
KOMMISSION ZUR ABWEHR VON FLUGLÄRM UND LUFTVERUNREINIGUNGEN FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN BREMEN

Bremen, 23.11.2005

Protokoll

**über die 116. Sitzung der Kommission
am 01. November 2005
im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH**

Tagesordnung:

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Genehmigung des Beschlussprotokolls über die 115. Kommissionssitzung
3. Bericht aus den Ausschusssitzungen am 05.06.05 und 20.09.05 (Vorsitzender):
 - a) Form und Inhalt der Datenübermittlung einschließlich Ausnahmegenehmigungen an die FLK (Fluglärmschutzbeauftragte)
 - b) Vorstellung des Zwischenstandes einer Internetpräsentation (Vertreter der Genehmigungsbehörde)
4. Ergebnisse des Antrags auf Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des Flughafens im Hinblick auf Nachtflugbewegungen (Vertreterin des Gesundheitsamtes)
5. Ergebnisse zu Messungen in Hemelingen (Fluglärmschutzbeauftragte)
6. Bericht von der ADF-Tagung in Köln (Vorsitzender/Fluglärmschutzbeauftragte)
7. Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten (Fluglärmschutzbeauftragte)
8. Anträge
9. Verschiedenes
10. Festlegung des nächsten Sitzungstermins

Beginn der Sitzung : 13.30 Uhr

Als Tischvorlagen wurden verteilt:

- Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten für den Zeitraum April – September 2005
- Messwerte Hemelingen 2005

Bereits mit der Einladung wurden versandt:

- Auswertung der Flugbewegungen bei Nacht einschl. Fluglärmwerte für 2005 (bis September)
- Ausnahmegenehmigungen von den Nachtflugbeschränkungen für 2005 (bis 30.09.2005)
- Antrag von der Vertreterin des Gesundheitsamts vom 28.04.2005 zur Prüfung der Genehmigung des Flughafens sowie die Antwort der Luftverkehrsbehörde dazu
- die Protokolle der 34. und 35. Ausschusssitzung
- 2 Anträge der VSF

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder der Kommission sowie den Vertreter der Genehmigungsbehörde Senator für Wirtschaft und Häfen und den Vertreter der Deutschen Flugsicherung und gratuliert dem Vertreter der VSF zu dessen 80. Geburtstag..

Der Vorsitzende erklärt, dass wie in der Vergangenheit für die Erstellung des Protokolls ein Tonband mitläuft.

Die Mitglieder der Kommission sind hiermit einverstanden.

TOP 1 – Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird wie vorgelegt genehmigt.

TOP 2 – Genehmigung des Beschlussprotokolls über die 115. Kommissionssitzung

Zum Protokoll wurden keine Änderungsvorschläge eingereicht, auch in der Sitzung besteht kein weiterer Diskussionsbedarf. Das Protokoll wird ohne Änderungen genehmigt.

TOP 3 – Bericht aus den Ausschusssitzungen am 05.06.05 und 20.09.05:

a) Vorstellung des Zwischenstandes einer Internetpräsentation (Vertreter der Genehmigungsbehörde)

Vertreter der Genehmigungsbehörde stellt den Zwischenstand der Internetpräsentation, wie sie im Ausschuss besprochen wurde, vor. Die Vertreterin der BVF bittet, einen Link zur BVF auf der Internetseite zu integrieren. Dies wird vom Vertreter der FBG mit der Begründung abgelehnt, dass Vereine und Verbände generell nicht mit der Internetseite verlinkt werden sollen, da dann sehr viele Vereine dort vertreten sein wollten. Die Vertreterin der BVF wird sich informieren, wie dies bei den Internetauftritten anderer Flughäfen gehandhabt wird. Der Vertreter der VSF weist daraufhin, dass die Internetseiten über die Suchmaschinen auch auffindbar sein müssen und diskutiert werden müsse, wie hoch die Aktualität der Lärmessdaten sein soll.

Zu den rechtlichen Bestimmungen wird von der Vertreterin der BVF hinterfragt, ob nicht noch weitere relevante Verordnungen und Gesetze einzustellen wären. Der Vertreter der FBG spricht die Luftfahrtzulassungsverordnung an, hält dies aber nicht für zielführend. Weitere relevante Verordnungen über die bereits vorgesehenen existieren bislang nicht.

Auf Nachfrage von der Vertreterin der Gemeinde Stuhr wird klargestellt, dass die Schallschutzzonen bereits an anderer Stelle grafisch in der Präsentation enthalten sind.

