

Hessischer Verwaltungsgerichtshof
Brüder-Grimm.Platz 1-3

34117 Kassel

19. Juni 2002

Verwaltungs k l a g e

(von 17 Musterkläger aus Flörsheim (Kernstadt), Mörfelden-Walldorf, Offenbach, Weilbach und Wicker, die hier aus Datenschutzgründen nicht genannt werden)

-Kläger-

Prozessbevollmächtigter:
Rechtsanwalt Matthias Möller-Meinecke, Am Plan 30, 99438 Tiefengruben (b. Weimar)

g e g e n

das Land Hessen, endvertreten durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden (Zeichen VI 8 – 66 m 04.03.02.07)

-Beklagte-

wegen: Luftverkehr (teilweiser Widerruf, Einschränkung, Konkretisierung bzw. Modifizierung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung bzw. Planfeststellung zum Betrieb des Flughafens Frankfurt/Main

Streitwert: je betroffenes Wohngrundstück 10.000 Euro

Namens der Kläger erhebe ich Verwaltungs klage. Ich werde beantragen:

Der Beklagte wird unter teilweise Abänderung bzw. Aufhebung früherer Bescheide und insbesondere des Bescheides vom 30. Mai 2001 (Az.: VI 8 – 66 m 04.03.02.07) verpflichtet, den Antrag der Kläger vom 11. Mai 2001 zugunsten des teilweisen Widerrufs und der Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 23. März 1971 bzw. der luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen des Flughafens Frankfurt (Main) um folgende beschränkende Betriebsregelungen zu bescheiden:

Für den Betrieb des Flughafens Frankfurt (Main) wird für alle Flugzeuge (mit und ohne Lärmzulassung nach ICAO – Anhang 16, Band I Kapitel 2) ein Verbot der Starts und Landungen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr angeordnet. Ausgenommen sind Landungen in Notfällen, Notsituationen oder aufgrund einer Entscheidung der Luftsicherheit bzw. der zuständigen Behörde bei kritischen Situationen bezüglich des Luftraumes (Nachtflugverbot).

Klagebegründung:

I. Sachverhalt

Zusammengefaßt begehren die Kläger von der Beklagten mit einem auch nach 13 Monaten nicht beschiedenen Antrag vom 11. Mai 2001 Maßnahmen des Lärmschutzes gegenüber Fluglärm. Die volljährigen Kläger sind Eigentümer selbstgenutzter Wohnimmobilien; die minderjährigen Kläger sind die Kinder dieser Immobilieneigentümer. Die Wohnimmobilien der volljährigen Kläger liegen in Wohngebieten der Flughafenanliegerkommunen Flörsheim-Kernstadt, Flörsheim-Wicker, Flörsheim-Weilbach, Offenbach (Main) und Mörfelden-Walldorf. Die Wohnimmobilien der Kläger liegen im Einwirkungsbereich der Fluglärmimmissionen der auf dem Flughafen Frankfurt (Main) startenden und landenden Flugzeuge.

Dazu im Detail:

Der im Jahr 1936 gegründete ehemalige "Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main" hat in den vergangenen Jahren eine stürmische **Expansion** sowohl des Ausbaues seiner auch flugseitigen Infrastruktur als auch seiner Verkehrszahlen betrieben. Die 1947 gegründete "Verkehrsaktiengesellschaft Rhein-Main" nahm im Jahr 1949 das parallele Start- und Landebahnsystem in Betrieb. Die Verlängerung dieser in Ost-West-Richtung verlaufenden beiden parallelen Bahnen wurde von ihrer Rechtsnachfolgerin, der Flughafen Frankfurt Aktiengesellschaft, Ende der sechziger Jahre betrieben. Der Hessische Minister für Wirtschaft und Verkehr hat mit seinem Erlass vom 23.08.1966 seine früher erteilten Genehmigungen zur Anlage und zum Betrieb des Flughafens Frankfurt am Main gemäß § 6 Abs. 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG in der Fassung vom 22.10.1965) geändert; die neue Genehmigung beinhaltet die Verlängerung der Start- und Landebahnen Nord und Süd und die Neuanlage einer Startbahn 18 West sowie deren Betrieb für Starts in Richtung Süd. Zeitlich anschließend wurde das luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsverfahren abgeschlossen. Das zuständige Landesministerium erließ unter dem 26. März 1968 erstmals einen Planfeststellungsbeschuß, der die Verlängerung der vorhandenen Parallelbahnen in Ost-West-Richtung regelte. Dieser Planfeststellungsbeschuß wurde durch den Hessischen Verwaltungsgerichtshof aufgehoben. Der letzte **Planfeststellungsbeschuß** vom 23. März 1971 betreffend den Ausbau des Flughafens Frankfurt a. M. des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik zielt mit der Baugenehmigung für eine neue Startbahn ("18 West") auf eine Verbesserung der Fluglärmimmissionen des Flughafenbetriebs indem er feststellt: "Die westlich des Flughafens liegenden besiedelten Gebiete werden von den vorherrschend in dieser Richtung erfolgenden Starts entlastet." (PFB S. 10) Der Planfeststellungsbeschuß 1971 prognostiziert eine Steigerung

