafen sei verfehlt, weil ansonsten der notwendige, sehr intensive Zubringerverkehr sowohl aus der Luft als auch auf der Boden- seite sehr schnell erschöpft sei.

Die Antragstellerin habe mit Schreiben vom 30. Juni 1993 die Engpaßsituation am Flughafen Frankfurt am Main ergänzend nachgewiesen, wobei sie davon ausgehe, daß bis zum Jahre 2000 von den angenommen rund 1,5 Millionen Flugreisenden aus Rheinland-Pfalz ein Anteil von 15 bis 20 % zu gewinnen sei; hinzu sollten weiter Passagiere aus den westlichen Grenzbereichen kommen, die bisher die Flughäfen Luxemburg und Brüssel benutzt hätten. Im Frachtbereich rechne sie mit dem Einsatz sogenannter Integrators, d.h. Firmen, die Spediteur und Transporteur gleichzeitig seien, ferner mit dem Einsatz produkt- und branchenbezogener Luftfrachtdienste im Rahmen der Fertigung technologisch hochwertiger arbeitsteiliger Produktionsprozesse (z.B. Automobilteile, Anlagen- und Fertigungstechnik, Kommunikationstechnik sowie Frischprodukte). Auch von dem vorliegenden PROGNOSE-Gutachten habe die Annahme solcher Marktchancen nicht widerlegt werden können; das Gutachten habe im übrigen festgestellt, daß von den in Betracht kommenden freigegebenen Militärflugplätzen Hahn von der Beurteilung der bau- und flugtechnischen Infrastruktur sowie dem Luftverkehrsaufkommen her an die erste Stelle rücke. Die Genehmigungsbehörde sehe

berechtigte Erfolgsaussichten für das Vorhaben. Die Landesregierung sei im übrigen der Überzeugung, daß für den Raum Hunsrück die zivile Mitbenutzung des NATO-Flugplatzes die größten sozial- und strukturpolitischen Effekte erbringe. Sie stelle die beste Möglichkeit dar, die im Rahmen der Konversion strukturpolitisch notwendigen Hilfen für die Region zu erbringen. Die verkehrsmäßige Erschließung des Flughafens sei verhältnismäßig günstig, insbesondere nach Ausbau im Zuge der B 50.

Angesichts der auf dem Flugplatz vorhandenen flugtechnischen und sonstigen Infrastruktur (rund 650 Aufbauten), des Umstands, daß allein von der NATO Investitionen in Höhe von rund 130 bis 150 Millionen DM erbracht worden seien, wäre es unverständlich, das Areal nicht zivil zu nutzen.

Die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung seien im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG angemessen berücksichtigt. Auf der Grundlage der vorliegenden Lärmuntersuchungen - die bisher bestehende Lärmbelastung werde durch die zivile Nutzung nicht überschritten - könne festgestellt werden, daß die beabsichtigte Nutzung der Raumordnung und Landesplanung nicht widerspreche, ohne daß die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens zur Gewinnung dieser Erkenntnis erforderlich sei (§ 6 a Raumordnungsgesetz in Verbindung mit § 1 Nr. 12 Raumordnungsverordnung).

Naturschutz und Landschaftspflege würden nicht unangemessen beeinträchtigt. Es sei gegenüber dem militärischen Flugverkehr mit einem Rückgang der Schadstoffe zu rechnen. Zusätzlicher Straßenverkehr könne von dem vorhandenen Straßennetz aufgenommen werden. Angesichts der bereits vorhandenen Flugplatzanlagen seien im Hinblick auf die Berücksichtigung des naturschutzrechtlichen Eingriffstatbestandes andere Voraussetzungen gegeben als bei Errichtung, Erweiterung oder wesentlicher Umgestaltung eines Flugplatzes.

Belange des Städtebaus seien angemessen berücksichtigt (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG). Der bestehende Bauschutzbereich reiche aus; die Lärmschutzzonen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und damit verbundene Bauverbote und Baubeschränkungen würden sich erheblich vermindern. Dies ergebe sich jedenfalls für den genehmigten Tagbetrieb.

Auch der Schutz vor Fluglärm sei angemessen berücksichtigt (§ 6 Abs. 2 LuftVG). Die Lärmschutzzonen des bisherigen Flugplatzes bei militärischer Nutzung umfaßten eine Fläche von ca. 66 km<sup>2</sup>, in der rund 6450 Einwohner wohnten. Für die Beurteilung des künftigen zivilen Flugbetriebs sei der eines mittleren deutschen Verkehrsflughafens zugrunde gelegt worden (Nürnberg). Die Berechnungsmethode nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm habe ergeben, daß bei künftiger ziviler Nutzung mit einer deutlichen Reduzierung der Lärmschutzbereiche zu rechnen sei. Die Zonen 1 und 2 umfaßten insgesamt noch 550 Einwohner. Die lärmmedizinische Untersuchung vom Prof. Dr. Jansen gehe von Einzelschallpegeln aus und komme zu dem Ergebnis, daß kein weiterer Schallschutz, soweit es die Tagbeurteilung angehe, erforderlich sei. Da die angenommene Zahl der Flugbewegungen vermutlich erst nach einigen Jahren erreicht werde, dann aber mit dem zunehmenden Einsatz lärmreduzierter Flugzeuge zu rechnen sei, lägen die Annahmen insgesamt auf der sicheren Seite. Die angenommenen An- und Abflugverfahren erschienen nach den eingeholten Stellungnahmen der Deutschen Flugsicherungs GmbH realistisch (Geradeausflug von ca. 10 km nach dem Start bzw. vor der Landung). Durch die im Gutachten gewählte Verbreiterung des Korridors seien zusätzlich Ortslagen im Nahbereich querab zur Flugroute in die Betrachtung einbezogen worden. Zusätzliche Beeinträchtigungen durch "Warteverfahren" könnten nur im Ausnahmefall eintreten. Die Behörde habe im Hinblick auf die Ergebnisse der lärmmedizinischen Untersuchung eine zusätzliche Plausibilitätsstellungnahme eingeholt (Prof. Dr. Spreng), die die Ergebnisse bestätigt habe. Entgegen der Annahme einzelner Betroffener könnten nicht die Lärmvorbelastungen außer Betracht bleiben, wie sie der militärische Flugbetrieb mit sich gebracht habe.

Gleichwohl habe die Genehmigungsbehörde einbezogen und abgewogen, ob unzumutbare Beeinträchtigungen eintreten könnten. Sie habe sich insoweit zum Schutz vor Kommunikationsstörungen und (soweit einzelne Flugbewegungen in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr zugelassen sind) vor Aufweckreaktionen von einem im Innern eines Aufenthaltsraumes unzumutbaren fluglärmbedingten Einzelpegel von 55 dB(A) als Schutzziel leiten lassen. Unzumutbar seien die Beeinträchtigungen aber erst nach Überschreiten einer Grenze von 30 regelmäßigen Flugbewegungen pro Durchschnittstag eines Monats, wobei unterhalb dieses Wertes von seltenen Ereignissen auszugehen sei. Die oberhalb einsetzende Schutzauflage für Schallschutz einschließlich Belüftung für Aufenthaltsräume orientiere sich in dem insoweit ausgewiesenen Schutzgebiet an einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) und erfasse bestimmte Wohnlagen. Weitergehende Schutzauflagen seien nicht veranlaßt.

Insbesondere führten die Festlegungen von Auflagen zum Schutz des Innenwohnbereichs nicht zu einer Verpflichtung zur Entschädigung von Außenwohnbereichen (BVerfGE 87, 332, 387). Insoweit bestehe eine gegenüber Innenwohnbereichen eingeschränkte Schutzbedürftigkeit. Die Schwelle sei durch den durch die zivile Mitbenutzung entstehenden Fluglärm nicht überschritten. In diesem Zusammenhang sei nicht nur die Vorbelastung der Flugplatzumgebung durch den militärischen Flugbetrieb zu berücksichtigen, sondern auch das Flugbewegungsaufkommen strahlgetriebener Flugzeuge bei der zivilen Mitbenutzung. Derzeit nicht absehbaren unzumutbaren Beeinträchtigungen könne durch den Vorbehalt nachträglicher Auflagen Rechnung getragen werden. Weitergehende Einwendungen seien zwar abgewogen worden; ihnen habe aber nicht Rechnung getragen werden können.

Was die Luftverschmutzung durch das Vorhaben angehe, komme das eingeholte Gutachten des TÜV Südwest zu dem Ergebnis, daß selbst bei ungünstiger Annahme der Ausbreitungsverhältnisse nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen sei.

Genehmigung vom 19. April 1994 - das die Genehmigung vom 14. Juli 1993 abgeändert. Zugelassen sind danach in dieser Zeit im wesentlichen Starts und Landungen von sog. "Strahlflugzeugen und Propellerflugzeugen" (Strahlflugzeuge nach Kapitel 3 sowie bestimmte lärmzertifizierte Propellerflugzeuge nach ICAO Annex 16 bzw. LSL). Das Lärmnutzgebiet wurde um die außerhalb der 62 dB(A)-Grenzwertlinie liegenden Wohnlagen "Lötzbeuren", "Würrich", "Befg" und "Löffelscheid" erweitert. Der Anspruch auf einen Schutzniveau von 62 dB(A) ist zu gewährleisten, wenn pro Durchschnittstag von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr mehr als 30 Flugbewegungen oder von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr mehr als 6 Flugbewegungen mit strahlgetriebenen Flugzeugen stattfinden. Die Anordnung weiterer Betriebsregelungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ist vorbehalten; über die Anordnung ist insbesondere zu entscheiden. Die Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr regelmäßig mit strahlgetriebenen Flugzeugen zu verzeichnen werden.

Die Behörde hat sich im wesentlichen: Die Behörde hat sich die Genehmigung vom 14. Juli 1993 die abschließende Genehmigung über weitergehenden Flugbetrieb in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr vorbehalten. Sie hat eine Spitzenerlaubnis für die Nachtzeit sowie eine Kostenschätzung für den Lärmschutz eingeholt. Für die beantragte Erweiterung um die Uhr würden wichtige öffentliche Einrichtungen für den Vorhaltung von Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr sein eine öffentliche Daseinsvorsorgeaufgabe. Wegen der Abhängigkeiten des Flugverkehrs, der Verteilung des Fluggastaufkommens und der Versorgungsaufgabe sei es notwendig, den Luftverkehr auch für die Nachtzeit zu gewährleisten. Das Flughafenkonzept des Bundesministers vom 09.12.1992 weist auf die erforderliche Stärkung des zentralen Flughafensystems in der Bundesrepublik Deutschland ausdrücklich hin. Die fliegerische Nutzung des

NATO-Flughafens Hahn sei eine einmalige strukturpolitische Chance, die bereits vorhandene Infrastruktur zu nutzen und die negativen Folgen des Truppenabzugs zeitnah und adäquat zu kompensieren. Die Anschlußnutzung habe besondere Bedeutung für den Fracht- und Charterverkehr. Gerade diese Verkehrsarten aber seien auf die Inanspruchnahme des Flughafens zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr angewiesen. Die Anfliegbarkeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr im Fracht- und Charterverkehr sei einer der wesentlichen Standortvorteile; werde diese Möglichkeit beeinträchtigt, so sei die strukturpolitische Chance maßgeblich gefährdet. Von besonderer Bedeutung sei, daß ansiedlungswillige Betriebe im Umfeld des Militärflugplatzes erhebliche Standortvorteile erhielten. Besondere Standortvorteile seien auch die schnelle Erreichbarkeit vom Rhein-Main-Gebiet sowie dem Rhein-Ruhr-Verdichtungsraum her. Sie eröffneten die Chance zur Schaffung dauerhafter Arbeitsplätze in luftverkehrsaffinen Betrieben. Die jederzeit verfügbare Luftverkehrsanbindung in zumutbarer Entfernung sei ein maßgebliches Standortkriterium für die Ansiedlung und Erhaltung von Gewerbe und Industrie. Die Antragstellerin habe dargestellt, daß für Hahn Luftverkehr insbesondere in der Form von Luftfrachtexpressdiensten sowie als produkt- und branchenbezogene Luftfrachtdienste in Betracht komme. Größere Flughäfen belegten solche Flüge mit geradezu prohibitiven Gebühren. Nachtpostflüge, die derzeit auf dem Flughafen Frankfurt/Main abgewickelt würden, könnten nach Verhandlungen ganz oder teilweise nach Hahn verlegt werden. Die Option für die Abwicklung solcher Vorhaben müsse offengehalten werden.

Auch für den Personencharterverkehr sei es erforderlich, daß die Betriebszeiten den Fluggesellschaften erlaubten, die erforderlichen Umläufe sicherzustellen. Der Kooperation von Flughäfen komme große Bedeutung zu. Nur so könnten freie Kapazitäten besser genutzt werden. Frankfurt/Main könne durch eine Entlastung in speziellen Bereichen seiner Funktion als internationale Drehscheibe in weltweitem Maßstab besser gerecht werden. Hinzu komme, daß benachbarte Flughäfen maßgebliche

Einschränkungen des Nachtflugbetriebs aufweisen würden. Es könne davon ausgegangen werden, daß mit dem beabsichtigten zivilen Nachtflugbetrieb hinreichend vorhandener Luftverkehrsbedarf befriedigt werden könne.

Gesichtspunkte der Raumordnung und Landesplanung sowie des Städtebaues stünden nicht entscheidend entgegen, keiner der betroffenen Orte sei in seiner Entwicklung vollständig abgeschnitten. Auch Gesichtspunkte des Fluglärmschutzes stünden nicht entgegen. Mit der Prognosebasis des "Nürnbergmodells" sei ein Bewegungsaufkommen zugrunde gelegt, das allenfalls langfristig erwartet werden könne. Es seien Luftfahrzeugbewegungen einbezogen worden, die für den Nachtflugpoststern und die Frachtverbindungen benötigt würden (29,2 Bewegungen im Durchschnitt pro Nacht). Nach den lärmmedizinischen Untersuchungen zur Spitzenpegelbelastung werde das Kriterium der Häufigkeit zwar vielfach überschritten. Dem werde durch Schallschutzauflagen Rechnung getragen. Die Ermittlungen der Gutachter seien nicht zu beanstanden. Die gutachterliche Stellungnahme von Professor Dr. Spreng habe die wissenschaftliche Vorgehensweise und das Ergebnis des Gutachtens von Professor Dr. Jansen bestätigt. Auch die lang geradeaus geführten An- und Abflugstrecken seien nicht zu beanstanden und entsprächen dem Erkenntnisstand über die Abflugverfahren auch nach Bestätigung der DSF (erneut am 09.03.1994). Durch das Instrumentenflugverfahren werde der Anflugkorridor wesentlich schmaler. Unter Berücksichtigung der Betriebsregelung (Einschränkung auf lärm-zertifiziertes Fluggerät) könne dem Schutz der Anwohner in ihrer Nachtruhe auch durch Schallschutzauflagen hinreichend Rechnung getragen werden. Weitere betriebliche Beschränkungen seien unter Berücksichtigung der Widmung des Vorhabens nicht geboten. Gerade Charter- und Frachtverkehr seien auf die Nachtzeiten angewiesen. § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG setze die Benutzbarkeit der Verkehrsinfrastrukturanlage auch zur Nachtzeit voraus. Die Notwendigkeit von Schallschutzvorkehrungen sehe die Genehmigungsbehörde in Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann als gegeben an, wenn nach dem durch den Nachtflug eines Monats am Ohr des Schlafers mehr als

~~62~~ma Spitzenspiegel von 55 dB (A) überschritten würden. Das Nachtschutzgebiet sei so ausgewiesen, daß an seiner Grenzlinie maximal 6 nächtliche Flugereignisse am Ohr des Schlafers über 55 dB (A), d.h. im Freien bei gekipptem Fenster 70 dB (A), liegen könnten. Damit sei gleichzeitig gewährleistet, daß die außerhalb des Schutzgebiets lebende Bevölkerung auch ohne Schutzmaßnahmen - wenn überhaupt - nur unerheblich in ihrer Nachtruhe beeinträchtigt werde. Nicht jede nachteilige Auswirkung des Fluglärms sei durch Anordnung einer Schutzauflage auszugleichen; dies gelte auch für nächtliche Lärmeinwirkungen. Es sei eine Arrondierung des Nachtschutzgebiets um weitere Wohnlagen vorgenommen worden, um z.B. nicht Straßenzüge zu durchschneiden. Die Genehmigungsbehörde sei über die Forderungen im Gutachten von Professor Dr. Jansen noch hinausgegangen, wenn dort das Schutzgebiet an einen Dauerschallpegel von 62 dB (A) angeknüpft sei. Sie sei sicher, daß auch eine höhere als die hier angenommene Zahl von Flugbewegungen nur zu geringfügigen Veränderungen führen könne, wobei neue Wohnlagen nicht erreicht würden. Dabei sei auch berücksichtigt worden, daß das Gebiet nachts als nur gering lärmbelastet einzustufen sei. Im Gegensatz zum Tagflugbetrieb werte sie den militärischen Flugbetrieb für die Nacht als nicht vorbelastend und schutzmindernd. Die Genehmigungsbehörde habe alle gegen das Projekt sprechenden Belange insgesamt gegenüber den für die Genehmigung streitenden Belangen abgewogen. Letztere würden überwiegen, wenn die verfügbaren Schallschutzauflagen berücksichtigt würden. In dem Zielkonflikt zwischen der Notwendigkeit von Nachtflügen und dem Schutz der Bevölkerung in ihrer Nachtruhe könne der Nachtflugbetrieb auf dem Flugplatz Hahn nicht unbeschränkt und bedarfsdeckend sein. Als angemessen würden insoweit die verfügbaren Beschränkungen angesehen. Die Einwendungen der Betroffenen könnten deshalb keinen Erfolg haben.