Der Vertreter der VSF hinterfragt, warum der Stuhr-Vertrag nicht mit eingestellt werden soll. Der Vorsitzende berichtet, dass dies im Ausschuss so beraten wurde, da die Inhalte des Stuhr-Vertrages bereits in die Genehmigung eingeflossen sind. Die Genehmigung wird in Auszügen (lärmrelevante Bestandteile) mit integriert werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Internetpräsentation auch später ergänzt werden kann.

b) Form und Inhalt der Datenübermittlung einschließlich Ausnahmegenehmigungen an die FLK (Fluglärmschutzbeauftragte)

Die Fluglärmschutzbeauftragte stellt vor, dass die FLK bisher die folgenden Angaben erhalten hat:

- Übersichtstabelle der LEQ(4) je Messstelle als Jahresmittel
- Liste der Einzelfallentscheidungen zu Nachtflügen
- Bericht LSB
- Tabellarische Übersicht zu nächtlichen Flugbeschränkungen/Jahr
- Tabellarische Übersicht zu nächtlichen Flugbeschränkungen/Monat
- Tabellarische Übersicht zu nächtlichen Flugbeschränkungen/ Monat im 2-Jahresvergleich

gemäß den Beratungen aus der 35. und 36. Ausschusssitzung werden in Zukunft die folgenden Daten übergeben, die sich mit den Daten aus der Internetpräsentation ergänzen:

- Die Liste mit den Ausnahmegenehmigungen wird in die Aufstellung der Lärmwerte mit

aufgenommen. Für die Ausnahmegründe werden ca. 10 standardisierte Kategorien aufgestellt. Bei näherem Informationsbedarf sind Nachfragen beim Vertreter der Genehmigungsbehörde jederzeit möglich;

- die Lärmwerte werden als LEQ im Internet dargestellt und werden dann nicht mehr separat übergeben;
- die Werte für die MS 11 werden im Bericht der Lärmschutzbeauftragten integriert;
- weitere Informationen können auf Anforderung der FLK geliefert werden.

Die Vertreterin der BVF fragt nach, was mit den Themen, die an den Ausschuss übergeben worden waren a) zur Auswertung der Messdaten der letzten 3 Jahre sowie b) die Frage der Verortung der Messstellen, geschehen ist. Die Fluglärmschutzbeauftragte berichtete, dass diese Themen zunächst zugunsten der Diskussion über die Datenlieferung an die FLK und die Internetpräsentation zurückgestellt wurden und auf spätere Sitzungen vertagt wurde. (Anmerkung: gem. Anlage des Protokolls zur 115. FLK-Sitzung ist in der 114. FLK die Prüfung der Verortung der Messstellen abgelehnt worden, dieser Punkt entfällt daher für den Ausschuss.)

TOP 4 – Ergebnisse des Antrags auf Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des Flughafens im Hinblick auf Nachtflugbewegungen (Vertreterin des Gesundheitsamts)

Die Vertreterin des Gesundheitsamts erläutert, dass der Antrag ihre Fragestellungen darstellt und kein Anspruch auf Vollständigkeit zu dem Meinungsspektrum der FLK hat. Das ganze soll dem Einstieg in die Diskussion dienen.

Der Vertreter der VSF bedankt sich für den Antrag und die Antwort und weist darauf hin, dass dringender Klärungsbedarf bestehe. In seiner Nachprüfung habe sich ergeben, dass die Listen der Ausnahmegenehmigungen jeweils weniger Flugbewegungen enthalten, als die Liste mit den Lärmwerten. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass die Liste der Nachtflugbewegungen mit den Lärmwerten alle Flugbewegungen enthält. Nicht alle Nachtflüge benötigen eine Ausnahmegenehmigung, wie z.B. Ambulanzflüge. Daher finden sich nicht alle Flüge in der Liste der Ausnahmegenehmigungen wieder.

Der Vertreter der VSF spricht weiterhin an, dass Vereine wie z.B. Werder Bremen kein öffentliches Interesse für Nachtflüge geltend machen könnten, dies sei bereits durch Gerichtsurteile so belegt. Er wünscht weitere Diskussion zu den Ausnahmegründen.

Die Antwort von WUH auf die Frage von der Vertreterin des Gesundheitsamts wird im folgenden abschnittsweise erläutert:

zu Ziffer 1:

Es wird konkretisiert, dass in den Zeiten von Samstag 23:30 – Sonntag 06:00 Uhr und Sonntag 23:30 bis Montag 06:00 Uhr keine Betriebszeit ist und auch der Tower nicht besetzt ist. Landungen könnten dann nur im Rahmen einer Außenlandeurlaubnis auf besonderen Antrag erfolgen.

Die Ausnahmeregelung von Kapitel-3-Flugzeugen bis 22:30 führt heute zu keiner wesentlichen Einschränkung mehr. Es wird diskutiert, dass eigentlich die Einführung einer Kapitel-4-Kategorie notwendig sei, die allerdings den Ostblockstaaten erhebliche Probleme bereiten würden. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde stellt klar, dass zur Zeit der Genehmigungserteilung für den Flughafen die Gerichte in der Regelung der Kapitel-3-Maschinen keinen unzumutbare Beeinträchtigung der Bevölkerung festgestellt hätten. Eine Differenzierung innerhalb der Kapitel-3-Maschinen erfolgt über die Bonusliste und unterschiedliche Landengebühren. Der Vertreter der FBG wird gebeten, eine aktuelle Gebührenordnung der FLK zu überreichen.

Der Vertreter der FBG weist darauf hin, dass bei der Lärmdiskussion die 67 + 1 dB(A)-Regelung als Lärmdeckelung nach wie vor Gültigkeit hat, auch wenn diese nicht im Genehmigungsbescheid steht.