- der "Zahl der möglichen Flugbewegungen unter Instrumentenflugregeln in den Spitzenzeiten des Verkehrs" von 1971 "bestenfalls" 40 je Stunde auf 70 Flugbewegungen" je Stunde (PFB S. 10),
- der Fluggastzahlen für das Jahr 1980 auf "30,7 Millionen"/Jahr,
- des Luftfrachtaufkommens für das Jahr 1980 auf "3 Millionen Tonnen" und
- der Anteile des Flughafens am bundesrepublikanischen Luftverkehr dahin, daß die Anteile (29,6 % Passagiere ohne Transit, 62,9 % Luftfracht ohne Transit, 55,3 % Luftpost) "leicht ansteigen" (PFB S. 5 f.).

Zum Fluglärm verfügt der bestandskräftige Beschluß:

"Der Flughafenunternehmer soll darauf hinwirken, dass bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren unter Berücksichtigung der neuesten Erkenntnisse der Technik

dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens so weit wie möglich Rechnung getragen wird." (PFB Auflage 10,S. 3)

Zur Begründung wird u.a. festgestellt:

"...Gesundheitsschäden durch Fluglärm sind unter den im medizinischen Gutachten aufgestellten Voraussetzungen nicht zu erwarten ... Insgesamt gesehen ergibt der Ausbau des Flughafens eine Verbesserung der Lärmsituation..." (PFB S. 19).

Dieser Planfeststellungsbeschuß war Gegenstand gerichtlicher Überprüfung u.a. des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. März 1974 (BVerwG IV C 42/73) und des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes zuletzt vom 10. September 1976 und vom 21. Oktober 1980.

Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung vom 23. August 1966 wurde im Jahr 1977 ohne Beteiligung der Antragsteller erweitert (Nachrichten für Luftfahrer Nr. 86/77).

Die Nachtflugbeschränkungen vom 30. November 1971 für einzelne Landungen wurde am 30. Juli 1999 modifiziert. Seit dem letzten Planfeststellungsbeschuß aus dem Jahr 1971 wurde die gesamte luftseitige Infrastruktur des Flughafens zur Bewältigung wesentlich höherer Passagier- und Frachtzahlen ausgebaut. Dazu wurde jeweils kein neues luftverkehrsrechtliches Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahren durchgeführt, sondern die Genehmigungen in einer Vielzahl von Einzelbaugenehmigungen ohne Beteiligung der Kläger erteilt. So wurde im Jahr 1972 ein neues Terminal und der unterirdische Flughafenbahnhof eröffnet. Im Jahr 1994 kam das Terminal 2 und eine Verbindung zum bestehenden Terminal mit der Hochbahn Sky Line hinzu. Zwei Jahre später zog die FAG-Frachtabfertigung in die auf dem Gelände der ehemaligen US Air Base gelegene neugebaute CargoCity Süd um (1996). Im Jahr 1997 wurde der neue Flugsteig D zwischen den beiden Terminals 1 und 2 in Betrieb genommen. Im Jahr 1998 wurde das Richtfest für den neuen ICE-Bahnhof an der Autobahn A3 gefeiert. Zwischenzeitlich waren auch die Flugbetriebsflächen, einschließlich der Vorfelder, erheblich erweitert worden.