Dagegen haben die Kläger rechtzeitig Klage erhoben.

Im Hinblick auf die Tagfluggenehmigung wird im wesentlichen geltend gemacht, die Genehmigung sei aufzuheben; hilfsweise könne die Verpflichtung zur Ergänzung um Auflagen beansprucht

werden: Die An- und Abflugschneise des Militärflugplatzes führten unmittelbar über die Grundstücke der Kläger; entsprechendes gelte für die An- und Abflugwege bezüglich der vorgesehenen zivilen Nutzung. Die Rechtsbeeinträchtigung der Kläger ergebe sich daraus, daß ihr Recht auf Gesundheit und körperliche Unversehrtheit infolge des mit der Genehmigung zugelassenen Flugbetriebs verletzt werde.

Der militärische Flugbetrieb sei inzwischen aufgegeben, sämtliche flugtechnischen, insbesondere flugsicherungstechnische Einrichtungen des Militärs seien abgebaut worden. Es müsse abgestritten werden, daß künftig überhaupt noch eine militärische Nutzung beabsichtigt sei.

Die angegriffene Genehmigung vom 14. Juli 1993 leide zunächst an schwerwiegenden Verfahrensfehlern, die sie rechtswidrig machten und die Kläger in ihren Rechten verletzten. Im übrigen lasse sich für das Vorhaben eine planrechtfertigende Notwendigkeit nicht feststellen. Schließlich sei dem Gebot einer gerechten Abwägung der durch das Vorhaben betroffenen Belange nicht entsprochen worden. Der Flugbetrieb sei vor Durchführung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens zu unterlassen.

Das Land sei für die Erteilung der angegriffenen Genehmigung schon nicht zuständig gewesen. Die Zuständigkeit könne sich nur auf § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG in Verbindung mit Art. 87 d Abs. 2 GG stützen; die Voraussetzungen dafür lägen indessen nicht vor. Dem Wortlaut der Genehmigung nach beschränke diese sich auf eine "zivile Mitbenutzung" des Militärflugplatzes, wobei eine strategische Funktion als Reserveflugplatz aufrechterhalten bleiben solle. Auch der Wortlaut des Mitbenutzungsvertrages stelle unter Teilziffer III auf den Vorrang des militärischen Bedarfs ab. Für die Genehmigung einer untergeordneten zivilen Mitbenutzung ergebe sich aber aus § 30 Abs. 2 LuftVG die alleinige Zuständigkeit des Bundesministers der Verteidigung. Die zivile Mitbenutzung stelle eine wesentliche Änderung des Betriebs des Flugplatzes dar, die insoweit den Dienststellen der Bundeswehr vorbehalten sei. Die Mit-

benutzungsvereinbarung könne nicht die ausschließliche Zuständigkeit von Dienststellen der Bundeswehr auf eine Landesbehörde übertragen. Dem könne auch nicht entgegengehalten werden, Antragsziel sei ein ziviler Flugbetrieb, so daß der militärische Bereich nicht tangiert werde. Ein solcher Hinweis in der Genehmigung sei sachlich verfehlt (die Zuständigkeit der Bundeswehr werde auch angenommen in solchen Fällen vom Bayerischen Verwaltungsgericht München, Urteil vom 08. November 1990, Az.: M 17 K 87.64/80; a.A. in der Beschwerdeentscheidung zum dortigen Eilverfahren BayVGH, Beschluß vom 07. Juni 1991, Az.: 20 AS 91.174). Es handele sich aber ohnehin um einen reinen Etikettenschwindel, wenn von der Konzeption eines militärischen Reserveflugplatzes die Rede sei. Die gesamten Verwaltungsvorgänge belegten, daß das Verfahrensziel darauf gerichtet gewesen sei, den Militärflugplatz endgültig in einen reinen Zivilflugplatz umzuwidmen. Am Status des Militärflugplatzes sei nur vordergründig festgehalten worden, um das für die Errichtung eines Zivilflughafens sonst notwendig werdende luftrechtliche Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren zu umgehen. In Stellungnahmen insbesondere der Beigeladenen sei bezeichnenderweise häufig von dem "früheren" Militärflugplatz Hahn die Rede. Dem würde zwar die Zuständigkeit des Landes aus § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG entsprechen. Gleichzeitig folge daraus aber die materielle Rechtswidrigkeit der Genehmigung, weil insoweit eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 sowie ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG erforderlich gewesen seien. Auf § 6 Abs. 4 Satz 2, die Bestimmung für Betriebsänderungsgenehmigungen, könne die eigentlich gewollte erstmalige Zulassung eines Flugplatzes für den zivilen Luftverkehr schlechterdings nicht gestützt werden. Die Anlage habe mit der Aufgabe der militärischen Nutzung in der zweiten Jahreshälfte 1992 eine etwa vorhandene Qualifikation als Militärflugplatz verloren.

Auch unabhängig davon bleibe die Genehmigung als bloße Mitbenutzungsgenehmigung rechtlich fehlerhaft. Der Ausgangspunkt des Bescheides, der Flughafen sei rechtmäßig betrieben

worden, erweise sich als falsch. Eine ordnungsgemäße Genehmigung lasse sich nicht feststellen. Insbesondere lasse sich eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung nicht aus dem Vorliegen eines Besatzungsaktes ableiten, wie er unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges erfolgt sei. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (E 81, 95, 103) gebe dafür nichts her. In dieser Entscheidung sei ausdrücklich offengeblieben, welche rechtlichen Konsequenzen sich aus der Fortsetzung bzw. Änderung des Betriebs eines besatzungsrechtlich begründeten Militärflugplatzes ergäben, insbesondere, ob mit Unterbrechung bzw. Einstellung des aufgrund Besatzungsrechts begründeten Flugbetriebs ein möglicherweise zunächst besatzungsrechtlich begründetes Nutzungsrecht erlösche. Es sei davon auszugehen, daß die hier vorliegende Aufgabe einer besatzungsrechtlich begründeten Nutzung das Nutzungsrecht habe in der Tat erlöschen lassen. Im Rechtssinne handele es sich hier um die neue Anlegung eines Flugplatzes im Sinne des § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, selbst wenn man von einer Mitbenutzungsregelung ausgehe. Erst recht gelte dies, soweit die Genehmigung auf die zivile Fortführung eines ehemaligen Militärflugplatzes gerichtet sei.

Schließlich sei der Bescheid auch deshalb rechtswidrig, weil die Genehmigungsbehörde zu Unrecht davon ausgegangen sei, es bedürfe hier keiner Planfeststellung nach § 8 LuftVG, sondern eine isolierte Flughafengenehmigung reiche aus. Die Fehlerhaftigkeit des Verfahrens folge insoweit schon daraus, daß die notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Verbindung mit Teilziffer 13 der Anlage zu § 3 UVPG unterblieben sei.

Die Planfeststellungsbedürftigkeit ergebe sich daraus, daß die Aufnahme zivilen Luftverkehrs sehr wohl mit wesentlichen Änderungen der Flugplatzanlage selbst verbunden sei. Der Begriff der Flugplatzanlage beschränke sich nämlich nicht nur auf die Start- und Landebahn einschließlich der sie umgebenden Sicherheitsflächen, sondern umfasse alle mit den eigentlichen

Flugbetriebsflächen in Zusammenhang stehenden Einrichtungen, die den gefahrlosen Betrieb von Luftfahrzeugen erst ermöglichen, z.B. Kontrollturm, ortsfeste Einrichtungen und etwa Flugplatzfeuerwehr. Ebenso umfasse der Begriff Einrichtungen, die mit dem Start- und Landebahnsystem und den darauf betriebenen Luftfahrzeugen in einem betrieblichen und räumlichen Zusammenhang stünden, etwa Gebäude für die Unterstellung von Flugzeugen sowie für die Fracht- und Passagierabfertigung. Solche Einrichtungen seien auf dem Militärflugplatz Hahn nicht, jedenfalls nicht in dem für einen zivilen Luftverkehr notwendigen Umfang, vorhanden. Was in dieser Hinsicht an noch zu erstellenden Einrichtungen alles nötig sei, komme auch in den der Genehmigung beigefügten Nebenbestimmungen zum Ausdruck (A V 5 bis 7, 12). So müßten die flugsicherungsbetrieblichen und flugsicherungstechnischen Anlagen und Einrichtungen, die vom Militär abgezogen worden seien, neu installiert werden. Insbesondere sei der Einbau einer ILS-Anlage für Allwetterflugbetriebe vorgesehen. Das vom Deutschen Bundestag verabschiedete Planungsvereinfachungsgesetz stehe dem Erfordernis einer Planfeststellung nicht entgegen, da es auf die angefochtene Genehmigung noch keine Anwendung finden könne. Entsprechendes gelte hinsichtlich seines Anwendungsbereichs (neue Bundesländer) für das Verkehrswegebeschleunigungsgesetz. Die fehlende Planfeststellung führe zur Unzulässigkeit der Aufnahme zivilen Luftverkehrs.

Dem Beklagten seien des weiteren im Zusammenhang mit der Erteilung der Genehmigung verschiedene Verfahrensfehler unterlaufen, die zur Aufhebung der Genehmigung führen müßten.

Materiell sei sie offensichtlich fehlerhaft, weil zunächst schon die planrechtfertigende Notwendigkeit für das Vorhaben fehle. Diese müsse an den mit dem Luftverkehrsgesetz verfolgten öffentlichen Belangen ausgerichtet werden; die Erforderlichkeit könne zwar nicht erst bei einer mit naturwissenschaftlichen Methoden zu prüfenden "Unausweichlichkeit" angenommen

werden, sondern schon dann, wenn das Planungsvorhaben "vernünftigerweise geboten" sei. Sie könne sich aber nur aus dem im Luftverkehrsaufkommen zum Ausdruck kommenden Verkehrsbedürfnis ergeben. Ein solches lasse sich hier nicht feststellen. Das Passagier- und Frachtaufkommen - auch bis zum Jahre 2010 - lasse sich ohne weiteres durch die bestehenden Flughäfen bewältigen; dies hätten auch die in dem Genehmigungsbescheid angesprochenen Gutachten bewiesen. Die Spekulation des beklagten Landes, das entsprechende Aufkommen könne gewonnen werden, sei durch keinerlei prüfbare Tatsachen gestützt und gerechtfertigt. Etwa sei nicht nachvollziehbar, inwiefern Benutzer der Flughäfen Luxemburg und Brüssel zum Flugplatz Hahn abwandern sollten. Auch für die Überwindung etwaiger Engpässe in Frankfurt am Main liege auf der Hand, daß sich in erster Linie der Verkehrsflughafen Köln-Bonn anbiete, der sowohl für den Passagierluftverkehr wie auch den Frachtluftverkehr auf Jahrzehnte hinaus freie Kapazitäten aufweise. In Wahrheit stelle der Beklagte auch nicht auf Verkehrsbedürfnisse ab, sondern lediglich die Notwendigkeit einer Konversions- und Strukturpolitik für die betroffene Region. Dies sei indessen kein Belang des Luftverkehrsrechts.

Schließlich habe die Entscheidung dem Gebot der gerechten Abwägung der planbetroffenen Belange nicht hinreichend Rechnung getragen, insbesondere nicht dem Belang, die umliegenden Anwohner und Gemeinden vor unzumutbarem Fluglärm zu verschonen. Die Auswirkungen insoweit seien schon nicht hinreichend ermittelt worden. Der in dem Gutachten der Dorsch-Consult angestellte Vergleich zwischen militärischer Belastung und zivilem Fluglärm sei zur Erfassung der maßgeblichen Belastung völlig ungeeignet. Wegen der Einstellung des militärischen Flugbetriebs lasse sich keinerlei tatsächliche oder rechtliche Vorbelastung mehr herleiten, insbesondere auch, weil der frühere militärische Flugbetrieb ohne jegliche Genehmigung durchgeführt worden sei.

Die maßgebliche Ermittlung der künftigen Fluglärmimmissionen leide unter dem gravierenden Defizit, daß schon die Zahl der zu erwartenden Flugbewegungen nicht sachgerecht ermittelt worden sei. Die notwendigen detaillierten Ermittlungen hinsichtlich des künftigen Flugbetriebs in Hahn seien unverzichtbar und könnten nicht durch Zurückgreifen auf die Flugbewegungen des Flughafens Nürnberg ersetzt werden. Beide Anlagen seien schon aufgrund ihrer unterschiedlichen örtlichen Lage nicht miteinander vergleichbar. Was den nachgereichten Musterbetriebsplan der Beigeladenen vom 30. Juni 1993 angehe, so habe keine Gelegenheit für die Betroffenen bestanden, sich ergänzend zu äußern.

Verfehlt sei, daß der Anspruch auf Schallschutz an einen regelmäßigen zivilen Flugbetrieb von mehr als 30 Flugbewegungen pro Durchschnittstag eines Monats geknüpft worden sei. Dabei sei verkannt worden, daß für die gesundheitliche Unverträglichkeit von Fluglärm in erster Linie der Maximalpegel des Einzelereignisses maßgebend sei. Bei Innenraumpegeln über 55 dB(A) könnten die Betroffenen Lärmschutz hinsichtlich jeder einzelnen Flugbewegung beanspruchen. Auf die Häufigkeit der Flugbewegungen im Durchschnitt komme es nicht an.

Im übrigen könnten die im Vordergrund der Planrechtfertigung stehenden strukturpolitischen Erwägungen die Belastung nicht rechtfertigen.

Wegen des verfolgten Rechtsschutzziels "Lärmschutz" sei die Genehmigung in erster Linie hinsichtlich des Tag- wie auch des Nachtflugverkehrs wegen schwerwiegender Ermittlungs- und Abwägungsfehler aufzuheben, jedenfalls sei der genehmigte Luftverkehr zum Teil der Art nach zu beschränken, insbesondere auch was nicht in die Lärmprognose eingegangene Verkehrserscheinungen wie Hubschrauberflug, Rundflüge und dergleichen angehe. Schließlich sei eine zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs wie auch eine Einschränkung der Flugbewegungszahlen in der Genehmigung selbst erforderlich. Im Hinblick auf den Nachtflugbetrieb sei jedenfalls ein Schutz der Kernzeit in der Nacht

und die differenzierte Regelung von Starts und Landungen notwendig. Das Tag- und das Nachtschutzgebiet müßten ausgedehnt werden. Im Hinblick auf den Schutz von Schlafräumen sei sicherzustellen, daß die Einzelpegel im Innern 50 dB (A) nicht überschritten.