Der Vertreter der VSF zeigt auf, dass die Tabellen mit den Nachtflügen jeweils die Flüge zwischen 22:00 und 22:30 Uhr ausweisen, jedoch nicht den in der Genehmigung gleichlautend behandelten Zeitraum von 06:00 – 07:00 Uhr. Letzteres stelle jedoch auch die Nachtruhezeit eines Großteils der

Bevölkerung dar und gerade in diesem Zeitraum habe es eine erhebliche Erhöhung der Flugbewegungen in den letzten Jahren gegeben. Er schlägt daher eine entsprechende Behandlung der Flüge in diesen Zeiten vor. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass die Nachtzeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr geht und daher die Zeiten bis 07:00 Uhr nicht in den Tabellen enthalten sind.

Die Vertreterin der BVF hinterfragt die Regelung der 2 Home Carrier nach 22:30 Uhr sowie die Art der Genehmigung. Der Vertreter der FBG erläutert, dass die 2 Home Carrier Landungen nach 22:30 Uhr aus der Prognose stammten, die zum Genehmigungsantrag gehörte. Die Genehmigung stützt sich dabei auch auf das Janssen-Kriterium, das nach der Prognose so eingehalten würde. Prognostiziert wurden damals 2 Landungen von Kapitel-3-Maschinen bis 22:30, 2 Postmaschinen und 2 verspätete Home Carrier-Landungen. Das Verfahren war das übliche Verfahren bei einer Genehmigungsänderung. Ein erneutes Planfeststellungsverfahren sei lediglich bei baulichen Veränderungen notwendig, dies sei auch vom OVG bestätigt worden. Ebenfalls ist die Regelung für Kapitel-3-Maschinen bis 22:30 Uhr vom OVG bereits 1993 als gesetzt gesehen worden.

zu Ziffer 1.2:

Es wird präzisiert, dass Flüge zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr als Nachtflüge eingestuft sind und der Hauptausnahmegrund die Regelung der Kapitel-3-Flüge bis 22:30 betrifft.

Als Pegelkriterium werden die kritischen Toleranzwerte gesetzt.

Die Vertreterin der BVF stellt dar, dass eine Nachtruhe von 7 Stunden nach einer Stellungnahme des Gesundheitsamtes für die Bevölkerung notwendig sei und wünscht eine Darstellung über die Einschränkung der Nachtruhezeiten. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass diese Zeiten bereits aus der Aufstellung der Nachtflüge ablesbar ist.

zu Ziffer 1.3:

Die Vertreterin des Gesundheitsamts merkt an, dass wenn der Dämmwert von 10 dB(A) für ein gekipptes Fenster heute generell angesetzt wird, auch niedrigere Außenpegel festgesetzt werden müssten. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde bestätigt, dass für Fluglärm generell ein Dämmwert von 15 dB(A) für ein gekipptes Fenster angesetzt wird, jedoch beim Containerterminal in Bremerhaven von einem Dämmwert von 10 dB(A) ausgegangen wurde. Es besteht insoweit ein noch ungelöster Konflikt.

zu Ziffer 2.1

Die Vertreterin des Gesundheitsamts vermisst eine kritische Auseinandersetzung mit der Einschränkung des Nachtzeitraums durch die Regelung der Kapitel-3-Flüge bis 22:30 Uhr. Die Darstellung, diese Regelung und die Regelung für die Home Carrier sei zum Schutz der Bevölkerung in die Genehmigung aufgenommen worden, sei so nicht nachvollziehbar. Es wird erläutert, dass im Vergleich zum früheren Flugbetrieb dieses zur Entlastung der Bevölkerung beigetragen habe. Im Gegenzug zu der Festlegung, dass Kapitel-2-Maschinen nicht zwischen 22:00 und 07:00 Uhr landen dürfen, wurde die Regelung für die Kapitel-3-Flugzeuge und die Home Carrier aufgenommen.

Die Vertreterin der BVF weist darauf hin, dass neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung vorliegen und wünscht einen Überblick darüber. Der Vertreter der FBG bestätigt, dass es derzeit zahlreiche neuere Studien der Lärmwirkungsforschung gibt. Es gibt daraus aber kein klares Bild, daher wird nach wie vor auf den Gesetzgeber gewartet, Werte festzulegen. Die Vertreterin des Gesundheitsamts unterstützt dies und bekräftigt, dass aus gesundheitlicher Sicht die Werte so niedrig wie möglich angesetzt werden sollten. Sie relativiert, dass politisch festgesetzte Werte jedoch durchaus davon abweichen könnten. Der Vertreter der VSF erklärt, dass Janssen damals als Mehrheitsmeinung anerkannt war, heute dieses aber veraltet sei und eher Menschen angesetzt werden müsste. Er rät, die medizinische Betrachtungsweise stärker zu beachten. Der Vertreter der FBG entgegnet, dass die Maßnahme für eine Genehmigung die Gerichte legen. Die Diskussion klinge für

ihn, als wäre eine Änderung der Genehmigung von Der Vertreter der VSF angestrebt. Eine Veranlassung, die Genehmigung von Amts wegen zu ändern, könne er jedoch nicht erkennen. Der Vertreter der VSF stimmt dem zu.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte stellt dar, dass auf der ADF-Tagung auch die Frage der anzusetzenden Lärmwerte angesprochen wurde. Es herrschte Einigkeit darüber, dass derzeit nach wie vor die Janssen-Werte anzusetzen seien, es aber dringend notwendig sei, mit der Novellierung des Fluglärmgesetzes nunmehr Klarheit zu schaffen und Werte festzusetzen.