Die Folge dieser baulichen Expansion ist eine außergewöhnliche Steigerung der **Flugbewegungen**, der Passagierzahlen und des Frachtumschlages. So haben sich die im Planfeststellungsbeschuß aus dem Jahre 1971 prognostizierten Zahlen der mit der Ausbauplanung angestrebten 70 Flugbewegungen unter Instrumentenflugbedingungen in der Spitzenstunde auf real 97 Flugbewegungen gesteigert. Die Prognose des Planfeststellungsbeschlusses wird damit in der Praxis des Jahres 2000 um 38 % übertroffen. Die im Planfeststellungsbeschuß auf 30 Millionen prognostizierte Zahl der Passagiere wird im Jahr 2000 um 58 % übertroffen.

FRA	1969	Prognose 1980	2000	
Flugbewegungen			458.731	
PAX	8 Mio	30,7 Mio	49 Mio	
Luftfracht	0,3 Mio to	3 Mio to	1,5 Mio to	
Flugbewegung/h	40	70	97	

Auch dazu im Detail: Im Jahr 2000 zählte die FAG insgesamt 458.731 Starts und Landungen. Erstmals lag die durchschnittliche Anzahl der Flugbewegungen pro Tag bei 1.253. Spitzentag war der 29. September 2000 mit 1.418 Flugbewegungen. In der Spitzenstunde wurden erstmals 97 Flugbewegungen erreicht.

Mit einem Passagieraufkommen von 49.369.429 wurde im Jahr 2000 ein neuer Höchststand erreicht. Gegenüber dem Vorjahr bedeutete dies eine Steigerung von 7,6 Prozent. Spitzenmonat war der September mit 4.775.471, Spitzentag der 29. September mit 182.259 Fluggästen. Das Frachtaufkommen des Jahres 2000 betrug 1.589.428 Tonnen; gegenüber dem Vorjahr bedeutete dies eine Steigerung von 11,3 Prozent.

Zur **Nachtzeit** zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr dürfen am Flughafen Frankfurt nur die gemäß internationaler ICAO-Klassifikation verhältnismäßig leiseren "Kapitel-3"-Flugzeuge eingeschränkt landen, jedoch uneingeschränkt starten. Die lautereren "Kapitel-2"-Flugzeuge dürfen zwischen 20:00 und 06:00 Uhr weder starten noch landen. Die auf dem Flughafen Frankfurt am Main abgewickelten Nachtflüge haben sich allein zwischen dem Jahr 1985 und dem Jahr 2000 um den Faktor fünf gesteigert:

Jahr	Nachtflüge
1985	10.905
1990	25.500
1995	27.959
1999	43.624
2000 (geschätzt)	48.000
2001 (geschätzt)	53.000

Im Rahmen der Amtsermittlung in dem eingeleiteten Verwaltungsverfahren ist die Zahl der Nachtflüge im Zeitpunkt der letzten Planfeststellung, dem Jahr 1971, und der Folgejahre durch den Beklagten aufzuklären.

Diese Ausweitung des Flugbetriebs bewirkt in den unter den An- und Abflugschneisen des Frankfurter Flughafens liegenden Außen- und Innenwohnbereichen der Kläger Lärmimmissionen durch Einzel- und Dauerschallpegel, die zu erheblichen Belästigungen aber auch – auf längere Sicht – zu Gesundheitsbeeinträchtigungen bis hin zu Herz-Kreislaufschädigungen für die klagenden Eigentümer des selbstgenutzten Wohneigentums und ihre mitwohnenden Familienangehörigen führen werden.

Die Lärmsachverständigen Dres. Kühner und Knauß haben im Auftrag der Stadt Flörsheim am Main, in welcher die Kläger zu 1-8 und 16-171 wohnen, den Fluglärm auf Grundlage der von der Fraport AG zur Verfügung gestellten Flugdaten für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 1999 berechnet und gemessen.