Sämtliche Grundstücke der Kläger lägen entweder unmittelbar in der Verlängerung der Start- und Landebahn bzw. unter den vorgesehenen Abflugrouten nach Westen. Der in der Genehmigung vorgesehene Schallschutz werde massive Eingriffe in die Bausubstanz erforderlich machen, ohne daß gewährleistet werden könne, daß letztlich das Schutzziel eingehalten werde.

Nachtflugbedarf sei nicht überprüfbar belegt; Nachtpoststern- und Eurofrachtknoten seien auf den Flughäfen in Frankfurt am Main bzw. Köln-Bonn eingerichtet und verblieben auch dort.

Für den Nurfrachtverkehr kämen in erster Linie große Maschinen mit hoher Nutzlast und der Beladbarkeit mit Luftfrachtcontainern in Betracht; nicht z.B. A 320, Boeing 737-300, 757-200, wohl aber z.B. Boeing 747 (Jumbo); 727-100; McDonnell DC 10; McDonnell DC 8; IL 76; IL 18; Antonov 12, 26, 124; vereinzelt A 310; A 300-600 F). Wegen der Einstellung des falschen Fluggerätes in die Prognose sei die Lärmberechnung, wie sie der Genehmigung zugrunde gelegt worden sei, untauglich. Gerade auch der im Hinblick auf den Nachtpoststern bzw. Eurofrachtknoten zu erwartende Flugzeugmix sei nicht entsprechend in die Berechnung eingestellt worden. Die Prognose habe auch nicht die schließlich von der DFS genehmigten An- und Abflugrouten ausreichend berücksichtigt.

Notwendig sei aus Gründen des Schallschutzes die Ermittlung eines Gebiets, in dem höhere Einzelpegel als 70 dB (A) zu verzeichnen seien; dies ergebe sich aus dem Schutzziel 55 dB (A) innen bei gekipptem Fenster (Lärmdämmwirkung 10 bis 15 dB (A)).

Angesichts neuerer wissenschaftlicher Erkenntnisse sei bei Schlafräumen für den Nachtschutz sicherzustellen, daß ein Einzelereignis am Ohr des Schläfers 58 dB (A) nicht überschreite und bei einer Häufung der Pegel Einzelereignisse 50 dB (A) nicht überschreiten würden.

Die Landegeräusche seien nicht genügend berücksichtigt worden; bei einer Vielzahl insbesondere lärmärmerer Flugzeuge überschritten die Landegeräusche die Startgeräusche.

Der Beklagte als Genehmigungsbehörde habe die Größe des notwendigen Nachtschutzgebietes verkannt und notwendigerweise damit auch die Anzahl der unzumutbar Betroffenen, weshalb eine Abwägungsdisproportionalität eingetreten sei.

Die Bewegungsbeschränkung auf Kapitel 3 Flugzeuge für die Nacht stelle keineswegs sicher, daß nur leisere Flugzeuge verkehren würden; der Grad der Lärmbeeinträchtigung hänge vielmehr entscheidend vom Fluggewicht ab.

Auch die Kosten des Lärmschutzes seien unzureichend veranschlagt worden, da nur Schallschutzfenster, nicht aber die angesichts der Auflage der Belüftung und aus sonstigen Gründen aufwendigen Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt worden seien.

Es fehle auch an Untersuchung und Würdigung des Fluglärms von Propellerflugzeugen; ein Nachtschutz gegenüber Propellerflugzeuglärm sei völlig vernachlässigt worden. Der umfangreiche Schul- und Übungsbetrieb "in der Platzrunde" - insbesondere auch mit Strahlflugzeugen (sog. Touch- and Go-Flüge) - sei nicht hinreichend untersucht worden.

Das lärmphysikalische wie auch das medizinisch-psychologische Gutachten, wie sie von der Behörde eingeholt worden seien, seien nicht ausreichend, weil insbesondere das zu prognostizierende erhöhte Flugbewegungsaufkommen sowie seine andersartige Zusammensetzung nicht beurteilt worden seien. Angesichts

der Prognoseunsicherheiten und der unsicheren Marktentwicklung, wie sie sich mit der Tendenz der Ansiedlung von Billigfluggesellschaften und Großraumfrachtern abzeichne, habe eine "Worst-Case-Annahme" für die Berechnung zugrunde gelegt werden müssen. Unzulässige Eingangsgrößen wiesen insbesondere die Spitzenpegeluntersuchungen der DORSCH-Consult 2/93 und 4/93 auf.

Mit erhöhten Schallimmissionen sei bei den Kurvenflügen zu rechnen, wie sie dem von der DFS vorgesehenen Abflugverfahren nach Westen entsprächen. Auch Echoeffekte aufgrund der Topographie seien in die Überlegungen unzureichend eingegangen.

Die fehlerhaften Annahmen, wie sie der Untersuchung der DORSCH-Consult in lärmphysikalischer Hinsicht zugrunde lägen, ergäben sich auch aus einem Vergleich mit konkreten Lärmmessungen anderer Flughäfen (Köln-Bonn, Meßpunkte 1,7, 8). Eine nähere Abwägung des Verkehrsbedarfs gegenüber einer Flugzeitbeschränkung für die Nacht sei unterblieben, insbesondere eine solche, die sich an den nach lärmmedizinischen Erkenntnissen besonders empfindlichen Nachtzeiten (erste Einschlafphase sowie frühe Morgenstunden) orientiere. Die Abwägung könne sicher nicht unter Gesichtspunkten stehen, wie sie die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts für den Nachtflug an internationalen Großflughäfen zugrunde gelegt habe.

Sachwidrig sei die Koppelung der Maßnahmen passiven Schallschutzes mit einem bestimmten Bewegungsaufkommen; insbesondere sei dabei Propellerfluglärm zu Unrecht außer Betracht geblieben.

Nach Durchführung eines gerichtlichen Erörterungstermins am 25. und 26.06.1996 sowie auf den Hinweisbeschluß des Senats vom 28.06.1996 hin, schließlich auf Veranlassung der Genehmigungsbehörde, hat die Beigeladene weitere Untersuchungen veranlaßt

(DORSCH-Consult Oktober 1996 sowie März 1997 und Gebäudeunter-suchung März 1997). Sie hat schließlich in diesem Zusammenhang eine verkehrswissenschaftliche Studie (Winter/Rehm) vom 14.03.1997 zu Fragen des Nachtflugbedarfs am Flughafen Hahn vorgelegt.

Unter Bezugnahme auf diese Unterlagen hat der Beklagte mit Änderungsbescheid vom 21.03.1997 die erteilte Genehmigung geändert, und zwar im wesentlichen dahingehend, daß zeitliche Einschränkungen des Flugbetriebs zur Ausbildung, Anweisung, zum Vertrautmachen oder zum Inübnhalten von Luftfahrzeugführern für besonders schutzbedürftige Zeiten erfolgen, im übrigen die Fälligkeit des Schallschutzanspruchs auf einen konkreten Zeitpunkt unabhängig vom Erreichen eines durchschnittlichen Verkehrsaufkommens, nämlich den Zeitpunkt der bestandskräftigen Genehmigung, frühestens den 01.01.1998, festgelegt wird, sowie aufgrund der Nachermittlungen und geänderter Prognosedaten, insbesondere einer Berücksichtigung eines höheren Anteils von Maschinen der Klassen S 6 und S 7 die Orts-lage Kleinich in das Nachtschutzgebiet einbezogen wird. Im Hinblick auf die Nachtflugregelung hat die Genehmigungsbehörde im Blick auf die Ausführungen des Sachverständigen Professor Dr. Spreng im gerichtlichen Erörterungstermin betreffend das besondere Schutzbedürfnis in einer nächtlichen Kernzeit erneut Erwägungen angestellt, im Ergebnis indessen ihre Entscheidung aufrechterhalten, insbesondere mit der Begründung, daß trotz des Gewichts des Belangs des Schutzes der Nachtruhe in dieser Kernzeit die Durchführung des Flugbetriebs und die Wahrung der Marktchancen für den Flugplatz Hahn einen überwiegenden Belang darstellten. Die Ansiedlung von Charterunternehmen bedinge den wirtschaftlichen Einsatz des Fluggeräts und Umläufe des Fluggeräts mit Betriebszeiten von 20 bis 22 Stunden, wie Erfahrungen auf Konkurrenzflugplätzen belegten. Auch der Werftverkehr stelle entsprechende Anforderungen. Der Flughafen Hahn eigne sich im übrigen besonders zur Errichtung eines sog. "Subhubs"

eines Integrators im Frachtverkehr. Für die Ansiedlung solcher Unternehmen mit erheblichen Investitionen sei die Nutzung auch der nächtlichen Kernzeit aus dem Wesen der Tätigkeit heraus erforderlich. Dem Schutzbedürfnis sei durch die erwähnten Schallschutzmaßnahmen ausreichend Rechnung getragen. Es sei erwogen worden, Teile des Luftverkehrs (etwa Passagierflugbetrieb) einer weitergehenden Beschränkung zu unterziehen; man habe dies aber als rechtlich zweifelhaft angesehen, ~~in dem~~  
~~Verstand der Beförderung keinen Bezug zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm habe.~~ Im Hinblick auf die Ermittlung des Schutzgebiets sei von den in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts akzeptierten Kriterien auszugehen. Die Ausweisung des Schutzgebiets sei im übrigen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts lediglich ein argumentativer Vorteil bei der Geltendmachung der Zumutbarkeitsgrenze im Einzelfall.

Die Kläger sind der Auffassung, die nachträglichen Ermittlungen und die von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit der Beigeladenen ausgesprochenen Änderungen könnten den von ihnen geltend gemachten Rechtsverletzungen nicht abhelfen.

Im Hinblick auf die Planrechtfertigung wird vorgetragen, aus der städtebaulichen Studie, wie sie von der Verbandsgemeinde Kirchberg in Auftrag gegeben worden sei, ergebe sich, daß ein nennenswertes Frachtgeschäft nur aufgenommen werden könne, wenn der Flughafen sein Gesicht fast völlig ändere, alle Gebäude abgerissen und auf eine Tiefe von bis zu 300 m völlig neue Anlagen errichtet würden.

Bei den Nachermittlungen sei zu beanstanden, daß das Häufigkeitskriterium einer sechsmaligen Überschreitung des Nachtschutzwertes verwendet worden sei; Untersuchungen müßten im Hinblick auf die sog. "Griefahn-Kurve" wesentlich differenzierter erfolgen, ~~was bei Überschreiten höherer Innenraumpegel~~  
unter Umständen schon ein zweimaliges Ereignis pro Nacht die Zumutbarkeitsschwelle überschreite. Die vorgelegten Gutachten würden der Aufgabenstellung insgesamt nach wie vor nicht

gerecht: Berechnungen seien nach der AzB zum Fluglärmgesetz vorgenommen worden, obwohl auch der Beschluß des Senats vom 28.06.1996 darauf verweise, daß je nach den Gegebenheiten im Einzelfall andere geeignete Regelwerke heranzuziehen seien. Die AzB erfaßten die Problematik nicht angemessen. Das Gutachten der DORSCH-Consult von Oktober 1996 differenziere schon nicht ausreichend im Hinblick darauf, daß es nur 13 Gruppen nach der AzB unterscheide, obwohl die AzB selbst eine Differenzierung in insgesamt 17 Gruppen (einschließlich Untergruppen) aufwies. Nicht aufgewiesen seien vorliegend die Untergruppen der Klassen Prop 2, S 3, 4, 5 und 6. Zur beanstanden sei auch, daß keine Flugbewegungen von Militärflugzeugen erfaßt worden seien, wie sie auch in Platzrunden immer wieder vorkämen (wie z.B. mit Lockheed Hercules C 130). Der Flugplatz sei auch immer wieder Übungsziel strahlgetriebener Kampffjets. Es sei insgesamt mit untypischem Fluggerät zu rechnen, das nicht angemessen von den Klassen nach der AzB repräsentiert werde. Mit dem Verbot von Kapitel 2 Flugzeugen im militärischen Bereich sei schließlich auch in Zukunft nicht zu rechnen. Die Klassifizierung nach AzB führe zu großen Bandbreiten in den Lärmwirkungen; so reiche die Klasse S 5 z.B. von der kleinen zweistrahligen Cessna 500 mit einem Höchstabfluggewicht (MTOW) von 4,9 t bis hin zu Großraumflugzeugen wie dem Airbus A 300 mit einem MTOW von 150 t mit selbstverständlich erheblich höheren Lärmeinwirkungen. Auch in der Klasse Prop 2 ergäben sich auch bei Flugzeugen mit Lärmzertifikaten zum Teil erhebliche unterschiedliche Anforderungen. Die Bandbreite des Abfluggewichts betragen 5,8 t bis 70,3 t. Insbesondere in der Zertifikatsklasse LSL V würden sich eine Vielzahl von alten und lauten Maschinen verbergen, die nur zu Zwecken des Frachtflugs verwendet würden. Ähnlich verhalte es sich in der Klasse S 6 mit einer Bandbreite von 150 bis 340 MTOW. Auch wiesen die Modelle Boeing 747 (Jumbo) und DC 10 eine Vielzahl von Versionen mit unterschiedlichen Abfluggewichten und Triebwerken auf. Es ergäben sich im Hinblick auf die akustische Wirkung wesentliche Unterschiede.

So bestehe für den Fall der fehlenden Untergliederung der Klassen die Gefahr, daß z.B. nächtliche Flugbewegungen von Großraumfrachtflugzeugen mit Lärmwerten von verhältnismäßig kleinen Passagierflugzeugen dieser Klasse in Ansatz gebracht würden, was das Bild der Lärmbelastung völlig verfälsche. Die in der AzB hinterlegten Werte seien kritisch zu bewerten, mindestens was die Nutzung für die Beurteilung nächtlicher Einzelschallereignisse angehe. Dies ergebe sich aus einem Vergleich der AzB-Werte mit den Zulassungspegeln (EPNdB), die nach einer Umrechnung für den Vergleich herangezogen werden könnten.

Bei der Regelung des Nachtschutzes sei es daher wenig sinnvoll, allein auf die Einhaltung von Kapitel 3 zu achten, da große Flugzeuge mit diesem Lärmzertifikat wesentlich lauter sein könnten als kleine Chapter 2-Maschinen. Die vorgenommene Nachtflugbeschränkung besage daher wenig für die Lärmeinwirkungen auf die Bewohner.

Mit Passagierverkehr sei wegen der Marktverhältnisse zur Nachtzeit ohnehin nur in den Randbereichen der Nacht zu rechnen. Was auf die Bevölkerung tatsächlich in der Nacht zukommen werde, lasse sich aus einzelnen in der Vergangenheit im Wege der Ausnahmegenehmigung zugelassenen nächtlichen Starts von Frachtmaschinen ersehen. Angesichts des uneingeschränkten Umfangs der Genehmigung erfordere eine "Worst Case"-Betrachtung die genaue Erfassung der eingesetzten Maschinen und deren im Nurfrachtbetrieb ungünstigen Zusammensetzung. Bei den Startschwierigkeiten des Flughafens Hahn am Markt müsse insoweit mit der Anwerbung besonders ungünstigen Fluggeräts gerechnet werden. Völlig übersehen worden sei auch der Umstand, daß große Propellerfrachtmaschinen Vibrationen im niedrigfrequenten Bereich herbeiführen könnten, die die Nachtruhe mit Bestimmtheit störten. Es sei völlig unerklärlich, wie angesichts dieser besonders ungünstigen Umstände bei dem Projekt die ausgewiesene Nachtschutzzone im Vergleich zu den Verhältnissen an den Flughäfen München, Frankfurt/Main und Köln/Bonn geradezu

verschwindend klein sei. Gegenüber den angenommenen Werten für Einzelschallereignisse aus der AzB sei bei einer B 747 mit einer in Wahrheit bestehenden Differenz von 9,6 dB (A), bei einer IL 18 mit gar 15,2 dB (A) zu rechnen. Es sei mit Überflugwerten von großen und ungünstigen Maschinen zu rechnen, die nicht mehr "dämmbar" seien.