Der Vertreter der VSF hinterfragt, inwieweit die stadtnahe Lage in die Diskussionen um die Lärmwerte mit einbezogen werde. Es wird erläutert, dass die Werte jeweils am Ohr des Schlafers, also an der nächstgelegenen Wohnbebauung einzuhalten sind.

Die Diskussion wird an dieser Stelle aus Zeitgründen abgebrochen. Die Diskussion ab Ziffer 2.2 wird auf die kommende FLK-Sitzung vertagt. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde bietet an, Verständnisfragen bereits vorab zu beantworten.

TOP 5 – Ergebnisse zu Messungen in Hemelingen (Fluglärmenschutzbeauftragte)

Die Fluglärmenschutzbeauftragte stellt die Messwerte aus dem Messprogramm in Hemelingen vor und vergleicht diese mit Messwerten der Station 1 und 4. Das Messprogramm geht auf den Beschluss der FLK bei der Streichung der Wesertalroute zurück. Im Resultat liegen die Messwerte in Hemelingen durchgängig niedriger als bei Messstelle 4. Weiterhin wird deutlich, dass der Hintergrundlärm einen maßgeblichen Einfluss auf den Messpegel ausübt. Bei Messstelle 11 hat sich durchgängig ein hoher Fremdgeräuschpegel eingestellt, der Anteil des Fluglärms bleibt dagegen untergeordnet. Bei Messstelle 1 ergibt sich ein ähnliches Bild, bei Messstelle 4 ist der Anteil des Fluglärms höher.

In der Diskussion wird erläutert, dass die Messwerte in der relativen Betrachtung zu den anderen Messstellen zu sehen sind. Es ist deutlich geworden, dass die Messwerte durchgängig in Hemelingen niedriger liegen, als in Habenhausen und Kattenturm. Vor dem Hintergrund der Diskussion der Wesertalroute ist zu berücksichtigen, dass Flüge durch das Wesertal die Bereiche der MS 4 und MS 1 noch höher belasten und hier die Abwägung vorzunehmen ist, ob dies sachgerecht ist. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die Flugzeuge beim Befliegen der Wesertalroute in den Bereichen Habenhausen und Arsten deutlich niedriger und damit lauter sind, als dies in Hemelingen der Fall ist. Die Messwerte und grafischen Darstellungen werden verteilt.

Zur Abweichung von Flugrouten erläutert der Vertreter der DFS, dass die Mittellinie im Toleranzbereich eher eine rechnerische Linie darstellt, befliegen jedoch der gesamte Korridor wird. Auch bei Einführung neuerer Geräte, die zu sehr exaktem Fliegen führen, werde lediglich die Breite des Korridors schmaler werden, jedoch nicht nur die Mittellinie befliegen werden.

Der Vertreter des Beirats Hemelingen erklärt, dass gerade die Abweichung von der Mittellinie in Hemelingen das größte Problem darstellt, da bereits Abweichungen von 200 m zu einem Flug über die Wohngebiete führt. Dies betreffe jedoch eher die Landungen. Der Vertreter der DFS erläutert die verschiedenen Möglichkeiten der Landungen. Der ILS-Anflug erfolgt sehr exakt auf der Anfluggrundlinie und ist seit Jahren nicht geändert worden. Eine zweite Möglichkeit ist die Nutzung des VOR-Anfluges, der um 7 ° nördlich versetzt zu der ILS-Route liegt, da dazu andere Navigationseinrichtungen genutzt werden. Grund dafür kann ein Ausfall des ILS-Systems sein oder z.B. ein Überprüfungsflug für die Lizenzerhaltung eines Piloten. Das NDB-Verfahren läuft weitgehend gleich zum ILS-Verfahren, ist jedoch ungenauer und kann nur bei besseren Wetterbedingungen geflogen werden.

Der Vertreter des Beirats Obervieland fasst zusammen, dass bei der Flugroute durch das Wesertal zum einen ganz Habenhausen Süd in niedriger Höhe mit überflogen würde, da es dann im Toleranzbereich liegt, und die Auswertung von Fanomosauszügen deutlich gezeigt hätte, dass im Kurvenflug eine deutlich höhere Streuung erfolgt, als im Geradeausflug.

TOP 6 - Bericht von der ADF Tagung im Oktober in Köln

Der Vorsitzende und die Geschäftsführerin berichten kurz über die Sitzung in Köln und kündigen eine Verteilung des Kurzprotokolls nach Vorliegen an. Inhalte der Vorträge waren u.a. ein Bericht über die Novellierung des Fluglärmsgesetzes, Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt, eine Studie über lärmabhängige Start- und Landeentgelte sowie Beiträge aus anderen FLKs.

Zu dem Protokoll der ADF-Tagung in Nürnberg im April 2005 wurde die Frage nach den Inhalten des BGH-Urteils zu Schallschutzenschädigungen gestellt. Dieser Punkt wird zu der nächsten FLK-Sitzung kurz erläutert werden, das Urteil ist als Anlage beigefügt.

TOP 7 – Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten

Die Fluglärmschutzbeauftragte berichtet kurz über die Entwicklung der Beschwerdesituation und verteilt den schriftlichen Bericht.

Die Vertreterin der BVF hinterfragt Sichtanflüge der OLT entlang des Weserdeichs und dann zum Flughafen.

