

16. Mai 2007

Anlage zu TOP 11

20 D 128/05.AK
20 D 133/05.AK
20 D 136/05.AK
20 D 137/05.AK
20 D 138/05.AK
20 D 139/05.AK
20 D 9/06.AK
20 D 14/06.AK
20 D 15/06.AK

In dem heutigen Verkündungstermin wurde folgender Tenor verkündet:

Die Verfahren werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

Die Klagen werden abgewiesen.

Die Kläger – die des Verfahrens zu 7. nach Kopfteilen, die des Verfahrens zu 9. als Gesamtschuldner – tragen jeweils die bis zur Verbindung der Verfahren in ihren Verfahren entstandenen Kosten einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, ferner die ab Verbindung entstandenen eigenen Kosten und nach folgenden Anteilen die Gerichtskosten sowie die Kosten des Beklagten und der Beigeladenen: Die Klägerinnen der Verfahren zu 1. bis 6. jeweils 4/37, die Kläger des Verfahrens zu 7. 11/37, die Kläger der Verfahren zu 8. und 9. je 1/37.

Die Klägerinnen und Kläger dürfen die jeweils gegen sie gerichtete Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des belzutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Gläubiger vor der Vollstreckung in entsprechender Höhe Sicherheit leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

2

Ferner wurde den Klägerinnen und Klägern sowie dem Beklagten zu den Anträgen der Beigeladenen hinsichtlich der Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes eine Stellungnahmefrist bis zum 2. Juni 2007 (eingehend bei Gericht) eingeräumt.

Pressemitteilung

Der 20. Senat des Oberverwaltungsgerichts hat die Klagen von 8 Städten und 14 Privatpersonen gegen die Änderung der Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf abgewiesen. Den entsprechenden Bescheid vom 9. November 2005 hat das beklagte Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen während der vier Tage umfassenden mündlichen Verhandlung in verschiedenen Punkten geändert. Die Genehmigungsänderung zielt auf eine Erweiterung der Nutzungsmöglichkeit des Flughafens, der in seinem Ausbauzustand unverändert bleibt. Die Klägerinnen und Kläger halten insbesondere die Anhebung der Zahl der zulässigen planmäßigen Landungen von Strahlflugzeugen in der ersten Nachtstunde (22.00 bis 23.00 Uhr), in der Starts dieser Flugzeuge untersagt sind und bleiben, für ungerechtfertigt und die Verkehrserweiterung durch Erhöhung der Zahl der zuzulassenden Flugbewegungen in den übrigen Betriebsstunden sowie die Zahl der in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres insgesamt maximal durchzuführenden Flugbewegungen für einen Verstoß gegen die Grundlagen der Zulassung des Baus der Parallelbahn und gegen den auf diese Bahn bezogenen sog. Angerland-Vergleich. Die für die Zukunft zu erwartenden Wirkungen des Flugverkehrs am Flughafen der zu den Verfahren beigeladenen Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) werden als unzumutbar betrachtet. Das Gericht ist dem nicht gefolgt. Es hat weder für die Änderungen insgesamt noch für einzelne Aspekte der Einwirkungen auf die Klägerinnen und Kläger durchgreifende Mängel festgestellt. In der mündlichen Urteilsbegründung wurde vor allem ausgeführt:

Dem Verkehrsflughafen komme eine erhebliche Bedeutung für das Verkehrsgeschehen im Wirtschaftsraum Rhein/Ruhr zu. Die Darlegungen der FDG und des Ministeriums, dass die Genehmigung in der bislang geltenden Fassung die Nutzung der Infrastrukturanlage in einer Weise deckele, die den Flughafen von der allgemeinen Entwicklung des Luftverkehrs löse und einen beträchtlichen Teil der Nachfrage nach Start- und Landemöglichkeiten unbefriedigt lasse, seien überzeugend. Es entspreche nicht dem Charakter von Anlagen, die – wie neben etwa Straßen und Eisenbahnen auch Flughäfen – der allgemeinen Nutzung zu Verkehrszwecken zur Verfügung gestellt seien, Sinn und Zweck der Verkehrsvorgänge jeweils zu prüfen und zu gewichten. Insofern genüge – auch nach der höchstichterlichen