Die Berechnungen der DORSCH-Consult ließen auch die nötige Korridorbreite vermissen, wie sie sich aus immer zu verzeichnenden Abweichungen von der mittleren Flugroute ergäben. Bei einer entsprechenden Aufweitung des Korridors, die unverzichtbar sei, lägen die Kläger zu 3) und 5) im Betroffenheitsgebiet. Die Ausdehnung des Nachtschutzgebiets nach den Untersuchungen der DORSCH-Consult sei auch im Vergleich zu den Meßwerten am Meßpunkt 8 des Flughafens Köln/Bonn sowie dem "Foot-Print" 70 dB (A) einer Maschine Airbus A 310 oder A 320 nicht plausibel. Eine Manipulationsgefahr bei der Berechnung habe insbesondere insoweit bestanden, als bei dem zugrunde gelegten Hauptkriterium einer Überschreitung des Lärmwerts 6 mal pro Nacht bei der Annahme einer verhältnismäßig geringen Anzahl von Maschinen der Klassen S 6 und S 7 diese für die Nachtruhe besonders schädlichen Einwirkungen keine Auswirkungen auf das berechnete Gebiet hätten. Frachtflug, wie er heute betrieben werde, habe sich erst Ende der 80er, Anfang der 90er Jahre so entwickelt; das speziell verwendete - im Hinblick auf die Lärmeinwirkungen ungünstige Fluggerät - sei in der AzB deshalb noch nicht repräsentiert. Besonders müsse dem Umstand Rechnung getragen werden, daß Verkehrsbeziehungen mit dem ehemaligen Ostblock ausgebaut würden, der Fluggesellschaften mit besonders ungünstigem Fluggerät aufweise (ehemalige Aeroflot).

Auch die Mittelung des Aufkommens, wie sie nach dem Fluglärmgesetz erfolge, entspreche nicht den Verhältnissen am Flughafen Hahn. Zudem dürften Ostwetterlagen nicht vernachlässigt werden und nur mit der statistischen Aufteilung 80 : 20 in die Berechnung der Schutzgebiete eingehen. Daß unzumutbare Lärmeinwirkungen auch bei anhaltenden Ostwindwetterlagen durch die dann umgekehrten Start- und Landeverhältnisse auftreten könnten, sei

offensichtlich. Insbesondere bei der Bewertung nächtlicher Störungen müsse dem Rechnung getragen werden. Auch im Hinblick auf die Flugroutenbenutzung rechne das Gutachten der DORSCH-Consult den einzelnen Routen einen zu geringen Verkehr an und nehme die Aufteilung nur nach der bisherigen, eher zufälligen Aufteilung des Bewegungsaufkommens vor. Schon die Annahme einer einzigen neuen Destination könne insoweit die Verhältnisse völlig verkehren. Es müssten mindestens 75 v.H. des Bewegungsaufkommens für jede Richtung in Ansatz gebracht werden. Die besonderen Lärmphänomene beim Eindrehen, Abdrehen und Queranflug/Querabflug sowie Kurven und Korrekturflug seien nicht berücksichtigt worden.

Ein grundlegender Mangel der Untersuchung bestehe darin, daß eine Flugroutenführung geradeaus angenommen worden sei, obwohl insbesondere im südwestlichen Abflugbereich mit einem Abdrehen nach rechts nach dem Start gerechnet werden müsse, so daß gerade die Kläger zu 1) und 2) von einem zweimaligen Überflug betroffen würden. Für andere Kläger ergebe sich daraus eine längere Einwirkzeit der Geräusche. Die Lärmeinwirkungen insoweit seien auch nicht etwa zu vernachlässigen. Dabei sei zu berücksichtigen, daß es sich seit Generationen um ein Gebiet mit absoluter Nachtstille handele, in dem die Gewohnheit bestehe, in den Sommermonaten bei weit geöffnetem Fenster zu schlafen.

Bemerkenswert im Hinblick auf den Verdacht einer "geschönten" Prognose sei auch der Umstand, daß in der Prognose 2010 trotz anzunehmender voller Kapazitätsauslastung des Flughafens die Flugbewegungszahl insgesamt um 40 v.H. gesunken sei. Auch das im Ergänzungsgutachten aufgrund eines Häufigkeitwertes mehr als 19 mal errechnete Betroffenheitsgebiet für den Tag, das am Flugplatzzaun ende, könne nicht überzeugen, da aufgrund der gewillkürten Annahmen dies nur zu erzielen gewesen sei, weil der Häufigkeitwert gerade eben unterschritten werde. Bei Zugrundelegung realistischer Lärmwerte hätte demgegenüber festgestellt werden müssen, daß dem Kläger zu 2) ein Absiedlungsangebot hätte unterbreitet werden müssen und im übrigen erheblich aufwendigere Schallschutzmaßnahmen erforderlich würden.

Die in diesem Zusammenhang angestellte Gebäudeuntersuchung sei fachlich unzureichend.

Was den Tagschutz angehe, so erfaßten die Nachermittlungen auch die Auswirkungen der Allgemeinen Luftfahrt und die besonderen Erscheinungen, etwa des Platzrundenbetriebes - auch mit Strahlflugzeugen -, nicht angemessen. Es fehle schon an einer entsprechenden Kartierung der Platzrunden, um die Betroffenheit ermitteln zu können. Der Flugbetrieb spiele sich überwiegend in der Platzrunde ab. Die Änderungsgenehmigung vom 21.03.1997, die der Beklagte als teilweise Abhilfe ausgabe, enthalte bei Licht besehen keinerlei Verbesserungen des aktiven Lärmschutzes, insbesondere da lediglich der nichtgewerbliche Verkehr eingeschränkt werde, die beklagten Zustände aber fast ausschließlich auf den gewerblichen Verkehr zurückzuführen seien. Dies betreffe den Schulungsverkehr von dort beheimateten Flugschulen wie auch die sog. Touch- and Go-Flüge der Luftverkehrsgesellschaften zur Inübunghaltung und Einweisung von Flugzeugführern mit strahlgetriebenen Flugzeugen. Die Annahmen für die Tagesbelastung in dem Gutachten der DORSCH-Consult aus März 1997 entsprechend DIN 4109 (Überschreitung eines Spitzenpegels von 82 dB (A) mehr als 20 mal) seien nicht haltbar, weder für die Wohnlage "Bahnhof Hirschfeld" noch für die Ortslage "Oberkleinich", wie auch ein Vergleich mit den AzB-Werten zeige. Die angebliche Abhilferegulierung lasse im übrigen jegliche Umgehung zu, was platzrundenähnliche Manöver sowie vergleichbare störende Flugformen angehe. Die belästigenden Wirkungen solcher Erscheinungen könnten nicht in Abrede gestellt werden, wie Messungen an vergleichbaren Flugplätzen (hier z.B. TÜV-Bericht über den Flugplatz Bonn-Hangelar) zeigten. Zwar würden solche Geräuschemessungen nicht ergeben, daß äquivalente Dauerschallpegel zu registrieren seien, die zu "unzumutbarem" Fluglärm im Sinne der einfachgesetzlich nicht zu überschreitenden Grenze führten. Dennoch seien solche Belästigungen zu berücksichtigen, insbesondere in besonders schutzwürdigen Ruhezeiten. Notwendige effektive Lärmbekämpfungsmaßnahmen wie etwa

die Anordnung von Auspuffschalldämpfern oder Vierblattpropellern habe der Beklagte unterlassen.

Die zum Ausweis der Planrechtfertigung vorgelegte Stellungnahme "Winter/Rehm" zum Bedarf für einen Nachtflugbetrieb könne nur als ein Gefälligkeitsgutachten betrachtet werden. Allgemeine Aussagen zur Steigerung des Luftverkehrsaufkommens hätten keinerlei Bezug zu einem Verkehrsbedarf in Rheinland-Pfalz, speziell für den Flugplatz Hahn, wie sich bereits aus dem Gutachten der Prognos-AG aus dem Jahre 1991 ergebe. Der wiederkehrende Hinweis der Autoren, Hahn müsse eine weitgehend bestandskräftige Nachtflugfreiheit haben, um auf dem Markt überhaupt konkurrenzfähig zu sein, bestätige im Gegenteil sogar, daß objektiv gesehen kein wirklicher Bedarf bestehe. Dies ergebe sich auch daraus, daß die aufgezeigten Konkurrenten mit verhältnismäßig günstiger Nachtflugregelung insgesamt kaum nennenswert Luftfracht abwickelten. Bei den bedeutenden internationalen Verkehrsflughäfen bestünden grundsätzlich Regelungen über eine bewegungsfreie Kernzeit, ohne daß ihre Stellung im Luftfrachtmarkt wesentlich berührt werde, weil nämlich dort ein wirklicher Verkehrsbedarf vorliege. Auch Expresdienstleister müßten ihren Standort aus wirtschaftlichen Gründen offensichtlich in der Nähe zu Ballungsräumen, d.h. zu potentiellen Kunden suchen. Die als Konkurrenten zum Vergleich angeführten Flughäfen, etwa in Münster und Paderborn, hätten entscheidende Standortvorteile hinsichtlich des Passagieraufkommens aus dem Umland. Die Studie gehe auch nicht genügend darauf ein - was sich indessen aus der beigefügten Synopse der Nachtflugregelungen in der Bundesrepublik und dem angrenzenden Ausland ergebe -, daß weitgehend erhebliche Nachtflugbeschränkungen zum Schutze der Bevölkerung bestünden und lediglich Ausnahmefälle, größtenteils auf altem Recht, zum Teil altem DDR-Recht, beruhend, bestünden, wobei z.B. in Dresden neuerdings Einschränkungen in zeitlicher Hinsicht erfolgten und nur Fluggerät aus der sog. "Bonus-Liste" zugelassen sei. Bei planungsrechtlichen Neuvorhaben wie dem Flughafen München 2 sei

eine Kontingentbeschränkung nach einer ermessensgerechten Bewertung und Würdigung der Bedeutung des Verkehrs an einem internationalen Großflughafen erfolgt. Soweit im Ausland zum Teil Nachtflug ermöglicht werde, z.B. in Amsterdam, bestünden gleichzeitig ausgeklügelte Lärmschutzkonzepte mit zum Teil erheblich günstigeren Schutzzielen als in Deutschland. Mit dem vorliegenden Vorhaben gehe es lediglich darum, Marktnischen um jeden Preis zu besetzen, nicht aber ein in Wahrheit vorliegendes Verkehrsbedürfnis zu befriedigen.

Die Kläger zu 6), 7) und 8) machen ergänzend geltend, in verfahrensrechtlicher Hinsicht sei schon denkgesetzlich ausgeschlossen, daß die zivile Mitbenutzung an einen erloschenen, rechtlich nicht mehr existenten Militärflugplatz anschließe. Auch aus der rechtswidrig erteilten Außenlandenerlaubnis als Überbrückungsmaßnahme wie auch der anschließenden faktischen Schwarznutzung der Anlage für einen Flugbetrieb könne kein Bestandsschutz erwachsen. Hier liege auch eine wesentliche Anlagenänderung vor; abzustellen sei auf bauliche Änderungen, die geeignet seien, die Flugplatzkapazität wesentlich zu steigern. Auch komme es darauf an, daß das Vorhaben geeignet sei, rechtlich geschützte nachbarliche Interessen verstärkt zu beeinträchtigen, ebenso Belange des Städtebaus. Verfahrensfehler der Behörde ergäben sich auch daraus, daß es an einer ausreichenden Anhörung der Betroffenen unter Erörterung der Einwendungen gefehlt habe. Wegen der mangelnden Vorbereitung der Unterlagen sei es zum Auszug der Einwander am 18.05.1993 gekommen. Die fehlende Gewährung von rechtlichem Gehör habe an der fehlenden Mitwirkungsbereitschaft der Beigeladenen gelegen. Es sei jedenfalls keine Beteiligung erfolgt, die der in einem Planfeststellungsverfahren im Sinne der Rechtsprechung gleichkäme. Unzureichend gewesen seien insbesondere die Unterlagen hinsichtlich der Flugeinwirkungen und der Fragen der Planrechtfertigung. Für den Umstand, daß kein verbleibender militärischer Bedarf mehr bestehe, könne Beweis durch Zeugen angetreten werden, die am Verbände-Gespräch

am 03.05.1993 im Bundesministerium der Verteidigung teilgenommen hätten. Zu einer Verkürzung von Beteiligungsrechten sei es auch durch Unterbleiben des gebotenen Raumordnungsverfahrens einschließlich der dort vorgesehenen Umweltverträglichkeitsprüfung gekommen. Schon ein Raumordnungsverfahren hätte die Unsinnigkeit des Projekts erwiesen, etwa indem die benachbarten Verkehrsflughäfen als Träger öffentlicher Belange förmlich beteiligt worden wären. Der Bau von Flugplätzen bedürfe im übrigen als Projekt nach Art. 4 Abs. 1 der EG-Richtlinie 337/85 der Umweltverträglichkeitsprüfung, weil hier eine Startbahnlänge von über 2100 m vorliege. Nicht ausreichend Beachtung gefunden hätten auch die Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe. Die Auswirkungen von Kerosinabgaben müßten durch Sachverständigengutachten ermittelt werden.

Der Rechtsstreit sei gemäß § 177 EG-Vertrag dem Europäischen Gerichtshof zur Entscheidung über die Frage vorzulegen, ob die Konversion eines Militärflugplatzes in einen zivilen Verkehrsflughafen Anhang 1 Ziffer 7 und damit den Projekten nach Art. 4 Abs. 1 der EG-Richtlinie 337/85 unterfällt und UVP-pflichtig ist.

Zudem sei der Rechtsstreit nach Art. 100 Abs. 1 GG auszusetzen und dem Bundesverfassungsgericht die Frage der Verfassungswidrigkeit des Fluglärngesetzes vorzulegen, da dieses der staatlichen Pflicht zum Schutz von Leben und Gesundheit im Hinblick auf völlig unzulängliche Grenzwertfestsetzungen für - insbesondere nächtlichen - Fluglärm nicht entspreche.

Die Kläger zu 6) und 7) beantragen,

die Genehmigung vom 14.07.1993 sowie die Änderungs-  
genehmigung vom 19.04.1994 in Gestalt der Änderungs-  
genehmigung vom 21.03.1997 aufzuheben.

Die Klägerin zu 8) beantragt,

die Änderungsgenehmigung vom 19.04.1994 in Gestalt der Änderungsgenehmigung vom 21.03.1997 aufzuheben.

Die Kläger zu 1) und 2) beantragen,

- I. 1. die Genehmigung des Beklagten zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn, Az. 852181/11/16 (Hahn) vom 14. Juli 1993 aufzuheben;
2. den Beklagten zu verpflichten, der Beigeladenen die weitere Durchführung zivilen Luftverkehrs auf dem Flugplatz Hahn zu untersagen, solange nicht das für die Errichtung und Inbetriebnahme des Flugplatzes Hahn bzw. die Änderung der Anlage und des Betriebes dieses Flugplatzes erforderliche Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden ist und ein bestandskräftiger, zumindest vollziehbarer Planfeststellungsbeschluß vorliegt,

hilfsweise, solange nicht der Beklagte eine Entscheidung zum Unterbleiben der Planfeststellung bestandskräftig bzw. vollziehbar getroffen hat.

hilfsweise zu Ziffer 1

3. den Beklagten zu verpflichten, die Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn vom 14. Juli 1993, Az. 185-181/11/16 (Hahn) wie folgt zu ändern bzw. zu ergänzen:
  - 3.1 in Abschnitt A I) (Umfang der Genehmigung) wird der 2. Absatz durch folgenden Text ersetzt:

Unzulässig ist montags bis freitags vor 07.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach 17.00 Uhr, jeweils Ortszeit, sowie ganztägig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

Flugbetrieb in der Platzrunde zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertrautmachen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern sowie Flüge ohne Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Durchstarten des Luftfahrzeuges.

Wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertrautmachen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern.

Wiederholte Anflüge zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertrautmachen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern.