Die Messungen wurden an fünf Punkten im Stadtgebiet von Flörsheim durchgeführt:

Meßpunkt Nr.	Ort	repräsentativ für
MP 2	Im Stadtteil Wicker an der KITA in der Odenwaldstraße	Wohngebiete in Wicker
MP 3	Im Stadtteil Weilbach an der Grundschule, nördlich Schulstraße	Wohngebiete in Weilbach
MP 4	Kernstadt am Neuen Friedhof im Riethweg	Wohngebiete in der nordöstlichen Kernstadt
MP 5	Kernstadt Bauhof an der Böttgerstraße	Stadtteil Keramag
MP 6	Kernstadt am Stadtgarten an der Artelbrückstraße	Wohngebiete in der südlichen Kernstadt

Für die Kläger zu 1 bis 3 ist der Meßpunkt 6 repräsentativ, für die Kläger zu 4 bis 6 eine Mittelung zwischen den Meßpunkten 4 und 6, für die Kläger 11 bis 14 ist der Meßpunkt 2 repräsentativ und für die Kläger 16 und 17 ist der Meßpunkt 3 repräsentativ.

Die im Jahr 2000 durchgeführten Lärmmessungen erbrachten folgende Ergebnisse:

- in dB(A)-	MP 2	MP 3	MP 4	MP 5	MP 6	Erläuterung
Leq(4),m	59,6	53,4	57,1	54,6	54,5	LrFlGesetz
Leq(4),10	61,1	55,6	58,6	59,6	58,1	10% lauteste Tage
LDIN,t,m	63,1	56,3	60,7	56,9	57,1	LrFlTag, DIN 45643
LDIN,t,10	64,6	57,9	62,4	61,6	60,1	10% lauteste Tage
LDIN,n,m	58,7	53,3	56,2	59,9	54,7	LrFl, Nacht
LDIN,n,10	61,4	55,9	58,4	58,1	59,1	10% lauteste Tage

Lmax,t,m	79,5	69,8	76,0	70,8	69,0	Mittl. Maximalpegel tags
Lmax,t,10	83,4	72,4	79,1	74,4	71,9	10% lauteste Tage
Lmax,n,m	74,7	67,5	70,9	71,6	69,1	Mittl. Maximalpegel nachts
Lmax,n,10	80,1	69,6	73,1	75,1	72,4	10% lauteste Nächte
Ldn,m	61,6	55,2	59,1	55,8	56,3	Mittl. Tag-Nacht-Pegel
Ldn,10	62,9	56,9	60,6	60,6	59,9	10% lauteste Tage
Ln,m	51,0	46,2	49,1	46,9	48,1	Nachtpegel
Ln,10	54,1	48,4	51,1	51,1	52,6	10% lauteste Nächte
NAT70d	91,1	28,4	74,5	45,3	30,3	Number of events >70 dB tagsüber
NAT70n	3,6	1,4	5,3	3,3	3,4	Number of events >70 dB nachts
% A	35	28,9	37,7	22,2	37,5	Aufweckwahrscheinlichkeit -10 dB
% A	55	44,2	59,6	66,9	109,2	10% lauteste Tage
% A	24,5	18,1	24,9	15,2	23,7	Aufweckwahrscheinlichkeit -15 dB
% A	39,1	28,9	35,9	45,3	74,1	10% lauteste Tage
Nd	113,9	113,8	105,4	118,6	151,5	Mittlere Zahl an deutliche wahrnehmbaren Flügen tags
Nn	11,9	12,0	14,3	7,9	15,4	Mittlere Zahl an deutliche wahrnehmbaren Flügen nachts

Zum **Berechnungsverfahren** sind zwei Besonderheiten zu beachten. Die zur Berechnung des Fluglärms existierende Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen (AzB) nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm stammt noch aus dem Jahr 1971 (GMBL 1971, 1975); ihre Datenblätter mit den Oktavpegeln, Richtungsfaktoren und Höhen zu den unterschiedlichen Flugzeugklassen sind durch die Inbetriebnahme erheblich leiserer Flugzeuge überholt, weshalb Kühner/Knauß die realitätsnäheren Datenblätter der erst im Entwurf vorliegenden Neufassung der AzB zu Grunde gelegt haben.