Rechtsprechung – das an den Flughafen herangetragene Interesse an der Durchführung von Starts und Landungen. Die von Klägersseite als unüberwindbar angesehenen Schranken bestünden nicht. Zwar treffe es zu, dass in dem Planfeststellungsbeschluss, durch den der Bau der zweiten Bahn zugelassen worden sei, bestimmte Vorgaben für den Betrieb gemacht worden seien, die jetzt aufgegeben oder relativiert würden. Es handele sich dabei aber nicht um Aussagen, die den Regelungskern des Planfeststellungsbeschlusses, die Errichtung zusätzlicher Verkehrsanlagen, beträfen, sondern um eine aus Anlass der Erweiterung des Bahnsystems verfügte Änderung der nunmehr erneut geänderten Betriebsgenehmigung. Auf den Angerland-Vergleich könne sich nur die klagende Stadt Ratingen berufen, da sie Rechtsnachfolgerin von Gemeinden sei, die am Vergleichsabschluss beteiligt gewesen seien. Diese Vereinbarung, die schwerpunktmäßig auf einen Ausgleich zwischen den Expansionswünschen des Flughafens hinsichtlich seiner Anlagen und den gemeindlichen Besorgnissen um ihre Entwicklung gerichtet gewesen sei, beschränke den Flugbetrieb dahin, die Parallelbahn nur als Ausweichbahn und im Übrigen in Zeiten des Spitzenverkehrs mitzubenutzen. Die bisher in der Betriebsgenehmigung enthaltene Umschreibung der Zeiten des Spitzenverkehrs in Anknüpfung an Wartezeiten für Flugzeuge habe sich als untauglich erwiesen und zu einer sehr weitgehenden Mitbenutzung der Parallelbahn geführt. Die jetzige Lösung, die Parallelbahnnutzung zur Vermeidung von Verspätungsflügen nach 22.00 Uhr für die letzte Tagesstunde vorzuschreiben und darüber zugleich auf maximal die Hälfte der Wochenstunden zu begrenzen, sei angesichts der Anzahl und der Auswahl der Stunden nach dem jeweiligen Nachfragedruck von Fluggesellschaften noch mit dem Vertrag vereinbar. Bei einem weitgehend hohen und ohnehin nicht ganz zu befriedigenden Verkehrsinteresse versage die Vorstellung einer engen und schmalen Spitze. Es sei nach den praktischen Erfahrungen und sachverständigen Abschätzungen nicht zweifelhaft, dass entgegen den Annahmen der Klägerinnen und Kläger die je Stunde für die Hauptbahn zunächst zugelassenen 40 Bewegungen dort abgewickelt werden könnten. Die Prüfung, ob auch mehr möglich sei, habe sich das Ministerium vorbehalten. In der Zeit der Mitbenutzung der Parallelbahn 47 Bewegungen pro Stunde abwickeln zu können, sei ebenfalls einleuchtend. Zur Sicherstellung der Zumutbarkeit der Wirkungen des Luftverkehrs in der Flughafenumgebung habe sich das Ministerium an anerkannten Grundsätzen orientiert und ein insgesamt akzeptables Reglement zur Anwendung gebracht. Dies umfasse insbe-

sondere Maßnahmen des passiven Schallschutzes und Entschädigungsleistungen. Zur Feststellung der danach Begünstigten habe das Ministerium Schutzzonen festgelegt, die jedoch die Berücksichtigung von außerhalb liegenden Sonderfällen nicht ausschlossen. Diese Vorgehensweise und ihre konkrete Anwendung seien nicht zu beanstanden. Die zahlreichen und zum Teil sachverständig unterstützten Angriffe insbesondere gegen die Ermittlung des künftig auf die Umgebung einwirkenden Lärms seien nicht berechtigt. Sie missachteten vor allem, dass in die Ermittlung zahlreiche Prognosen zur Verkehrsentwicklung eingingen und dass eine bestimmte Methode zugrunde gelegt werden müsse, um Aussagen zu erhalten, die eine Beurteilung anhand vorgegebener Kriterien ermögliche. Die gutachterlichen Aussagen zur Lärmentwicklung und Lärmwirkung erlaubten auch eine verlässliche Aussage zur Frage drohender Beeinträchtigungen bei anderen Objekten als Wohngebäuden, insbesondere bei öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Verwaltungsgebäuden, sowie in Bezug auf die gemeindlichen Planungen. Dass das Ministerium bei den öffentlichen Einrichtungen davon ausgegangen sei, für sie sei zur Lärminderung grundsätzlich ein weitgehendes Geschlossenhalten der Fenster bei zwischengeschobenen Stoßlüftungen zumutbar, sei nicht zu beanstanden. Die Überzeugung, dass eine der klagenden Städte tatsächlich in nennenswerter Weise in ihrer Planung und Entwicklungsmöglichkeit gerade durch die Betriebserweiterung behindert werde, sei nicht zu gewinnen.