Starts zu Überlandflügen, bei denen das Luftfahrzeug weniger als 30 Minuten aus der Kontrollzone des Flugplatz Hahn abwesend sein wird.

Rund- und Besichtigungsflüge gegen Entgelt einschließlich der Flüge zur gewerblichen Personenbeförderung nach § 20 Abs. 1 LuftVG

erlaubnispflichtige Reklameflüge

Im übrigen unterliegt der Flugverkehr folgenden Einschränkungen:

An Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen gilt für Überlandflüge eine Mindestflugzeit von 60 Minuten.

Flugbetrieb in der Platzrunde zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertrautmachen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern sowie Flüge ohne Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Durchstarten des Luftfahrzeuges ist zur gleichen Zeit nur von einem Flugzeug zulässig.

Wiederholte Anflüge zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertrautmachen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern sind zur gleichen Zeit nur von einem Flugzeug zulässig.

Platzrunden sind abwechselnd in einer Links- und Rechtsplatzrunde zu fliegen.

Platzrundenflüge sind nur zulässig für Flugzeuge, die

über eine Lärmzulassung nach ICAO Anhang III 1.1., III 1.2 oder III 1.3. verfügen

oder

deren Immissionen nachweislich die nach Kapitel VI 2.4 und nach Kapitel X der LSL vom 01.01.89 ermittelten Grenzwerte um 4 dB(A) unterschreiten bzw. die nach Kapitel VI 2.4. der LSL ermittelten Grenzwerte einhalten und bei Ermittlung der Grenzwerte nach Kapitel VI 70 dB(A) bzw. nach Ermittlung der Grenzwerte nach Kapitel X 78 dB(A) nicht überschreiten. Die Unterschreitung bzw. Einhaltung der Lärmgrenzwerte ist durch ein gültiges Lärmzeugnis, ausgestellt auf das für den Einsatz vorgesehene Luftfahrzeug, nachzuweisen.

3.2 Der Abschnitt A II (zulässige Luftfahrzeugarten) wird wie folgt gefaßt:

"Der Flugplatz darf im Rahmen der zivilen Mitbenutzung von folgenden Arten von Luftfahrzeugen genutzt werden:

1. Flugzeuge, die über eine Lärmzulassung nach ICAO Annex 16 Kap. 2 oder 3 verfügen bzw. die die Bedingungen für eine Lärmzulassung nach ICAO Annex 16 Kap. 2 oder 3 erfüllen.

2. Motorsegler

3. andere Luftfahrzeuge nach vorheriger Genehmigung der Genehmigungsbehörde.

Mit Zustimmung der Luftaufsicht bei der Bezirksregierung Koblenz sind im Einzelfall Starts und Landungen von nicht zugelassenen Luftfahrzeugen im Katastropheneinsatz im Rahmen medizinischer Hilfeleistungen und in sonstigen Notfällen zulässig.

3.3 In Abschnitt A IV) (Einschränkungen für den Betrieb) wird der Text unter TZ 1 sowie TZ 2 wie folgt geändert und um nachfolgende TZ 4 ergänzt:

"1.

Schubumkehr darf bei Landungen nicht angewendet werden, es sei denn, dies ist nachweislich aus zwingenden Sicherheitsgründen erforderlich.

2.

Probelaufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht an

Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen sowie

an Wochentagen in der Zeit von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr Ortszeit sowie von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr Ortszeit

durchgeführt werden.

Ausnahmegenehmigungen können nur in begründeten Einzelfällen durch die Luftaufsicht bei der Bezirksregierung Koblenz nach vorheriger Anhörung der Kommission nach § 32 b LuftVG erteilt werden. Ist die Anhörung der Kommission nach § 32 b LuftVG aus Zeitgründen nicht möglich, ist die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung der Kommission in jedem Einzelfall unverzüglich unter Darlegung der Gründe bekanntzugeben."

4.

Die Zahl der zulässigen Flugbewegungen im zivilen Luftverkehr auf dem Flugplatz wird auf 15.500, hilfsweise 40.000 Bewegungen im gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen über 5,7 t höchstzulässiger Startmasse im Jahr, davon 10.000 Flugbewegungen hilfsweise 21.000 in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres, begrenzt. Die Zahl der zulässigen Flugbewegungen im nicht gewerblichen Luftverkehr wird auf 30.000 Bewegungen pro Jahr, davon 16.700 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres, begrenzt. Nach Erreichen dieser höchstzulässigen Zahl von Flugbewegungen sind weitere Flugbewegungen im gewerblichen sowie im nicht gewerblichen Luftverkehr nur mit Zustimmung der Luftaufsicht im Einzelfall durch Luftfahrzeuge im Katastropheneinsatz, im Rahmen medizinischer Hilfeleistungen oder in sonstigen Notfällen zulässig.

3.4 In Abschnitt A V) wird TZ 3 (Auflagen zum passiven Lärmschutz, durch folgenden Text ersetzt:

"3.

Die EBGH hat auf Antrag des Eigentümers eines innerhalb des Schutzgebietes gelegenen Grundstücks, auf dem im Zeitpunkt des Erlasses der Genehmigung ein Gebäude errichtet, bauaufsichtlich genehmigt oder baurechtlich zulässig gewesen ist, die Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen zu erstatten. Diese haben zu gewährleisten, daß durch An- und Abflüge zum bzw. vom Militärflugplatz Hahn bei geschlossenen Fenstern in Aufenthaltsräumen keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) und in Schlafräumen keine höheren Einzelschallpegel als 50 dB(A) auftreten, wobei eine ausreichende Belüftung durch den Einbau schalldämmender Belüftungsanlagen sicherzustellen ist. In jedem Fall haben die Schallschutzvorrichtungen ein Schalldämm-Maß von 40 dB einzuhalten.

Soweit der Eigentümer eines innerhalb des Schutzgebietes gelegenen Grundstücks bereits vor Erlaß dieser Genehmigung sein Gebäude mit qualitativ gleichwertigen Schallschutzvorrichtungen versehen hat, ist die EGBH verpflichtet, dem Eigentümer den dafür entstandenen Aufwand zu erstatten.

Das Schutzgebiet umfaßt das Gebiet, das von der in der Plankarte (Anlage V) dargestellten Grenzlinie eines äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A) umschlossen wird. Es umfaßt folgende Wohnlagen:

Hahn, Lautzenhausen, Büchenbeuren (Housing Area) und Bahnhof Hirschfeld.

Zum Schutzgebiet gehören weiterhin die Grundstücke der Klägerin zu 1).

Der Anspruch auf Einbau von Schallschutzvorrichtungen bzw. auf Erstattung von Aufwendungen kann bis 5 Jahre nach Entstehen des Schallschutzanspruches gegenüber der EGBH geltend gemacht werden. Die Verpflichtung der EGBH zur Gewährung passiven Schallschutzes entfällt, soweit das betroffene Gebäude zum baldigen Abbruch bestimmt ist.

Die EGBH ist weiter auf Antrag der Klägerin zu 1) und des Klägers zu 2) verpflichtet, als Ausgleich für die auf den Grundstücken der Kläger durch An- und Abflüge zum und vom Flugplatz Hahn entstehenden Immissionen und die dadurch bedingte Nutzungsbeeinträchtigung sowie die damit verbundene Wertminderung dieser Grundstücke an die Kläger eine angemessene Entschädigung zu zahlen."

Äußerst hilfsweise wird beantragt,

4.

den Beklagten zu verpflichten, die Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn vom 14.07.1993, Az 852-181/1 1/16 (Hahn) um Auflagen und Bedingungen sowie sonstige Nebenbestimmungen auf der Grundlage der Rechtsauffassung des Gerichts unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Kläger im Rahmen ihrer Anhörung im Genehmigungsverfahren zu ergänzen bzw. zu ändern.

Der Kläger zu 2) beantragt zudem äußerst hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, der Beigeladenen auf seinen Antrag hin die Übernahme des Grundstücks zum Verkehrswert, wie er sich ohne Zulassung des streitgegenständlichen Luftverkehrs ergibt, aufzuerlegen.

Die Kläger zu 1) und 2) beantragen außerdem, ebenso wie die Kläger zu 3), 4) und 5),

II. 1. den Bescheid des Beklagten vom 19. April 1994, Az.: 222-852181/11/16 (Hahn) zur Änderung der luftrechtlichen Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn vom 14. Juli 1993, Az.: 852-181/11/16 (Hahn) aufzuheben.

Hilfsweise wird beantragt,

2. den Beklagten zu verpflichten, den Bescheid vom 19. April 1994, Az.: 222-852-181/11/16 (Hahn) zur Änderung der Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn vom 14. Juli 1993, Az.: 852-181/11/16 (Hahn) wie folgt zu ändern bzw. zu ergänzen:

2.1 In Abschnitt A I (Umfang der Genehmigung) werden der dritte und vierte Absatz durch folgenden Text ersetzt:

"In der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr Ortszeit unterliegt der Flugbetrieb aus Fluglärmgründen folgender Regelung:

1.

Zulässig sind Starts und Landungen von

1.1

Luftfahrzeugen zur Hilfeleistung in Notfällen und Katastrophen

1.2

Starts und Landungen, die das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr oder nach dessen näherer Bestimmung die Bezirksregierung Koblenz auf dem Flugplatz Hahn in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat, weil diese zur Vermeidung erheblichen Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen zwingenden Gründen wegen eines besonderen öffentlichen Interesses unabweisbar sind;

1.3

Landungen von Luftfahrzeugen, die nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flugplatz als Ausweichflugplatz anfliegen.

2.

Zulässig sind bis 24.00 Uhr Ortszeit verspätete planmäßige Starts und Landungen von Strahlflugzeugen im gewerblichen Luftverkehr mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band I Kap. 3.

3.

Bis 23.00 Uhr sind zulässig Starts im gewerblichen Luftverkehr von

3.1  
Strahlflugzeugen mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band I Kap. 3;

3.2  
Propellerflugzeuge mit einer der folgenden Lärmzulassungen: ICAO Annex 16, Band I Kap. 3, Kap. 5, Kap. 6 oder Kap. 10 bzw. LSL Kap. III, Kap. IV, Kap. VI oder Kap. X (LSL = Lärmschutzforderung für Luftfahrzeuge, Bekanntmachung des Luftfahrtbundesamtes vom 1. Januar 1991, BAnz Nr. 54 a)."

4.  
Bis 24.00 Uhr und ab 5.00 Uhr hilfsweise ab 4.00 Uhr Ortszeit sind zulässig Landungen im gewerblichen Luftverkehr von

4.1  
Strahlflugzeugen mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band I Kap. 3;

4.2  
Propellerflugzeuge mit einer der folgenden Lärmzulassung: ICAO Annex 16, Band I Kap. 3, Kap. 5, Kap. 6 oder Kap. 10 bzw. LSL Kap. III, Kap. IV, Kap. VI oder Kap. X (LSL = Lärmschutzforderung für Luftfahrzeuge, Bekanntmachung des Luftfahrtbundesamtes vom 1. Januar 1991, BAnz Nr. 54 a)."

5.  
Im übrigen sind Starts und Landungen mit Luftfahrzeugen jeglicher Art von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

2.2 In Abschnitt A IV (Einschränkungen für den Betrieb) wird der Text um nachfolgende TZ 5 ergänzt:

"5.  
In der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit dürfen pro Nacht höchstens 15, hilfsweise 30, äußerst hilfsweise 40 Flugbewegungen im zivilen gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen über 5,7 t höchstzulässiger Startmasse durchgeführt werden. Nach Erreichen dieser höchstzulässigen Zahl von Flugbewegungen im Nachtflugverkehr sind weitere Flugbewegungen nur mit Zustimmung der Luftaufsicht im Einzelfall durch Luftfahrzeuge im Katastropheneinsatz, im Rahmen medizinischer Hilfeleistungen oder in sonstigen Notfällen zulässig".

2.3 In Abschnitt A V TZ 3 (Auflagen zum passiven Lärmschutz) werden die Absätze 4 und 5 durch folgenden Text ersetzt:

"Das Schutzgebiet umfaßt das Gebiet, das von der in der Plankarte (Anlage 2 des Genehmigungsbescheides vom 14. Juli 1993) dargestellten Grenzlinie eines äquivalenten

Dauerschallpegels von 62 dB(A) umschlossen wird. Dieses Gebiet umfaßt die Wohnanlagen Hahn, Lautzenhausen, Büchenbeuren (ehemalige Housing Area) und Bahnhof Hirschfeld. Zum Schutzgebiet gehören weiterhin die außerhalb der 62 dB(A) Grenzlinie liegenden Wohnlagen Lötzbeuren, Würriich, Belg, Oberkleinich und Löffelscheid. Zum Schutzgebiet gehören schließlich auch die Grundstücke der Kläger zu 1), zu 3), zu 4) und zu 5).

Die baulichen Schallschutzmaßnahmen haben zu gewährleisten, daß durch An- und Abflüge zum bzw. vom Militärflugplatz Hahn zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr Ortszeit bei geschlossenen Fenstern in Aufenthaltsräumen keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) und in Schlafräumen keine höheren Einzelschallpegel als 50 dB(A) auftreten, wobei eine ausreichende Belüftung durch den Einbau schalldämmender Belüftungsanlagen sicherzustellen ist. Die Schallschutzvorrichtungen haben ein bewertetes Schalldämm-Maß von 40 dB(A) einzuhalten.

Die EBGH ist auf Antrag der Kläger zu 1), zu 2, zu 3), zu 4) und zu 5) verpflichtet, an diese als Ausgleich für die auf den Grundstücken dieser Kläger durch An- und Abflüge zum und vom Flugplatz Hahn in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit entstehenden Immissionen und die dadurch bedingte Nutzungsbeeinträchtigung sowie die damit verbundene Wertminderung dieser Grundstücke an die Kläger eine angemessene Entschädigung zu zahlen."

Äußerst hilfsweise wird beantragt,

den Beklagten zu verpflichten, den Bescheid vom 19. April 1994, Az.: 222-852-181/11/16 (Hahn) zur Änderung der Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn vom 14. Juli 1993, Az.: 852-181/11/16 (Hahn) um Auflagen und Bedingungen sowie sonstige Nebenbestimmungen auf der Grundlage der Rechtsauffassung des Gerichts unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Kläger im Rahmen ihrer Anhörung im Genehmigungsverfahren zu ergänzen bzw. zu ändern.

Der Beklagte und die Beigeladene beantragen,

die Klagen abzuweisen.

Der Beklagte macht geltend:

Die Anfechtungsklagen könnten keinen Erfolg haben. Eine "Nichtigkeit" der erteilten Genehmigung im Sinne des § 44 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG scheide ersichtlich aus, da Einwendungen nur auf die rechtliche Seite des Genehmigungsverfahrens zielten, nicht aber den für den genannten Nichtigkeitstatbestand einzig maßgeblichen Umstand dartun könnten, daß die Mitbenutzung technisch nicht durchführbar sei, d.h. "aus tatsächlichen Gründen" nicht ausführbar.

Bei den rechtlichen Überlegungen zum Verfahren müsse davon ausgegangen werden, daß die luftrechtliche Widmung und die aus ihr begründeten militärischen Nutzungsrechte bezüglich des Flugplatzes Hahn fortbeständen. Er sei von den französischen Streitkräften als Besatzungsmächten angelegt worden und als NATO-Infrastrukturanlage unter Geltung des NATO-Truppenstatus von den alliierten Truppen genutzt worden, nämlich von der NATO den US-Forces zugewiesen und von diesen bis Ende 1992 fliegerisch genutzt worden. Bauschutzbereich und Lärmschutzbereiche seien von den zuständigen Behörden förmlich ausgewiesen worden. Der Militärflugplatz Hahn befinde sich nach wie vor im NATO-Inventarverzeichnis, seine Nutzung unterliege den Regelungen von SHAPE. Die Widmung bestehe im Hinblick auf die Funktion als Reserveflugplatz der NATO für Krisenfälle fort.