Der Vertreter der DFS erläutert, dass derzeit die OLT versuchsweise Sichtanflüge durchführt. Die Flughöhe ist dabei aber jeweils höher als der normale Leitstrahl, so dass es eher zur Lärmvermeidung beiträgt.

Beschwerden über Schadstoffemissionen machen einen geringen Anteil aus, der unter „sonstiges“ zusammengefasst ist. Messungen am Flughafen sowie an anderen Flughäfen haben jeweils keine Relevanz der Emissionen aus den Flugbewegungen festgestellt. Die Werte liegen jeweils im Bereich der normalen Hintergrundbelastung. Dies gilt auch für Flughäfen mit deutlich höheren Flugbewegungszahlen wie z.B. München.

TOP 8 – Anträge

- a) Antrag der VSF auf Erfassung und Minimierung des Bodenlärms auf dem Flugplatzgelände des Verkehrsflughafens Bremen

Die Vertreterin der BVF erläutert Ihren Antrag.

Der Vertreter der FBG gibt zu bedenken, dass diese Diskussion schon mehrfach geführt worden ist. Eine Lärmschutzhalle ist aus Kostengründen nicht verhältnismäßig, zumal hier keine Triebwerksprobeläufe stattfinden, sondern die Probeläufe unmittelbar mit dem Startvorgang zusammenhängen.

Der Vertreter der Genehmigungsbehörde erläutert, dass die Messanlage den Bodenlärm zwar mit aufzeichnet, jedoch keine automatische Auswertung des Bodenlärms erfolgt.

Der Antrag wird in verschiedene Bestandteile unterteilt und separat abgestimmt:

- 1) Wir bitten die zuständige Behörde, der Kommission vorzutragen, wie dieser Lärm in der Vergangenheit erfasst wurde und welche Möglichkeiten zur Lärminderung ausgeschöpft wurden.
Der Antrag wird mit 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen und 1 Nein-Stimme angenommen.
- 2) Außerdem bitten wir um Auskunft, warum bis jetzt diese Lärme in der Fluglärmschutzkommission nicht dargestellt wurden, obwohl es in der Bevölkerung diesbezüglich Aufklärungsbedarf gab.
Der Antrag wird mit 3 Ja, 1 Nein und 8 Enthaltungen angenommen.

- 3) Sollte es bis jetzt versäumt worden sein, diesen Lärm zu berücksichtigen, erwarten wir eine Aufarbeitung.
Der Antrag wird mit 4 Ja, 5 Nein und 3 Enthaltungen abgelehnt.
- 4) ... und für die Zukunft eine kontinuierliche Erfassung mit dem Ziel Lärmverminderungspotentiale auszuschöpfen.
Der Antrag wird mit 7 Ja, 1 Nein, 4 Enthaltungen angenommen.
- 5) Wegen des Prinzips der Gleichbehandlung erwarten wir, dass auf der Ostseite auch eine MS eingerichtet wird analog der MS 5.
Der Antrag wird mit 3 Ja, 5 Nein, 4 Enthaltungen abgelehnt.

Der Zeitraum der Untersuchung wird mit Zustimmung der Antragstellerin der zuständigen Behörde überlassen.

b) Antrag der VSF auf NIROS-Berechnungen für die jetzigen Abflugstrecken Piste 09

In der Kommission besteht Einigkeit, dass eine neue NIROS-Berechnung für die Abflugrouten Richtung Osten sinnvoll ist. Jedoch müssen für eine derartige Berechnung die Parameter der Berechnung (Flugzeugtyp, Anzahl Flugbewegungen, Drehpunkt etc.) genau definiert werden. Insbesondere müsste eine Berechnung die Differenzierung für Flugbewegungen über nur Wesertal, Wesertal + Hemelingen sowie nur Hemelingen zulassen. Der Vertreter des Beirats Obervieland bittet zu bedenken, dass Schulen, Krankenhäuser u.a. Einrichtungen bei der NIROS-Berechnung nicht berücksichtigt werden.

Der Antrag wird einstimmig in den Ausschuss überwiesen, um dort die Parameter entsprechend zu definieren. Der Vertreter der DFS bietet an, dazu entsprechende Sachverständige der DFS hinzuzubitten. Es wird vereinbart, dass der Ausschuss nach Festlegung des genauen Berechnungsumfangs den Auftrag zur Berechnung direkt an die DFS weiterleitet.

Die Vertreterin der BVF stimmt zu, die weiteren beim Ausschuss anhängigen Themen (s. TOP 3 b) zunächst zurückzustellen und erst die NIROS-Berechnung zu bearbeiten.

TOP 9 - Verschiedenes

Der TOP entfällt, da kein weiterer Diskussionsbedarf vorliegt.

TOP 10 – Festlegung des nächsten Sitzungstermins

Die nächste Sitzung der FLK ist am 22. März 2006 um 13.30 Uhr im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH.

Die nächsten Sitzungen des Ausschusses findet am 29.11.2005 um 13.30 Uhr im Sitzungssaal der Flughafen Bremen GmbH statt.