Kühner/Knauß berechnen die Beurteilungspegel für den Fluglärm nach zwei unterschiedlichen Halbierungsparametern ($q=3$ und $q=4$); dieser Halbierungsparameter gibt bei zeitunabhängigen Pegeln die Pegelerhöhung in dB an, die zu dem gleichen Mittelungspegel führt, wenn die Geräuschkdauer halbiert wird. Der Halbierungsparameter $q=4$ wird von dem Gesetz zum Schutz gegen den Fluglärm und der AzB zu Grunde gelegt. Dagegen legt die für Verkehrsgeräusche maßgebliche 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz ebenso wie die Magnetschwebbahnverordnung den Halbierungsparameter $q=3$ zu Grunde, weshalb allein dieser Parameter die Vergleichbarkeit von Fluglärm mit anderem Verkehrslärm eröffnet. Kühner/Knauß berichten auf Grund Ihrer Erfahrungen mit der Messung von Fluglärm, daß der Halbierungsparameter $q=4$ bei weniger als 4 Mio. Flugbewegungen/Jahr zu einer deutlichen Privilegierung des Fluglärms führt. Das Umweltbundesamt schlägt als Konsequenz vor (UBA, Fluglärmwirkungen, 2000, Seite 6), unter Aufgabe des derzeitigen Lärmbewertungsverfahrens einen Halbierungsparameter von $q=3$ und ein Beurteilungsverfahren auf der Basis von Mittelungspegeln für den Tag und für die Nacht mit einer Beurteilungszeit von 16 bzw. 8 Stunden einzuführen.

Die Berechnung führte zu folgenden Ergebnissen:

In dB(A)	MP 2	MP 3	MP 4	MP 5	MP 6
Ldn,m	62,3	57,8	62,3	56,2	59,1
Ldn,10	62,3	58,8	63,3	56,2	59,1
Ln,m	54,6	50,1	55,3	47	50,7
Ln,10	54,7	50,1	56,3	48	54,5

Die erkennbaren Abweichungen zwischen Messungen und Berechnungen am Meßpunkt 4 und 5 erklären sich aus der dortigen Störbelastung durch den zusätzlichen Eisenbahnlärm.

Der für eine erhebliche Belästigung im Sinne des § 3 BImSchG maßgebliche Grenzwert des mittleren Tag-Nacht-Pegels und desselben Pegels für die 10 lautesten Tage von 53 dB(A) wird

an allen fünf Meß- und Berechnungspunkten im Stadtgebiet von Flörsheim durch die Fluglärmimmissionen erheblich überschritten; dabei reichen die Überschreitungen am Meßpunkt 2 bis zu 10 dB(A). Der für eine erhebliche Belästigung maßgebliche Grenzwert des Nachtpegels von 43 dB(A) wird gleichfalls an allen Meß- und Berechnungspunkten überschritten; hier reichen die Überschreitungen am Meßpunkt 2 an den 10 % der lautesten Tage sogar das Maß von 11 dB(A).

Die stärksten Belastungen durch Fluglärm gehen in Flörsheim für die Wohngebiete im Stadtteil Wicker und in der Kernstadt zwischen dem Main und der Weilbacher Straße, wobei die anderen Wohngebiete nur geringfügig geringer belastet sind.

Nach den Auswertungen des Sachverständigen Kühner bewirkt die gegebene Fluglärmbelastung bei gekippten Fenster, daß durchschnittlich jeder vierte Anwohner in Wicker sowie in der Kernstadt von Flörsheim einmal pro Nacht durch einen Überflug aufgeweckt wird; in lauten Nächten wird mindestens jeder Dritte aufgeweckt.

In lauten Nächten werden die Hälfte der mit offenen Fenster Schlafenden einmal durch den Fluglärm aufgeweckt.

Noch deutlicher werden die Schlafstörungen durch den Fluglärm, wenn die mittleren **Maximal**pegel der nächtlichen Überflüge betrachtet werden; diese liegen nämlich zwischen 67,5 und 74,7 dB(A) und überschreiten den von dem Sachverständigen Kühner aus der TA Lärm abgeleiteten Schwellenwert von 60 dB(A) um bis zu 15 dB(A). Die Lärmspitzen der lautesten Überflüge am Tage liegen – mit Ausnahme der Messung am Bauhof – an allen Meßpunkten über 95 dB(A). Für die zur Schule gehenden oder dort unterrichtenden Kläger bzw. für die in Flörsheim an anderen Institutionen oder freiberuflich arbeitenden Kläger ist als Folge der häufigen Überflüge ihre Kommunikation durchschnittlich 75 Minuten an jedem Arbeitstag durch Fluglärm gestört. Beim Aufenthalt der Kläger in ihren Außenwohnbereichen fehlt die Dämmwirkung gekippter Fenster, so daß sich die Kommunikationsstörungen auf mehr als zwei Stunden am Tag summieren (Kühner, Seite 64).