Eine Genehmigung nach § 30 Abs. 1 LuftVG sei nicht nötig gewesen (sog. altrequirierter Flugplatz; vgl. BVerwG, Urteil vom 16. Dezember 1988, 4 C 40.86, bei Buchholz 442.40 Nr. 1 Bl. 1, 9). Durch die Einstellung des regelmäßigen Flugbetriebs Ende 1992 habe keine Entwidmung stattgefunden. Für das Vorliegen eines Entwidmungsaktes gebe es keine Anzeichen. Der Abbau der militärischen Navigationsanlagen habe insoweit keine Bedeutung, zumal sie - soweit erforderlich - jederzeit wieder eingebaut werden könnten.

Angesichts der bestehenden Widmung könne Gegenstand der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung ausschließlich die zivile Mitbenutzung dieses Militärflugplatzes sein. An der Zuständigkeit der zivilen Luftfahrtbehörden der Länder fehle es insoweit nicht. Die Zuständigkeit des Bundesministers der Verteidigung sei ausschließlich für den Dienstbereich der Bundeswehr (§ 30 Abs. 1) begründet. Dies beziehe sich damit lediglich auf die Abwicklung des militärischen Flugbetriebs. Zu der militärischen Nutzung solle eine zivile Nutzung hinzutreten. Somit unterliege der bereits vorhandene und militärisch gewidmete Militärflugplatz einem "doppelten Rechtsregime" (vgl. BayVGH, Beschluß vom 07. Juni 1991).

Zu Unrecht nähmen schließlich die Kläger an, daß die Aufnahme zivilen Flugbetriebes auf dem Militärflugplatz Hahn die Durchführung eines Genehmigungsverfahrens nach § 6 Abs. 1 LuftVG und die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 Abs. 1 LuftVG voraussetzten. Verfehlt sei es, davon zu sprechen, der Flugplatz sei als Anlage und in rechtlicher Hinsicht nicht vorhanden. Es gehe nicht um die Neuanlage eines Flugplatzes oder die erstmalige Zulassung von Flugbetrieb, sondern ausschließlich um das Hinzutreten einer weiteren Zulassung (zivilen) Flugbetriebs zu der bestehenden militärischen Widmung eines bereits angelegten Flugplatzes. Dies stelle sich als wesentliche Änderung der bisher bestehenden ausschließlich militärischen Nutzung dar und sei einem Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG zuzuführen. Ein Planfeststellungsverfahren sei nicht erforderlich.

Die Aufnahme zivilen Flugbetriebs auf der Grundlage der der Beigeladenen erteilten Unternehmergenehmigung setze auch im Hinblick auf deren planerischen Einschlag eine Planfeststellung nicht voraus. Schon der Wortlaut des § 8 Abs. 1 LuftVG mache die Anlagenbezogenheit des Planfeststellungsverfahrens deutlich. Um die Neuanlegung gehe es aber nicht. Der Flugplatz sei bereits vorhanden. Es handele sich auch nicht um eine wesentliche Anlagenänderung. Solle nur der Betrieb eines Flug-

hafens wesentlich geändert werden, bedürfe es nur einer Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG.

Zur Planfeststellungsbedürftigkeit führe auch nicht die von den Klägern vorgenommene Aufzählung möglicher Flughafenanlagen oder der Hinweis auf die Genehmigungsaufgaben; eine Planfeststellungspflicht sei mit dem Begriff der Flughafenanlage nicht verbunden (BVerwG, Beschluß vom 31. März 1992, 4 B 210.91, Bl. 10). Ganz abgesehen davon unterfielen Maßnahmen zur Erhaltung oder Erneuerung der Anlagen eines bestehenden Flugplatzes nicht der Planfeststellung (Hofmann/Grabherr, § 8 Anm. 27). Rechte anderer im Sinne von § 8 Abs. 2 Satz 2 LuftVG könnten durch solche Maßnahmen nicht berührt werden. Im übrigen führe selbst die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens nicht zur Rechtswidrigkeit der erteilten Genehmigung, sondern allenfalls zu Unterlassungsansprüchen. Dem Verfahrensrechtsschutz der Antragsteller sei durch ihre Beteiligung im Änderungsgenehmigungsverfahren umfassend Rechnung getragen worden. Auf eine weitergehende Rechtsposition könnten sie sich nicht berufen.

Schließlich ergebe sich aus § 8 Abs. 5 und Abs. 7 des Luftverkehrsgesetzes i.d.F. des seit dem 24.12.1993 in Kraft befindlichen Planungsvereinfachungsgesetzes (BGBl. I, S. 2123), daß es für die zivile Nutzung eines Militärflugplatzes ebenso wie die Mitbenutzung lediglich einer Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 4 LuftVG bedürfe.

Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung vom 14. Juli 1993 sei rechtmäßig zustande gekommen; die Genehmigungsbehörde sei weder bundes- noch landesrechtlich veranlaßt gewesen, ein Raumordnungsverfahren durchzuführen. Weder aus § 6a Bundesraumordnungsgesetz in Verbindung mit dem Landesplanungsrecht noch aus § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ergebe sich ein entsprechender Vorbehalt zugunsten eines solchen "gestuften Verfahrens" (vgl.

BVerwGE 75, 214, 223 f.). Schon gar nicht ergebe sich ein Anspruch Beteiligter auf ein vorlaufendes Raumordnungsverfahren, soweit diese Belange im Änderungsgenehmigungsverfahren ermittelt und in die Entscheidung mit dem gebotenen Gewicht eingestellt würden.

Auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-Gesetz im förmlichen Sinne sei nicht veranlaßt gewesen, da diese nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes in Verbindung mit dessen Anlage nur bei Planfeststellungsverfahren geboten sei. Eine Vorabentscheidung durch den Europäischen Gerichtshof sei nicht geboten. Eine Klärung für das Verfahren sei hier nicht notwendig, weil die EG-Richtlinie vom 27. Juni 1985 keine drittschützende Wirkung vermittele (vgl. BayVGh, BayVBl 1991, 303). Im übrigen stelle sich auch die von den Klägern für vorlageerheblich angesehene Frage, ob die Konversion eines Militärflugplatzes der Richtlinie unterfalle, so nicht, da es hier ausschließlich um einen Mitbenutzungstatbestand gehe.

Fehl gehe auch die Rüge, das durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren sei unzureichend gewesen. Beim Änderungsgenehmigungsverfahren, dem eine Planfeststellung nicht nachfolge, richte sich die Anhörung nach § 28 VwVfG (Hofmann/Grabherr, § 8 LuftVG, Rdnr. 26). Es habe in ausreichendem Maße durch öffentliche Bekanntmachung und Auslegung der Antragsunterlagen und der eingeholten Gutachten Gelegenheit bestanden, sich über das Vorhaben zu informieren und Einwendungen zu erheben. Davon hätten die Beteiligten auch umfassend Gebrauch gemacht. In der Ausgestaltung und Durchführung des Erörterungstermins könne ein Verstoß gegen § 28 VwVfG nicht gesehen werden. Der formalisierten Durchführung eines Erörterungstermins habe es ohnehin nicht bedurft. Gelegenheit zur Information und schriftlichen Stellungnahme reiche aus. Es sei nicht substantiiert dargelegt, daß entsprechende Rechte verletzt worden seien. Die Genehmigungs-

behörde habe über die Anforderungen des § 28 VwVfG hinaus ausreichend und umfassend Gelegenheit auch zur mündlichen Erörterung geboten. Es unterliege allerdings nicht ihrer Einflußsphäre, wenn Antragsteller zu gewissen Sachpunkten nicht bereit seien, in eine sachliche Erörterung einzutreten.

Für das Vorhaben fehle es auch nicht an der Planrechtfertigung. Die rechtlichen Anforderungen seien angesichts des Gegenstandes des Verfahrens nicht mit denjenigen für eine Planfeststellung betreffend eine Neuanlage gleichzusetzen, sondern geringer. Gemessen an den Zielen des Luftverkehrsgesetzes sei es "vernünftigerweise geboten", in der vorgesehenen Weise den Militärflugplatz Hahn künftig zivil mitzunutzen. Dies entspreche den Verkehrsprogrammen von Bund und Land. Rheinland-Pfalz verfüge zwar über eine Vielzahl militärischer Flugplätze, nicht aber über die Möglichkeit der Abwicklung zivilen Flugverkehrs. Die Mitbenutzung solle mit dazu beitragen, die zu erwartende und nicht zu bestreitende Luftverkehrszunahme in den kommenden Jahren zu sichern. In der konkreten Situation sei die besondere Engpaßsituation auf dem Flughafen Frankfurt am Main zu berücksichtigen. Eine solche Notwendigkeit ergebe sich aus Untersuchungen der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt sowie aus dem Flughafenkonzept des Bundesministers für Verkehr. Dies entspreche zugleich den landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen. An diesem aufgezeigten Verkehrsbedarf ändere sich auch nichts durch den "Angebotscharakter" der Planung. Dabei könne selbstverständlich auch nicht der wirtschaftliche Belebungs-effekt außer Betracht bleiben, der für die Region angestrebt sei. Schließlich sei in besonderer Weise zu berücksichtigen, daß der Vollzug der Änderungsgenehmigung nicht die Inanspruchnahme fremden Grundeigentums erforderlich mache.

Auch das Gebot der gerechten Abwägung sei beachtet worden. Die Fluglärmbelastung sei ausreichend ermittelt worden. Die Überprüfung habe ergeben, daß die den Gutachten zugrunde liegende

Prognose mit den zur Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung aller erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden sei. Mit den Flugbewegungen des Flughafens Nürnberg sei ein Bewegungsaufkommen zugrunde gelegt worden, welches - über den nächsten überschaubaren Zeitraum hinaus - zugunsten der Flughafenumgebung alle vorstellbaren Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtige. Als Entscheidungsmaßstab habe die Behörde die Kriterien herangezogen, die das Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung für zutreffend erachtet habe (BVerwGE 87, 332, 360, insbesondere im Hinblick auf das Schutzziel für Innenräume - 55 dB(A) Maximalpegel). Die Planungsbehörde habe sich in Verfolgung des genannten legitimen Ziels für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise die Zurückstellung anderer Belange entscheiden dürfen. Angriffe auf die planerische Gestaltungsfreiheit seien unbeachtlich. Die Genehmigung habe schließlich die der Abwägung gezogene Grenze (§ 9 Abs. 2 LuftVG) nicht verkannt und den Betreiber zu Schallschutzmaßnahmen verpflichtet; soweit sich Angriffe hiergegen richteten, handele es sich im Kern nicht um einen Planungsaufhebungs-, sondern ausschließlich um einen Planergänzungsanspruch.

Im übrigen wird auf die Begründung in den Genehmigungsbescheiden Bezug genommen, ebenso im Hinblick auf den nächtlichen Verkehrsbedarf auf die Studie von Winter/Rehm.

Was die von den Klägern aufgeworfenen lärmmedizinischen Fragen angehe, so ergebe sich aus dem Umweltgutachten 1996 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (BT-Drs. 13/4108, Nr. 495, S. 195), daß unter Bezugnahme auf eine Kurzstudie über den Einfluß von Nachtfluglärm (Kortisol- und Adrenalin-Noradrenalinausschüttungen) festgestellt werde, daß eine gewisse Adaption an die aufgetretenen Reaktionen im Kurzzeitversuch aufgewiesen sei. An den in der Untersuchung herangezogenen 28 Probanden habe sich ein Schwellenwert von 55 dB(A) ergeben.

Die mit Änderungsgenehmigung vom 21.03.1997 verfügten weiteren Betriebsbeschränkungen enthielten insbesondere eingrenzende Regelungen des Flugbetriebs zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertrautmachen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern. Die Entscheidung stelle entsprechend der Erwägung des Senats im Hinweisbeschluß vom 28.06.1996 eine isolierte Bewertung dieser Verkehrsarten an, die getroffene Regelung berücksichtige die besonders schutzbedürftigen Zeiten und konzentriere die genannten Flugbewegungen auf bestimmte Betriebszeiten. Die Genehmigungsbehörde habe weiter Überlegungen zu einem Schutz der nächtlichen Kernzeit angestellt; dieser sei ein abwägungs-erheblicher Belang von Bedeutung, er zwingt aber nicht ohne weiteres zu einem Verbot von Flugbetrieb in dieser Zeit. Durch die Schutzvorkehrungen werde sichergestellt, daß im Rauminnen keine Aufweckreaktionen eintreten. In diesem Zusammenhang sei erneut zu unterstreichen, daß nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Maßstab für Schutzmaßnahmen die Aufweckreaktionen seien. Werde dieses Schutzziel respektiert, sei es im übrigen im Rahmen der planerischen Abwägung liegend, Nachtflugverkehr zuzulassen. Der Flugplatz sei in besonderer Weise auf die Nutzung dieser Zeiten angewiesen, und zwar weil besondere Marktchancen darin bestünden, sogenannte "Integrators" zu einer Ansiedlung und zur Errichtung eines Sub-Hubs, d.h. einem Standort zur Weiterverteilung von Stückgut, sei es auf weitere Frachtflugzeuge, sei es auf die Straße, zu bewegen. Der Beklagte habe unter Berücksichtigung der von der Beigeladenen vorgelegten Prognose 2010 überprüft, ob und inwieweit das bisher ausgewiesene Schallschutzgebiet zu verändern sei und ergänzende Untersuchungen veranlaßt (DORSCH-Consult, März 1997; Maximalpegeluntersuchungen 20 x 82 dB(A); 6 x 75 dB(A); Dauerschallpegel 62 und 65 dB(A)). Es sei die Wohnlage Kleinich aufzunehmen gewesen. Eine andere Grenzziehung sei unter Bezugnahme auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.04.1996, DVBl. S. 921, Leitsatz 4, nicht geboten. Die Fälligkeit der Schallschutzansprüche sei verändert worden;

diese sei nicht mehr davon abhängig, daß auf dem Flugplatz ein bestimmtes Bewegungsaufkommen zu verzeichnen sei, sondern trete mit der Bestandskraft der Genehmigung, frühestens zum 01.01.1998, ein. Die Wohnorte der Kläger lägen außerhalb der Linie eines von einem Dauerschall von 65 dB(A) betroffenen Gebiets. Dies bezeichne nach Auffassung des Beklagten die Grenze, jenseits derer in Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 29.01.1991, 4 C 41.89, Bl. 147) eine Entschädigungsleistung für eine eingeschränkte Nutzung der Außenwohnbereiche nicht mehr in Betracht komme.

Die Beigeladene schließt sich den Ausführungen des beklagten Landes im wesentlichen an und ergänzt: Es sei - solange an der Widmung festgehalten werde - von einem Bestandsschutz für den unter Besatzungsrecht angelegten Militärflughafen auszugehen. Der Genehmigungsbescheid gehe richtigerweise davon aus, daß der Bund an der Widmung festhalte und die NATO es sich vorbehalten habe, die Landebahn und andere militärische Einrichtungen nutzen zu können. Nach der Rechtsprechung gehe der Bestandsschutz im übrigen nicht schon dann verloren, wenn die zulässige Nutzung zeitweise oder ganz aufgegeben werde. Vielmehr komme es darauf an, ob der Nutzungsberechtigte die Vorstellung habe, daß er die Nutzung jederzeit wieder aufnehmen könne (BVerwG, NVwZ 1989, 667). Änderungen oder Erweiterungen eines Flugplatzes, die gemäß § 6 Abs. 4 LuftVG genehmigungsbedürftig seien, hätten keinen Einfluß darauf, ob eine Planfeststellungsbedürftigkeit anzunehmen sei. Die Verfahrensregeln seien hier eingehalten worden. Die zu erwartende Lärmbelastung sei zuverlässig ermittelt worden. Methodische Angriffe gegen die eingeholten Gutachten seien verfehlt. In der Rechtsprechung sei anerkannt, daß auch der äquivalente Dauerschallpegel zur Beurteilung geeignet sei (BVerfGE 56, 298, 315). Im Gutachten von Professor Dr. Jansen sei im übrigen ein Einzelschallpegel für eine hinreichende Zahl von Örtlichkeiten in der Umgebung beurteilt worden. In der Entscheidung habe sich die Genehmigungsbehörde ausführlich

unter Heranziehung der einschlägigen Rechtsprechung mit der Zumutbarkeit der Lärmeinwirkungen auseinandergesetzt und die nötigen Auflagen veranlaßt. Der im Gutachten der DORSCH-Consult angestellte Vergleich mit den Auswirkungen des militärischen Flugbetriebs entspreche einer einzelfallbezogenen Betrachtung und berücksichtige die hier gegebene Vorbelastung. Auch die prognostischen Annahmen der Gutachten zur Entwicklung des Flugbetriebs seien nicht zu beanstanden.