Ende der Sitzung um 17.25 Uhr

(Unterschrift Protokollführerin) (Unterschrift Vorsitzender)

Anlagen:

- Tagesordnung der ADF-Tagung in Köln
- BGH-Urteil Schallschutzkosten

Abkürzungsverzeichnis

ADF	Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen
ADV	Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
AzB	Allgemeinen Berechnungsvorschrift zur Erfassung von Fluglärm
AzD	Anleitung zur Datenerfassung
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BGH	Bundesgerichtshof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
DES	Datenerfassungssystem
DFLD	Deutscher Fluglärmdienst e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FLK	Fluglärmkommission
GO	Geschäftsordnung (der Fluglärmkommission Bremen)
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumenten-Landesystem
LFT	Lufthansa Flight Training GmbH
LH	Lufthansa
LMP	Lärminderungsplan
LSB	Lärmschutzbeauftragte
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MS	Messstelle
OA	Ortsamt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAF	Probleme an anderen Flughäfen
PIB	Probleme am Bremer Flughafen
SAFGJS	Senator für Arbeit, Frauen Gesundheit, Jugend und Soziales
SUBV/SBUV/SUBVE	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
SWAH	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
UIG	Umweltinformationsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
VSF	Vereinigung zum Schutz Flugverkehrsgeschädigter e.V. Bremen
WES	Wesertalroute
WNR	Weser-Nienburg-Route
WUH	Senator für Wirtschaft und Häfen

ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER FLUGLÄRMKOMMISSIONEN (ADF)

An alle Mitglieder
der ADF, die ständigen
Sitzungsteilnehmer und Gäste

Vorsitzender:
Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim
Telefon: 06142-402213
Telefax: 06142-402228
Stv. Vorsitzende:
Stadträtin Renate Blumenstetter, Nürnberg
Telefon: 0911-3470112
Telefax: 0911-3470113
1. Beigeordneter Manfred Heumos, Schkeuditz
Telefon: 034204-88133
Telefax: 034204-88170
Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. Hermann-Josef Heer
Telefon: 0611-815 2404
Geschäftsstelle:
Fluglärmkommission
Geb. 152, Raum 6121
Flughafen
60549 Frankfurt a. M.
Telefon: 069-690 66063
Telefax: 069-690 48211

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht:

Unser Zeichen: hr/hz

Frankfurt, 01.09.2005

57. Tagung der ADF am 20./21.10.2005 am Köln Bonn Airport

Mein Schreiben vom 01.07.2005

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie bereits mitgeteilt, findet die 57. Tagung der ADF am 20./21.10.2005 am Köln Bonn Airport statt.

Folgende Tagesordnung schlage ich vor:

Donnerstag, 20.10.2005:

- | | |
|---------------------------|---|
| 09.30 Uhr | Eröffnung der Tagung am Flughafen Köln-Bonn im Raum 12/13 der Flughafenverwaltung, Waldstr. 247 (s. beil. Anfahrtsplan) <ul style="list-style-type: none">• Begrüßung der Teilnehmer und Gäste durch den Vorsitzenden der ADF, Thomas Jühe• Begrüßung durch die Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH• Begrüßung durch den Vorsitzenden der Fluglärmkommission Köln-Bonn, Peter Fischer |
| 10.00 Uhr
TOP 1 | Wie soll es mit der Novellierung des Fluglärmgesetzes weitergehen?
Diskussion mit Dr. Rudolf Brüggemann, BMU |
| 10.30 Uhr
TOP 2 | Wie wirkt sich die im Gesetzentwurf zur Novellierung des Fluglärmgesetzes vom 27.05.2005 vorgesehene Berechnungsmethode aus?
Referent: Dr. Lothar Ohse, HLUG |

- 11.00 Uhr
/1 **TOP 3** Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt Main
(Zusammenfassung Anlage 1)
Referent: Dr. Walter Krebs, EMPA (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Dübendorf)
- 12.30 Uhr **Mittagspause**
- 13.30 Uhr
TOP 4 Vorstellung Köln Bonn Airport
Wolfgang Klapdor, Geschäftsführer Flughafen Köln/Bonn GmbH
- 14.00 Uhr
TOP 5 Flughafenrundfahrt
- 15.00 Uhr **Kaffeepause**
- 15.30 Uhr
/2 **TOP 6** Lärmabhängige Start- und Landeentgelte – Ergebnisse eines
Gutachtens (Zusammenfassung Anlage 2)
Bericht: Henning Arps, Öko-Institut
- 16.30 Uhr Ende des 1. Tagungstages
Einchecken im Hotel (2 Minuten Fußweg)
- 17.00 Uhr Busfahrt in die Kölner Innenstadt,
anschließend Stadtführung „Histörchen, Originale und Spezialitäten (Dauer ca. 2 Stunden zu Fuß),
danach gemeinsames Abendessen in einem Kölner Brauhaus,
gegen 21.30 Uhr Rückfahrt zum Hotel

Freitag, 21.10.2005:

- 09.00 Uhr
TOP 7 Informationen und Berichte aus den Kommission
Ich bitte Sie, wie in der Vergangenheit, eine Kurzfassung Ihres Berichtes mit zur Tagung zu bringen.
- 10.30 Uhr Kaffeepause, im Anschluss Fortsetzung TOP 7
- 12.15 Uhr
TOP 8 Verschiedenes
- Termine
- Vorschläge für die Tagesordnung
- 12.30 Uhr Imbiss
- 14.00 Uhr Ende der Tagung

Im Holiday Inn Köln-Bonn Airport wurde eine ausreichende Anzahl an Zimmern vorreserviert. Der Preis einschließlich Frühstück beträgt für das Einzelzimmer 99,00 € und für

Urteil Az. V ZR 72/04*

BGH

10. Dezember 2004

Tenor

- 1 Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 8. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 18. März 2004 aufgehoben.
- 2 Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.
- 3 Von Rechts wegen.