Die auf der Seite 27 des “Schallimmissionsplanes” von Kühner/ Knauß dargestellten Beurteilungspegel weisen tagsüber für die Wohngebiete in der Kernstadt südwestlich der Hans-Böckler-Straße und in dem Stadtteil Weilbach der Stadt Flörsheim am Main die höchsten Belastungen auf.

Nachts weisen die Gebiete in der Kernstadt nordöstlich der Poststraße und im Stadtteil Wicker die stärksten Belastungen auf.

Fluglärmbelastung an den Wohnorten der anderen Kläger

Die Messungen und Berechnungen des Fluglärms durch Kühner/ Knauß für Wohngebiete in Flörsheim waren die ersten den Klägern zugänglichen sachverständig ermittelten Fluglärmimmissionen, die nicht von der FAG bzw. Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide stammen. Nach der eigenen Ermittlung des Flughafenbetreibers überschreiten die Fluglärmbelastungen in der Mehrzahl der anderen Wohnorte das Maß der in Flörsheim ermittelten Belastungen zum Teil um bis zu 10 dB(A); jedenfalls nachts ist es an den Wohnorten aller außerhalb von Flörsheim wohnenden Kläger nach Angaben des Flughafenbetreibers Fraport lauter als in Flörsheim.

Ort	FAG Messung des Leq (4) DIN 45643 tags 06-22 Uhr	FAG Messung des Leq (4) DIN 45643 nachts 22-06 Uhr
Flörsheim	Basis = 54 dB(A)	Basis = 42 dB(A)
Büttelborn	+/- 0 dB(A)	+ 10 dB(A)
Frankfurt Süd	+ 3 dB(A)	+ 9 dB(A)
Kelsterbach	- 2 dB(A)	+ 5 dB(A)
Klein-Gerau	- 1 dB(A)	+ 8 dB(A)
Mörfelden	+ 2 dB(A)	+ 8 dB(A)
Neu Isenburg	+ 1 dB(A)	+ 6 dB(A)

Offenbach-Lauterborn	+ 5 dB(A)	+ 10 dB(A)
Raunheim	+ 7 dB(A)	+ 10 dB(A)
Rüsselsheim Opelbrücke	+ 5 dB(A)	+ 8 dB(A)

Nach der Bewertung des Sachverständigen Kühner überschreiten in den Wohngebieten von Flörsheim-Wicker die Höhe der Überflugpegel, deren Dauer, Frequenzstruktur und Anzahl sowohl am Tage als auch in der Nacht

“das Maß der Unzumutbarkeit” (Kühner, S. 66).

Aus der Auswertung der FAG folgt, daß diese Bewertung auch für die Wohnorte der nicht in Flörsheim wohnenden 61 Antragsteller zutrifft, wobei diese Bewertung für Kelsterbach und Klein Gerau derzeit nur für die Nachtzeit belegbar ist. Die seit letztem Jahr weiter steigenden Luftverkehrszahlen sprechen dafür, daß auch hier tagsüber die Belastung gestiegen ist.

Die Lärmsachverständigen Dres. Kühner und Knauß haben auch im Auftrag auch der Stadt Mörfelden-Walldorf, in welcher die Kläger zu 7-10 wohnen, den Fluglärm in der Zeit vom 12. Dezember 2000 bis 31. Januar 2001 gemessen. Das Wohnhaus der Kläger zu 7-10 liegt in unmittelbarer Nähe zum Meßpunkt 2 in der gleichen Straße. Im Ergebnis wird das Wohnhaus der Kläger zu 7-10 von 22.00 bis 23.00 Uhr mit Fluglärmimmissionen von Leq 54 dB(A) belastet; in dieser lärmintensivsten Nachtstunde werden die Kläger in kurzen Abständen durch extrem laute Überflugereignisse aus dem Schlaf gerissen. Als Beispiel zitiere ich aus den Fluglärmbeschwerden dieser Kläger an die Fraport AG vom 17. Januar 2001 die Beschwerde über laute Überflüge um 22.27, 22.28, 22.34, 22.45, 22.48 und 22.55 Uhr. Auch in den Folgetagen am 21., 22. und 30. Januar 2001 führten zur gleichen Nachtzeit fünf bzw. sechs Überflüge zu dokumentierten Einzelbeschwerden des Klägers zu 11.