Soweit sich ein Ermittlungsbedarf im Hinblick auf die schwer voraussehbaren Auswirkungen insbesondere des Schulungs- und Ausbildungsflugs sowie der Flüge zur Einweisung mit Strahlflugzeugen ergeben habe, sei dem Rechnung getragen worden durch die auf Veranlassung der Beigeladenen eingeholten weiteren Sachverständigengutachten sowie die zeitliche Einschränkung solcher Verkehrsarten, insbesondere in schutzbedürftigen Zeiten, durch die Änderungsgenehmigung vom 21.03.1997.

Die Ergebnisse der nachträglichen Ermittlungen zeigten im Vergleich zu den von der DORSCH-Consult bereits in den Jahren 1992 und 1993 durchgeführten Untersuchungen, daß sich die ursprünglichen Annahmen bestätigt hätten. Bei der Prognose 2010 ergebe sich sogar eine geringere Beeinträchtigung der Nachbarschaft, selbst wenn der Nachtflugbetrieb stärker zunehme als bisher angenommen. Auf die auf Veranlassung des Senats wegen eines zum Ausdruck gebrachten zusätzlichen Informationsbedarfs angestellten Betrachtungen zu Schutzgebieten mit Maximalpegeln von 70 dB(A) und 67 dB(A) mit einer Häufigkeit von nicht mehr als 6 mal pro Nacht komme es aus der Sicht der Beigeladenen nicht entscheidend an. Für den Schallschutz sei auf einen Innenpegel von 55 dB(A) abzustellen. Insofern könne auf die zutreffenden Ausführungen des Beklagten Bezug genommen werden. Nach den Untersuchungen ergebe sich auch, daß das Gebiet eines Dauerschallpegels von 62 dB(A) das Gebiet vollständig umfasse, in dem bei einer nach DIN 4109 vorgenommenen Maximalpegelhäufigkeitsbetrachtung ein mittlerer Maximalpegel von 82 dB(A) mehr als 20 mal überschritten werde. Soweit das Gebiet, bei dem ein Maximalpegel 75 dB(A) nachts nicht häufiger

als 6 mal überschritten werde, größer als das bisher ausgewiesene Nachtschutzgebiet sei, sei dies auf die Neubetrachtung des Flugzeugmixes zurückzuführen und in der Genehmigung vom 21.03.1997 berücksichtigt. Die Einwendungen der Kläger im Schriftsatz vom 13.05.1997 im Hinblick auf methodische Zweifel an den lärmphysikalischen Untersuchungen seien aus den Gründen der Stellungnahme der DORSCH Consult vom 26.06.1997 zurückzuweisen; insbesondere würden in den AzB-Tabellen - die anhand von Messungen an großen Verkehrsflughäfen entwickelt worden seien - die Lärmbelastungen durch leichtere Flugzeuge systematisch überschätzt, so daß eine weitere Differenzierung der Gruppen eher zu Verschlechterungen des Lärmschutzes führen würde, wie auch die entsprechenden Überprüfungen zeigten, die die Bundesregierung im Zuge der Fortentwicklung dieser Bestimmungen angestellt habe. Durch die Untersuchungen im Rahmen des vorliegenden Genehmigungsverfahrens sei - ungeachtet der Einwendungen der Kläger, was das Fehlen eines Vergleichs mit Meßdaten von verschiedenen Flugzeugtypen an anderen Flughäfen angehe - jeglicher Flugverkehr erfaßt, sofern die Anzahl der Flugzeuge in jeder der einzelnen Flugzeuggruppen nicht überschritten werde. Ein von den Klägern angestellter Vergleich der AzB-Schallpegel mit Zulassungspegeln (EPNdB) sei nicht zulässig. Flugrouten und Korridorbreiten - letztere seien nach Angaben des Flughafens erfolgt und mit 2 km Breite eher groß angesetzt - seien in die Berechnung eingegangen. Die Verteilung der Flugzeuge folge insoweit, der Praxis entsprechend, einer Gauß-Verteilung. Die Flugroute "Ruwer 1 E" nehme bei der Bestimmung der Lärmschutzkonturen keinen Einfluß, da das Abdrehen der Maschinen in einer Höhe stattfinde, bei der der akustische Einfluß insoweit nur mehr gering sei.

Die von der Beigeladenen in Auftrag gegebenen bauphysikalischen Untersuchungen der Gebäude der Kläger hätten ergeben, daß nur an den Gebäuden der Kläger zu 1) - Austausch von vier Fenstern -, zu 2) - Ersetzen sämtlicher Fensterdichtungen - und zu 6) - Austausch eines Fensters - passive Lärmschutzmaßnahmen

durchgeführt werden müßten. Für die im Rahmen der Abwägung bedeutsame Frage, ob im Hinblick auf das Gewicht des verfolgten Verkehrsinteresses Einschränkungen beim Nachtflug hinnehmbar wären, sei auf die in Auftrag gegebene verkehrswissenschaftliche Stellungnahme Winter/Rehm zu verweisen. Unverzichtbar seien konkurrenzfähige Rahmenbedingungen im Vergleich zu anderen Flughäfen, ohne die das angestrebte Konversionsziel nicht erreicht werden könne. Das mit der Planung verfolgte Verkehrsinteresse müsse ein besonderes flugbetriebliches Angebot gewährleisten, das sich nur auf wenigen Flughäfen realisieren lasse. Eine Beschränkung des erforderlichen Nachtflugbetriebs würde die verfolgten Ziele in erheblichem Maße gefährden; schon die Diskussion über einzelne Beschränkungselemente riskiere - wie sich den Erörterungen im Falle des Flughafens Köln/Bonn entnehmen lasse (LTNW, Ausschlußprotokoll 12/178) - die Abwanderung der auf Investitions- und Betriebssicherheit orientierten Luftexpressunternehmen.

Der Senat hat Beweis erhoben über die Frage der methodischen Zuverlässigkeit der Ermittlungen der DORSCH Consult durch Vernehmung des Sachverständigen Meyer in der mündlichen Verhandlung. Wegen der Einzelheiten der Beweisaufnahme wird auf die Anlage zur Niederschrift vom 30.06.1997 verwiesen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die von den Beteiligten gewechselten Schriftsätze sowie die beigezogenen Verwaltungsakten sowie die Niederschrift zum Erörterungstermin vom 26. und 27.06.1996 Bezug genommen, die sämtlich Gegenstand der mündlichen Verhandlung waren.

### Entscheidungsgründe

Die Anfechtungsklagen gegen die von dem Beklagten erteilten Genehmigungen, sowohl was die sog. Tagfluggenehmigung vom 19. Juli 1993 als auch die sog. Nachtfluggenehmigung (Änderungsgenehmigung vom 19.04.1994) betrifft, haben keinen Erfolg. Es liegen keine Verfahrens- noch Ermittlungs- und Abwägungsfehler vor, die eine Aufhebung der Genehmigungen zur Folge haben müßten. Soweit Ermittlungsmängel festzustellen waren, sind die erforderlichen Ermittlungen nachgeholt worden bzw. sind Abhilfemaßnahmen erfolgt, die weitere Ermittlungen entbehrlich machten. Erhebliche Mängel in der Abwägung, die nicht durch eine Planergänzung behoben werden könnten, sind nicht (mehr) feststellbar.

Soweit die Kläger entsprechende Verpflichtungsbegehren hilfsweise anhängig gemacht hatten - dies gilt für die Kläger zu 1) bis 5) -, ~~könnte ein Teil von ihnen lediglich beanspruchen, daß~~ der Beklagte ihnen gegenüber nachträglich über erweiterte Auflagen zum Schutz vor Fluglärm durch passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der Rechtsauffassung des Gerichts erneut entscheidet. Dies betrifft die Regelung im Hinblick auf die im Tenor genannte Auflage, die das Schallschutzziel dahingehend definiert, daß keine höheren Schallpegel als 55 dB(A) am Ohr des Schlafers erreicht werden dürfen. Soweit die Kläger in dem auf Veranlassung des Senats nachermittelten Gebiet mit einer gewissen Häufigkeitsüberschreitung liegen, können sie die nachträgliche Bescheidung beanspruchen. Das entsprechende Schutzziel war dem neueren Erkenntnisstand entsprechend mit 52 dB(A) festzulegen. Unter das betreffende Gebiet fallen die Kläger zu 1) und 2) - schon aufgrund der Ermittlungen der Behörde -, der Kläger zu 3) aufgrund der Nachermittlungen auf Veranlassung des Senats, nicht aber die Klägerin zu 4) und der Kläger zu 5), die außerhalb eines Gebietes liegen, das hier als maßgeblich zugrundezulegen war. Die Kläger zu 6), 7) und 8) hatten sich ohnehin auf die bloße Anfechtungsklage beschränkt.

Die Kläger zu 1) - 5) können im übrigen auch auf die entsprechenden Hilfsanträge hin keine anderweitige Neubescheidung im Hinblick auf sonstige Vorkehrungen, insbesondere auch die Erweiterung des Regelungsvorbehalts zu ihren Gunsten beanspruchen, weil ihrem Klagebegehren, soweit es vom Senat unter Berücksichtigung des Konfliktbewältigungsgebots für berechtigt hätte erachtet werden können, durch die zu Protokoll erklärte entsprechende Zusage der Behörde in der mündlichen Verhandlung wirksam abgeholfen worden ist.

Die hilfsweise gestellten Anträge der Kläger zu 1) bis 5) auf Verpflichtung zu bestimmten Modifizierungen der Betriebsregelungen erweisen sich sämtlich als unzulässig, weil sie in das Planungsermessen der Behörde eingreifen (vgl. BVerwG, NVwZ-RR 1991, 605 f.). Soweit sie als Anregungen zu einer Aufhebung oder Teilaufhebung der Genehmigung verstanden werden können, muß ihnen der Erfolg versagt bleiben, weil die Abwägungen der Behörde nicht zu beanstanden sind und die Grenzen des ihr eingeräumten Planungsermessens gewahrt bleiben. Ein Anspruch auf Unterlassung der Aufnahme des Flugbetriebs besteht nicht.

#### A. Anfechtungsklagen

Anfechtungsklagen gegen planerische Entscheidungen haben nach ständiger Rechtsprechung Erfolg nicht bereits dann, wenn der Anspruch der Betroffenen auf Lärmschutz nicht umfassend erfüllt ist. Vielmehr wird im Hinblick auf die Erfolgsaussichten zwischen der Anfechtung einer planerischen Entscheidung und Verpflichtungsklagen auf ergänzende Schutzansprüche unterschieden. Abwägungsfehler führen bei planerischen Entscheidungen nur dann zur Aufhebung, wenn sie sich nicht durch ergänzende Entscheidung beheben lassen (vgl. bereits BVerwGE 71, 150 = NJW 1985, 3034; vgl. auch BVerwG, NJW 1990, 925). Ist dies der Fall, hat der Betroffene nur einen im Wege der Verpflichtungs-

klage geltend zu machenden Anspruch auf Ergänzung der Entscheidung (BVerwG, NVwZ-RR 1990, 454). Anderes gilt nur, wenn durch die Planergänzung zugleich die Plankonzeption berührt wird und damit die konkrete Möglichkeit einer andersartigen Planung bestünde, wobei auf die Sicht der Behörde abzustellen ist (vgl. BVerwG, NVwZ-RR 1990, 454). Eine entsprechende Regelung trifft nunmehr § 10 Abs. 8 Luftverkehrsgesetz - LuftVG - in der Fassung des Planungsvereinfachungsgesetzes vom 17.12.1993, BGBl. I S. 2123. Nicht Rechnung getragen werden kann dem Rechtsschutzbegehren mit der ergänzenden Verpflichtungsklage allerdings, soweit es um die übrigen Fragen der Rechtmäßigkeit einer Genehmigung geht (zur Rechtsfolge bei behebbaren Mängeln, z.B. durch "ergänzendes Verfahren", mit der Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit vgl. nunmehr: BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, DVBl. 1996, 907).

#### I. Zulässigkeit

1. An der Klagebefugnis für die Anfechtungsklagen fehlt es nicht, da sämtliche Kläger in der Nähe der Start- und Landebahnachse bzw. unter einer Flugroute (Klägerin zu 4) liegen, und geltend machen, in eigenen abwägungserheblichen Belangen, insbesondere im Hinblick auf unzumutbare Lärmeinwirkungen, betroffen zu sein. Einer näheren Abgrenzung dazu bedarf es im vorliegenden Einzelfall nicht (zu den Kriterien vgl. allgemein: Hofmann/Grabherr, LuftVG, § 6 Rdnr. 195, 196 m. Hinweis auf BayVGh, BayVBl. 1990, 82, 113).

2. Am Rechtsschutzinteresse für die Anfechtung einer Genehmigungsentscheidung flughafenrechtlicher Art, die ein "isoliertes" Genehmigungsverfahren abschließt, fehlt es selbst dann nicht, wenn - wie im vorliegenden Fall - geltend gemacht wird, daß zur eigentlichen Legitimierung der Anlage ein Planfeststellungsverfahren folgen müsse. Eine Betriebsänderungsgenehmigung nach § 6 LuftVG, wie sie vorliegend Gegenstand des Anfecht-

tungsbegehrens ist, ist auch dann rechtswidrig und verletzt Betroffene in ihren Rechten, wenn dem Gegenstand nach eine Erlaubnis erteilt wird, für die an sich eine Genehmigung zur Anlage oder Änderung der Anlagen eines Flugplatzes und - da die für den militärischen Bereich vorgesehenen Ausnahmen nach § 30 Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht einschlägig sind - ein Planfeststellungsverfahren nach § 8 Abs. 1 LuftVG erforderlich wäre.

Dies ergibt sich schon daraus, daß einer solchen Genehmigung nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Feststellungswirkung dahin zukommt, daß die weiteren Verfahren nicht erforderlich sind (vgl. zum Entfallen einer Änderungsplanfeststellung infolge nur unwesentlicher Änderung BVerwG, DVBl 1982, 359 f.; Giemulla-Schmitt, Luftverkehrsgesetz, § 8 Rdnr. 21; BVerwG NJW 1982, 1546; Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz § 8 Rdnr. 29). Infolge der Bestandskraft einer solchen Entscheidung würde - ungeachtet der Frage, ob ein Anspruch auf entsprechende Verfahrensdurchführung selbständig durchsetzbar wäre - die Chance zur Teilhabe an dem geltend gemachten richtigen Verwaltungsverfahren genommen und im übrigen der von der Rechtsprechung herausgebildete Unterlassensanspruch (BVerwG, DVBl 1989, 1051) vereitelt. Auch die Erzeugung eines entsprechenden Rechtsscheins müßte dazu führen, den Betroffenen einen Anspruch auf Aufhebung der verfahrensrechtlich gleichsam verformten Entscheidung zu gewähren. Dies entspricht der Funktion, die der Gesetzgeber dem mit Öffentlichkeitsbeteiligung ablaufenden Verfahren nach § 8 Abs. 1 LuftVG auch im Hinblick auf die effektive Durchsetzung von Rechten der Betroffenen zugedacht hat (vgl. dazu Beschluß des Senats vom 28. Mai 1993, 7 B. 11228/93.OVG m.w.N.). Daraus ergibt sich zugleich, daß schon die Erteilung einer solchen Genehmigung dem hier auch geltend gemachten Anspruch auf Unterlassung des Unternehmens vor Ergehen eines Planfeststellungsbeschlusses entgegensteht.