Für den Flugverkehr in der ersten Nachtstunde sei in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine erhöhte Schutzwürdigkeit der Umgebung einzustellen. Zwar erfordere dieser Teil der Nachtzeit nach dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis nicht den Schutzstandard, der für die sog. Kernzeit der Nacht anzuerkennen sei. Es müsse aber doch eine Situation gegeben sein, die sich vom allgemeinen Geschehen über Tage abhebe. Diese Voraussetzung sei in Bezug auf den streitigen Bescheid zu bejahen. Es sei plausibel gemacht worden, dass Passagierinteressen wegen der Nutzung der vollen Tageszeit am Abflugort oder wegen des Weiterflugs im Anschluss an einen Fernflug von einem der größeren Flughäfen und Unternehmerinteressen an einem zeitlich weitgreifenden Einsatz der Flugzeuge durch entsprechende Planung der Umläufe sowie an der Inanspruchnahme der Wartungseinrichtungen am Flughafen Düsseldorf für die Schaffung weiterer Landemöglichkeiten zwischen 22.00 und 23.00 Uhr sprächen.

Der nunmehr festgelegte Umfang von 33 Landungen sei angesichts des Gestaltungsspielraums des beklagten Ministeriums nicht zu beanstanden. Die Zahl liege zwar im oberen Bereich des Vertretbaren, respektiere aber noch den Übergangscharakter vom normalen Tagesgeschehen zur Nachtruhe. Obwohl die Landungen regelmäßig aus einer Betriebsrichtung erfolgten und in der ersten Nachtstunde nur Landungen zulässig seien, drohe im Vergleich zum Tagverkehr zumindest noch keine Verschlimmerung, da etwa auch in der letzten Tagesstunde die Landungen das Verkehrsgeschehen am Flughafen dominierten. Das Schutzkonzept für die Nachtzeit, das der Genehmigungsänderung zugrunde liege, sei in sich noch hinreichend stimmig und trage gezielt dem Umstand Rechnung, dass die geregelten Veränderungen nur die erste Nachtstunde beträfen und dass sich die lauten Lärmereignisse in den ersten Nachtstunden konzentrierten. Der im Herbst dieses Jahres greifende Ausschluss des nächtlichen Verkehrs mit schweren Propellermaschinen lasse zudem eine gewisse Entlastung erwarten.

Auch hinsichtlich der außerhalb des Fluglärms eintretenden Wirkungen seien keine Unzulänglichkeiten festzustellen. So habe aus Anlass der jetzigen Betriebserweiterung die Wirbelschleppenproblematik nicht grundsätzlich angegangen werden müssen. Das Ministerium habe es, zumal fundierte Erkenntnisse zur Konkretisierung des Gefährdungspotentials nicht bekannt und aufgezeigt seien, bei dem pragmatischen Weg der Untersuchung und gegebenenfalls Abhilfe durch die DFG auf Veranlassung eines Hauseigentümers belassen dürfen. Auf Besonderheiten in Einzelfällen, insbesondere auf die besondere körperliche Konstitution einzelner Menschen oder auf eine vom durchschnittlichen Maß abweichende Bausubstanz, habe im Genehmigungsbescheid wegen der zulässigen und nötigen pauschalierenden Betrachtung bei einer Anlage mit weitreichenden Emissionen nicht eingegangen werden müssen. Die Belästigung durch sonstige Wahrnehmungen des Flugverkehrs, insbesondere das Überflugerleben, eventuelle Schattenwürfe oder Vibrationen, sei weitgehend individueller Natur und trete nach sachverständiger Beurteilung insgesamt hinter das Lärmerlebnis zurück.

Das Oberverwaltungsgericht hat die Revision nicht zugelassen. Hiergegen ist die Möglichkeit der Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht gegeben.