Tatbestand

- 4 Die Beklagte betreibt den erstmals 1959 genehmigten Flughafen Köln/Bonn. Die Kläger sind seit 1989 Eigentümer eines Hausgrundstücks in L. -S. , das zuvor der Mutter des Klägers gehörte, die den Klägern etwaige Ansprüche gegen die Beklagte wegen Fluglärmbelästigung abgetreten hat.
- 5 Das Haus befindet sich außerhalb der durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) gezogenen Schutzzonen unter dem Gleitpfad der einfliegenden Flugzeuge beim Anflug auf eine bestimmte, überwiegend nur bei Westwindwetterlagen genutzte Landebahn. Die durchschnittliche Überflughöhe beträgt, bedingt durch die Hanglage des Grundstücks, regelmäßig weniger als 300 m.
- 6 Die Kläger haben behauptet, daß von dem Flugverkehr, insbesondere nachts, eine unzumutbare Lärmelästigung ausgehe, der durch Schallschutzmaßnahmen nicht in ausreichendem Maße begegnet werden könne. Sie haben im Jahre 2000 die Fenster im Erdgeschoß ausgetauscht und mit Wärmeschutzverglasung versehen. Außerdem haben sie eine Isolierung des Flachdaches -soweit nicht überbaut -anbringen lassen. Die Kosten hierfür (10.849,14 € und 4.366,14 €)

*<http://openjur.de/u/193345.html> (= openJur 2012, 57877)

machen sie als Aufwendungsersatz für Schallschutzmaßnahmen geltend. Ferner verlangen sie Ausgleich einer nach ihrer Behauptung auf der Lärmimmission beruhenden Wertminderung von 54.467,16 € (25 % des Grundstückswerts).

- 7 Das Landgericht hat eine Beweisaufnahme durch Einholung von Sachverständigengutachten zum Ausmaß der Lärmbeeinträchtigung und durch Beobachtung der Flugbewegungen zu nächtlicher Zeit durchgeführt und der Klage dem Grunde nach stattgegeben. Das Oberlandesgericht hat die Berufung mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß die Frage, ob auch die Flugbelästigung tagsüber für die Kläger unzumutbar ist und neben der im Grundurteil festgestellten nächtlichen Fluglärmbelastung eine Wertminderung von insgesamt 25 % des Grundstückswertes rechtfertigt, dem Betraysverfahren überlassen bleibt. Mit der von dem Oberlandesgericht zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Abweisungsantrag weiter. Die Kläger beantragen die Zurückweisung des Rechtsmittels.

Gründe

- 8 I.
- 9 Das Berufungsgericht hält den geltend gemachten Anspruch aus §906 Abs. 2 Satz 2 BGB dem Grunde nach für gerechtfertigt. Der Umstand, daß der Flughafen -vom Berufungsgericht unterstellt -nach §71 Abs. 2 LuftVG als genehmigt gelte, führe nicht dazu, daß nach §9 Abs. 2, 3 LuftVG, §75 Abs. 2 Satz 2 bis 4 VwVfG oder nach §11 LuftVG, §14 BImSchG die Geltendmachung zivilrechtlicher Ansprüche ausgeschlossen sei. Zur Annahme einer wesentlichen Beeinträchtigung durch den Fluglärm ist das Berufungsgericht auf der Grundlage der in erster Instanz durchgeführten Beweisaufnahme gekommen. Es hat sich dabei nicht an den Regelungen der technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm -TA Lärm -orientiert, sondern hat im Rahmen einer Gesamtbetrachtung vor allem auf einen Mittelungspegel abgestellt und dabei unter Berücksichtigung, daß das Hausgrundstück in einem allgemeinen Wohngebiet liegt, Grenzwerte verschiedener DIN-Vorschriften über die Messung und Beurteilung von Flugzeuggeräuschen sowie über städtebaulichen Schallschutz, ferner eine VDI-Richtlinie über Arbeitslärm zur Bewertung mit herangezogen. Daß das Landgericht -nach Auffassung des Berufungsgerichts rechtsfehlerhaft -keine Feststellungen zu etwaigen Lärmbelästigungen tagsüber getroffen hat, hält das Berufungsgericht nicht für entscheidungserheblich, da der Anspruch dem Grunde nach schon wegen der nächtlichen Lärmbeeinträchtigung gerechtfertigt sei und Weiteres dem Betraysverfahren überlassen bleiben könne.
- 10 II.
- 11 Diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision nicht in allen Punkten stand.