## II. Formelle Rechtmäßigkeit - Verwaltungsverfahren -

### 1. Zuständigkeit

An der Zuständigkeit der zivilen Luftfahrtbehörden für die Erteilung der hier streitigen Genehmigung fehlt es nicht.

Nach § 31 Abs. 2 LuftVG führen die Länder Aufgaben nach dem Luftverkehrsgesetz im Auftrage des Bundes aus, u.a. (Ziffer 4) hinsichtlich der Genehmigung von Flugplätzen; eine Ausnahme besteht nach § 30 Abs. 2 LuftVG. Danach werden Verwaltungszuständigkeiten für den Dienstbereich der Bundeswehr und gegebenenfalls der stationierten Truppen durch Dienststellen der Bundeswehr nach Bestimmungen des Bundesministers der Verteidigung wahrgenommen. Hinsichtlich der "zivilen Mitbenutzung" militärischer Flugplätze bedarf es der Unterscheidung: Im Ausgangspunkt liegt dem Luftverkehrsgesetz die Trennung der Bereiche des Militärs und der zivilen Luftverkehrseinrichtungen zugrunde. Dies ergibt sich einmal aus der Regelung der getrennten Verwaltungszuständigkeiten, zum anderen auch daraus, daß die gewöhnlichen Verfahrensregelungen - insbesondere für die Planfeststellung - unter besonderen Funktionsbedingungen aber auch darüber hinaus für das Genehmigungsverfahren - für den Bereich der Streitkräfte nicht gelten (§ 30 Abs. 1 Satz 1 LuftVG). Die für den militärischen Bereich bestehenden Ausnahmen können - auch verfassungsrechtlich - nur gerechtfertigt werden, wenn sie auf die militärische Funktion bezogen sind und von daher ihre Begründung finden. Eine Funktionsmischung würde dem nicht gerecht. Ein militärisches Vorhaben ist von daher gleichsam ausschließlich ein militärisches Vorhaben. Es verliert diesen für die Einordnung in die Verwaltungszuständigkeiten und Verfahrensregelungen wesentlichen Status nicht bereits dadurch, daß im Ausnahmefall einzelne zivile Flugbewegungen etwa auch das militärisch gewidmete Gelände in Anspruch nehmen. Weil insoweit die Zuständigkeit der militärischen Dienststellen unberührt bleibt, kann von einer auf § 25

LuftVG beruhenden "Kommandantenregelung" gesprochen werden (vgl. Hofmann/Grabherr, § 6 LuftVG, Rdnr. 38).

Eine andere Frage ist die, ob auf demselben Gelände gleichsam zwei Vorhaben in einem - unter Trennung der Verwaltungszuständigkeiten und Verfahrensregelungen - denkbar sind; von einer solchen "Doppelnatur" geht auch der Antragsgegner in seinem Vorbringen unter Bezugnahme auf Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs aus. Als Gegenstand ist dabei hier auf den Betrieb eines zivilen Flughafens abzustellen, der sich auf einem vorhandenen Flugplatz abspielen soll. Für ein solches Vorhaben kommt nur die Zuständigkeit der zivilen Luftfahrtbehörden in Betracht. Für die Frage der Zuständigkeit kann offenbleiben, unter welchen Voraussetzungen die Genehmigung eines solchen Vorhabens zulässig ist, was insbesondere die noch zu behandelnde Frage aufwirft, ob die Beigeladene als antragstellender Flugplatzunternehmer für die zivile Genehmigung eine ausreichende Verfügungsbefugnis über die in Anspruch genommenen Anlagen innehat. Es wird jedenfalls - was für die Zuständigkeitsfragen hinreichende Klarheit schafft - weder die Anlegung eines militärischen Flugplatzes genehmigt, noch der militärische Betrieb des Flugplatzes geregelt, so daß - wie die Genehmigungsbehörde hier zu Recht angenommen hat - eine Verwaltungszuständigkeit für den Dienstbereich der Bundeswehr im Sinne des § 30 Abs. 2 LuftVG nicht in Betracht zu ziehen ist.

## 2. Erfordernis einer Betriebsgenehmigung

Für das Vorhaben ist keine Anlagengenehmigung erforderlich, sondern nur eine Betriebsgenehmigung. Die Zulassung eines zivilen Flugbetriebs auf einem militärisch bereits vorhandenen und genutzten Flugplatz bedarf - wie dies Grundlage der streitigen Genehmigungsentscheidung ist - lediglich der Betriebsgenehmigung nach § 6 LuftVG. Es kann - für den Genehmigungszeitpunkt 19.07.1993 - dabei letztlich hier offenbleiben, ob es sich dabei um eine Genehmigung nach § 6 Abs. 1 (Genehmigung des

Betriebs eines zivilen Flughafens) oder nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG (Genehmigung einer wesentlichen Betriebsänderung) handelt (vgl. nunmehr § 8 Abs. 5 Satz 1 LuftVG i.d.F. des Planungsvereinfachungsgesetzes). Gegen die Anwendbarkeit letztgenannter Bestimmung (§ 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG) spricht, daß im dort genannten Fall einer wesentlichen Betriebsänderung nach dem Wortlaut eine "Änderung der Genehmigung" erforderlich ist, die zivile Genehmigungsbehörde aber schwerlich befugt sein wird, einen vorhandenen militärischen Genehmigungsbestand förmlich zu ändern.

Der Genehmigung und Planfeststellung bezüglich der "Anlage" eines Flugplatzes bedarf es nicht, weil die Anlage als solche - ungeachtet ihrer militärischen Widmung - auch als Voraussetzung für die Aufnahme zivilen Flugbetriebs bereits vorhanden ist. Nach § 6 Abs. 1 LuftVG dürfen Flugplätze nur mit Genehmigung "angelegt" oder "betrieben" werden. Die Unterscheidung ist schon nach dem Wortlaut des Gesetzes klar und unmißverständlich: Unter Anlegen eines Flugplatzes fällt die Errichtung der baulichen Anlagen, die zur Durchführung eines Flugbetriebs erforderlich sind, in erster Linie der Start- und Landebahn, Rollbahn, Vorfeld und Abstellflächen. Auch Flugplatzhochbauten können unter diesem Gesichtspunkt Gegenstand der Genehmigung sein (vgl. Hofmann/Grabherr, § 6 LuftVG, Rndrn. 22, 23).

Demgegenüber ist unter Betrieb des Flugplatzes nicht nur das Vorhalten und Unterhalten der Anlagen, sondern auch der Betrieb der Luftfahrzeuge, im Blick auf den Flugplatzhalter genauer die Zulassung bzw. Veranlassung des entsprechenden Betriebs durch die Luftfahrzeughalter zu verstehen; erst dies setzt die aus verschiedenen baulichen Einrichtungen bestehende Flugplatzanlage "in Funktion" (vgl. Hofmann/Grabherr, a.a.O., Rdnr. 24).

Soll der Flugbetrieb auf einer vorhandenen baulichen Einrichtung aufgenommen werden, ist folglich die Genehmigung zur Anlegung des Flughafens nicht mehr erforderlich. Ob die Bei-

geladene die Anlage und Einrichtung wirklich in diesem Sinne für einen zu genehmigenden Betrieb "vorhält", ist keine Frage, die Bedeutung im Hinblick auf die Notwendigkeit einer Anlagengenehmigung hätte, sondern eine tatsächliche Frage, die - wie noch aufzuzeigen ist - ihrerseits Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Betriebsgenehmigung ist.

Für die Rechtmäßigkeit der Betriebsgenehmigung kommt es aber nicht darauf an, ob sie auf § 6 Abs. 1 als isolierte Betriebsgenehmigung ohne Anlagengenehmigung oder auf § 6 Abs. 4 Satz 2 als Betriebsänderungsgenehmigung gestützt ist; dies ist deswegen rechtlich unerheblich, weil die wesentliche Betriebsänderung denselben rechtlichen Maßstäben unterliegt wie die Betriebsgenehmigung, nämlich den Voraussetzungen nach § 6 Abs. 2 und 3 LuftVG, welche die Genehmigungsbehörde auch nicht verkannt hat (vgl. Bl. 40 der Genehmigungsentscheidung). Den Gegenstand einer solchen Betriebsgenehmigung hat sie ohne Zweifel bezeichnet, nämlich die zivile Nutzung in dem - zuletzt noch - beantragten Umfang; daß sie dies dem Tatbestand des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG zugeordnet hat (Bl. 26 der Genehmigung), kann sich auf die Rechtmäßigkeit der Genehmigungsentscheidung nicht auswirken.

### 3. Keine Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens

Ein Planfeststellungsverfahren ist nicht erforderlich; nach § 13 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPG - (Anlage Nr. 13) bedarf es deshalb auch nicht der Durchführung eines UVP-Verfahrens; nach § 8 Abs. 1 LuftVG dürfen Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nur "angelegt", bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist. Nach Abs. 2 der Bestimmung kann eine Planfeststellung bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung unterbleiben.

Die Planfeststellung ist danach schon dem Wortlaut der Bestimmung nach anlagebezogen. Dies gilt auch für den Änderungsbegriff des Abs. 1 Satz 1 2. Halbsatz. Grammatikalisch ist das

Wort "bestehende" zwar nicht auf (bauliche) Anlagen, sondern auf "Flughäfen und Landeplätze" bezogen, die geändert werden. Nach der Systematik der Bestimmung kann es sich aber auch insoweit nur um zu ändernde Bestandteile des Flugplatzes handeln, die im Sinne des Abs. 1 Satz 1 1. Halbsatz "angelegt" sind, mithin um Flugplatzanlagen. Kein Planfeststellungsverfahren ist deshalb erforderlich unter anderem für die Zulassung einer weiteren Art von Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz, für die Aufhebung von betrieblichen Beschränkungen (z.B. nachts; vgl. Hofmann/Grabherr, § 8 LuftVG, Rdnr. 26; BVerwGE 82, 246 - NVwZ 1990, 262) auch nicht bei Wechsel des Flughafenunternehmers (vgl. Hofmann/Grabherr, a.a.O.). Allerdings ist das Genehmigungsverfahren zur Betriebsänderung, das nur erforderlich ist, wenn kein Änderungsplanfeststellungsverfahren erfolgt, wie ein Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen (vgl. Hofmann/Grabherr, § 8 LuftVG, Rdnr. 26).

Die geplanten baulichen Änderungen sind im vorliegenden Fall nicht geeignet, ein Bedürfnis nach Planfeststellung auszulösen. Sie unterfallen nicht dem Begriff der wesentlichen Anlagenänderung im Sinne des § 8 Abs. 2 LuftVG. Nach Satz 2 der Bestimmung liegen Fälle von unwesentlicher Bedeutung insbesondere vor, wenn Rechte anderer nicht beeinflusst werden. Nicht jede Einrichtung baulicher Art, die bei Neuanlegung eines Flughafens "planfeststellungsfähig" ist, muß im Falle der Änderung der Gesamtanlage als eine "Änderung oder Erweiterung von wesentlicher Bedeutung" im Sinne des § 8 Abs. 2 LuftVG planfeststellungsbedürftig sein. Die Planfeststellung dient dem luftfahrtspezifischen Gefahrenschutz sowie auch der Einordnung des Projekts in seine Umgebung. Es entspricht der planungsrechtlichen Gestaltungsbefugnis, wenn wegen des Raumbedarfs "planfeststellungsfähig" neben den eigentlichen Flugbetriebsflächen und funktionswichtigen Nebeneinrichtungen auch Einrichtungen sind, die - wie etwa ein Flugplatzhotel, -bahnhof, Parkgebäude, flugplatzbezogene Gewerbebetriebe - zwar häufig auf einem Flugplatz vorhanden sind, aber nicht dem engeren

Funktionszusammenhang der für den Luftverkehr unbedingt erforderlichen Anlagebestandteile zugehören.

Zwingend "planfeststellungsbedürftig" sind nur wesentliche Änderungen, die sich auf die Rechtsstellung Dritter auswirken können. Dies ist bei bloßen Erhaltungs- oder Erneuerungsmaßnahmen zu verneinen, gleichgültig, welches Volumen die entsprechenden Baumaßnahmen haben (vgl. Hofmann/Grabherr, § 8 LuftVG, Rdnr. 26). Die planfeststellungspflichtigen (Änderungs-)Anlagen müssen gleichsam unter dem Aspekt des Nachbarschutzes das Gesicht des Flugplatzes verändern; dies ist etwa bei der Änderung der Startbahnlänge oder der Konfiguration des Bahnsystems der Fall, nicht aber bei Änderung der Anlagen, die nur der sicheren Abwicklung des "inneren Flugbetriebs" dienen. Soweit solche Einrichtungen zu einer wesentlichen Ausweitung der Kapazität dienen könnten, käme die Notwendigkeit einer Betriebsänderungsgenehmigung in Betracht. Die für die Anwendung des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG im Fall der wesentlichen Betriebsänderung anzustellenden Erwägungen können auf die Frage der Wesentlichkeit der Anlageänderung nicht ohne weiteres übertragen werden (vgl. Hofmann/Grabherr, § 8 Rdnr. 32 am Ende; zur Betriebsänderung BVerwG, NVwZ 1989, 750).

Bei Heranziehung dieser Gesichtspunkte liegt keine beabsichtigte wesentliche Anlagenänderung vor, die die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens begründen könnte. Die geringfügige Erweiterung der Vorfeldflächen gibt dem möglichen Flugbetrieb und der Anlage kein gleichsam neues Gesicht. Die Erneuerung bzw. Verbesserung der Anlagen für das Instrumentenlandesystem und die Toweranlagen beziehen sich auf die Verbesserungen der Flugsicherheit und verbleiben im Innenraum des flugtechnischen Betriebssystems, ohne Fragen der Beeinträchtigung Dritter neu aufzuwerfen. Dabei verkennt der Senat nicht, daß für die Anwendung der Verfahren Hindernisfreiheit notwendig ist, die vorliegend etwa weit außerhalb der Flughafenanlage selbst die Notwendigkeit der Hindernisbeseitigung (Bäume)

begründen kann. Diese Fragen werden aber vorliegend nicht durch die angefochtene Genehmigung geregelt; vielmehr durfte die Behörde davon ausgehen, daß es der Überwindung von Rechten Dritter insoweit nicht bedarf, weil Vereinbarungen abgeschlossen werden können, und daß eventuell aufgeworfene öffentlich-rechtliche Fragen des Eingriffs in Natur und Landschaft außerhalb des Genehmigungsverfahrens einer Klärung zugeführt werden können. Die Genehmigungsbehörde hatte mangels Konzentrationswirkung des Genehmigungsverfahrens insoweit lediglich zu prüfen, ob durch rechtliche Hindernisse die Durchführbarkeit des zur Genehmigung gestellten Betriebs grundsätzlich in Frage gestellt wäre. Für diese Prüfung bedurfte es der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nicht.

Es ist im übrigen offenkundig, daß der hier in Rede stehende Vorgang im Hinblick auf das Gewicht der Frage der Unterbringung einer Flughafenanlage im Raum nicht mit der Neuanlegung vergleichbar ist; vielmehr sind sämtliche raumbedeutsamen Eingriffe - vom Betrieb des Flughafens abgesehen -, nämlich soweit sie mit der Anlagenherstellung verbunden sind, bereits bei der Anlegung der militärischen Einrichtung vollzogen worden. Daß diesen Eingriffen als Legitimation der Planrechtfertigungszweck der militärischen Belange zugrunde lag, nicht aber ein ziviles Vorhaben, ändert nichts daran, daß für das zivile Vorhaben eben wegen der Vorwirkungen ein erneuter Eingriff insoweit - anderes gilt für die Aufnahme des Betriebs - nicht erforderlich ist.

Von einem legalen Bestand der Anlage selbst ist im Sinne des Luftverkehrsgesetzes auszugehen. Der Flugplatz wurde legal als Militärflugplatz betrieben. Dies ergibt sich daraus, daß er unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg von französischen Besatzungsmächten unter Besatzungsrecht angelegt wurde und der Betrieb aufgenommen wurde. Er wurde in der Folgezeit von alliierten Truppen im Rahmen der Stationierungsregelung weiter genutzt. Einer erneuten luftverkehrsrechtlichen Regelung nach