Bauplanungsrechtlich sind die Grundstücke der Antragsteller, soweit sie von den Festsetzungen eines rechtskräftigen Bebauungsplanes überplant sind, als allgemeine bzw. reine Wohngebiete ausgewiesen. Die nicht überplanten Grundstücke der anderen Antragsteller liegen in Gebieten, die vowiegend oder ausschließlich dem Wohnen dienen und die daher den Charakter der in den §§ 3 und 4 BauNVO beschriebenen Gebieten entsprechen.

Die Lärmimmissionen der auf den Flughafen Frankfurt am Main startenden bzw. landenden Luftfahrzeuge bewirken kausal, daß die Antragsteller

- während des Überfluges einer Maschine ihre Kommunikation unterbrechen müssen, weil sie ansonsten durch den Fluglärm übertönt und damit unverständlich wäre;
- abends am Einschlafen gehindert werden;
- nachts durch einzelne Überflugereignisse aus dem Schlaf geweckt werden,
- tagsüber in ihrer Konzentration beim Lesen oder sonstigen Arbeiten erheblich gestört werden und
- unter Erschöpfungsgefühlen, Druckgefühlen, Bluthochdruck und Herz-Kreislaufbeschwerden leiden.

Die aus den Überflügen folgenden **Fluglärmbelastungen** wurden für die Wohngebiete in Flörsheim im Jahr 2000 von dem Fluglärmsachverständigen Dr. Knauß (deBAKOM Gesellschaft für sensorische Messtechnik, Akustik, Schallschutz Olfaktometrie, Bergstraße 36, 51519 Odenthal) im Gutachten Nr. 20092000/DK-1313 dokumentiert.

Seit dem letzten Jahr hat sich die Zahl der Starts und Landungen auf dem Frankfurter Flughafen insbesondere zur Nachtzeit erneut erheblich erhöht.

Eine Lärminderung des Flughafenbetriebs kann durch zahlreiche Faktoren beeinflusst werden. Dazu können neben einem Nachtflugverbot beispielsweise die Fluggesellschaften durch Abflüge nur auf dem Idealkurs, den Betrieb von umweltverträglicheren Flugzeugen, die Reduzierung von nächtlichen Triebwerksprobeläufen, die Nutzung neuester, geräuscharmer

Navigations-technik, die qualifizierte Schulung der Piloten und die intensive Einwirkung auf Flugzeug- und Triebwerkshersteller beitragen.

Für die Anflüge von Luftfahrzeugen auf den Flughafen Frankfurt am Main von Osten und Westen existiert das lärm mindernde Anflugverfahren *continous descend approach*, welches der Lufthansa-Pilot Ulrich Westermann in einem Gastbeitrag in der Frankfurter Rundschau vom 21. September 2000 wie folgt beschreibt:

*"Die Triebwerke sind in den vergangenen Jahren immer leiser geworden und ihr Anteil am Lärmteppich hat sich deutlich verringert. Dennoch produzieren sie den prozentual bedeutsamsten Anteil. Dieser Motorenlärm ist im Leerlauf gering und nimmt mit steigenden Drehzahlen deutlich zu. Aber auch das Flugzeug selbst (Zelle und Tragflächen) produziert Lärm, indem es die Luft verwirbelt. ... Außerdem kann jeder hören, dass Flugzeuge umso leiser sind, je höher sie fliegen - mit steigendem Abstand zur Lärmquelle wird der Pegel des Schalldrucks geringer. Somit ergeben sich einige flugtechnische Möglichkeiten, Lärm so weit wie möglich zu vermeiden. Das Verfahren das dazu entwickelt wurde, ist auch als "low drag - low power"-Verfahren bekannt geworden. Dies wurde dann noch mit dem "continous descend approach" zu einem lärm mindernden Anflugverfahren (weiter)entwickelt. Bei diesem Verfahren soll der Pilot am optimalen Punkt und in großer Höhe - dort entsteht noch kein messbarer Lärm am Boden - die Triebwerke in **Leerlauf** bringen und dann bis kurz vor der Landebahn mit geringst möglichem Widerstand - sozusagen im **Segelflug** - das Flugzeug bis in den Endanflug bringen. Dann (erst) werden - wieder im Idealfall - die Landeklappen und das Fahrwerk ausgefahren. An dieser Stelle wird dann der Gleitweg zur Landebahnschwelle erreicht. Um dem Gleitweg zu folgen, muss der Pilot (erst dann) die Triebwerksleistung erhöhen."*

Der sachverständige Zeuge Westermann setzt sich im Weiteren auch mit den Argumenten auseinander, warum die Deutsche Flugsicherung GmbH dieses optimierte Landeanflugverfahren beim Anflug auf den Frankfurter Flughafen nicht praktizieren lässt:

"Im Fall des Flughafens Frankfurt ergibt sich auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens die Frage, ob und wie dieses optimale Verfahren eingehalten werden kann. So kommen die Flugzeuge nicht nur aus Norden, sondern auch aus Süden über das Funkfeuer Spessart und müssen zusätzlich aus Osten kommend, nördlich oder südlich des Flughafens in den Anflug geführt werden. Dazu brauchen die Fluglotsen in Frankfurt einen gewissen Spielraum, sowohl um die notwendige Sicherheit zu gewährleisten, aber auch um die geforderte Anflugkapazität zu erreichen. Hier hat sich nun gezeigt, dass vor allem durch bessere Kommunikation zwischen Fluglotsen und Piloten noch Verbesserungspotential besteht. Wichtig ist, dass der Fluglotse in Standard-situationen klar macht, dass das Flugzeug zwar auf die Anflughöhe von 4000 Fuß (circa 1200 Meter über Meeresspiegel) sinken darf, aber nicht muss. Den Piloten muss man nahe legen, dieses Angebot auch entsprechend zu nutzen. Da die Anflüge nicht immer den gleichen Weg nehmen, ist es für den Piloten wichtig, zumindest ungefähre Angaben zu erhalten, welchen Weg der Lotse plant, damit er seinen weiteren Sinkflug entsprechend der verbleibenden Distanz zur Landebahn planen kann. Er hat dann die Möglichkeit höher - also leiser - zu fliegen und den Sinkflug am optimalen Punkt einzuleiten. Da der eigentliche Endanflug erst kurz hinter Hanau beginnt, kann durch ein besseres Anflugprofil durchaus noch Lärm in diesem Bereich verhindert werden. Dies alles setzt natürlich guten Willen bei allen Beteiligten voraus und bedingt einen höheren Koordinierungsaufwand, vor allem bei den Fluglotsen. Hier ist dann die Deutsche Flugsicherungs-GmbH gefordert, dies - falls notwendig auch durch mehr Personal - sicherzustellen." (Frankfurter Rundschau vom 21.09.2000)

II. Begründetheit

Die Klage ist als Untätigkeitsklage zulässig und begründet (§ 75 VwGO). Nach der Regelung in § 75 VwGO ist eine Klage abweichend von § 68 VwGO zulässig, wenn über einen Antrag auf Vornahme eines Verwaltungsaktes ohne zureichenden Grund in angemessener Frist sachlich nicht entschieden wurde. Der Antrag vom 11. Mai 2005 wurde ohne zureichenden Grund über 13 Monate nicht beschieden. Daher war nunmehr Untätigkeitsklage geboten. Die Unterlassung einer Entscheidung über den Antrag der Kläger ist rechtswidrig und verletzt die Kläger in ihren Rechten (§ 113 Abs. 5 VwGO).

Die Kläger haben zudem einen Anspruch auf eine Beschränkung des Fluglärms, da dieser in seiner derzeitigen Intensität langfristig sie in ihrem Grundrecht aus Art. 2 GG auf körperliche Unversehrtheit beeinträchtigt.

Möller-Meinecke

Rechtsanwalt