- 12 1.
- 13 Entgegen der Auffassung der Revision stellt es allerdings keinen Verfahrensfehler dar, daß das Berufungsgericht durch Grundurteil entschieden hat, obwohl es an Feststellungen zu etwaigen Lärmbeeinträchtigungen tagsüber fehlt. Für den Grund des Anspruchs genügt es, daß das Berufungsgericht sich die Überzeugung davon verschafft hat, daß der von dem Flughafen der Beklagten ausgehende Fluglärm eine wesentliche Beeinträchtigung im Sinne des §906 Abs. 2 Satz 2 BGB darstellt, die die Kläger in der Benutzung ihres Grundstücks in nicht mehr zumutbarer Weise beeinträchtigt. Beruht diese Überzeugung nur auf Feststellungen, die zur Nachtzeit getroffen wurden, so ändert sich daran nichts, wenn tagsüber eine weitere Lärmbelastung hinzutritt, mag sie die Zumutbarkeitsschwelle überschreiten oder nicht. Daß der Senat -in einem obiter dictum -gemeint hat, eine Lärmdauerbelastung durch überfliegende Flugzeuge könne nur insgesamt unter Berücksichtigung ihrer Besonderheiten gewürdigt werden, wobei zwischen landenden und startenden Flugzeugen ebensowenig unterschieden werden könne wie zwischen leisen oder lauten (Urt. v. 16. September 1988, V ZR 267/86, NJW-RR 1989, 396, 397), steht dem nicht entgegen. In jenem Verfahren hatte das Berufungsgericht die sich widersprechenden Feststellungen getroffen, daß die Kläger zwar die Geräusche landender Flugzeuge hinnehmen müßten, "unter Umständen" aber "einen Ausgleichsanspruch wegen der Geräuscheinwirkung startender Flugzeuge" hätten. Andererseits -so das Berufungsgericht in dem damaligen Verfahren -sei die "Häufigkeit von Geräuschbeeinträchtigung der landenden Flugzeuge wesentlich größer, was zur Folge haben könne, daß die zusätzliche Belastung durch startende Flugzeuge doch nicht ins Gewicht falle". Angesichts dessen fehlte es schon an der für den Erlaß des Grundurteils notwendigen Feststellung, daß mit hoher Wahrscheinlichkeit der Klageanspruch in irgendeiner Höhe bestand (Senat, aaO). Solche Bedenken können vorliegend nicht erhoben werden. Schon die Lärmbeeinträchtigungen bei Nacht rechtfertigen nach Auffassung des Berufungsgerichts einen Ausgleichsanspruch. Somit kommt es nur noch für dessen Höhe auf eine Gesamtbetrachtung des Lärms bei Tag und bei Nacht an.
- 14 2.
- 15 Die Revision wendet sich nicht gegen die -aus Rechtsgründen auch nicht zu beanstandende -Auffassung des Berufungsgerichts, daß der Zivilrechtsweg vorliegend unbeschadet des Umstands gegeben ist, daß möglicherweise fiktiv von einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluß auszugehen ist. Sie hält aber materiellrechtlich den geltend gemachten Ausgleichsanspruch wegen der Wirkungen einer solchen Fiktion und -generell -wegen des Verhältnisses von öffentlichem und zivilrechtlichem Immissionsschutzrecht für ausgeschlossen.
- 16 a) Geht man -wie revisionsrechtlich geboten -davon aus, daß der von der Beklagten betriebene Flugplatz nach §71 Abs. 2 Satz 1 LuftVG als im Plan festgestellt

gilt, so ist der Rechtsansicht der Revision beizutreten, daß für einen Ausgleichsanspruch nach §906 Abs. 2 Satz 2 BGB kein Raum ist.

- 17 aa) Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat für den Bereich des Straßenbaus entschieden, daß ein öffentlichrechtlicher, unter dem Gesichtspunkt des enteignenden Eingriffs geltend gemachter Entschädigungsanspruch wegen Lärmimmissionen infolge nicht ausreichender Schallschutzmaßnahmen dann ausscheidet, wenn die öffentliche Unternehmung (in jenem Fall der Ausbau einer Autobahn), die zu der Lärmimmission führt, auf einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschuß beruht, der Schallschutzmaßnahmen nicht berücksichtigt (BGHZ 140, 285, 293 ff., 298 ff., beruhend auf der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, NJW 1987, 2884 f.; NJW 1989, 467, 469). Maßgebend für diese Entscheidung sind die folgenden Überlegungen.
- 18 Das Planfeststellungsverfahren gibt dem von der geplanten Unternehmung betroffenen Nachbarn die Möglichkeit, Einwendungen vorzubringen und die Behörde anzuhalten, Schallschutzmaßnahmen zum Schutze der Anlieger anzuordnen (§74 Abs. 2 Satz 1 und 2 VwVfG). Dazu zählen alle aktiven und insbesondere auch passiven Schallschutzeinrichtungen, wie etwa Schallschutzfenster, die am Haus des Nachbarn installiert werden können (Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Aufl., §74 Rdn. 88; Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Aufl., §74 Rdn. 107 ff., 111). Hat die Planfeststellungsbehörde sich, etwa aufgrund von Einwendungen, mit der Frage der erforderlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen bezogen auf das benachbarte Eigentum im Planfeststellungsverfahren, wie geboten, umfassend auseinandergesetzt, so ist damit dem Eigentumsschutz der Anlieger Genüge getan. Ist der betroffene Eigentümer der Meinung, daß der Planfeststellungsbeschuß dem Schutz seines Eigentums im Hinblick auf mögliche Schallschutzmaßnahmen nicht genügend Rechnung trägt, so kann er im Wege der Anfechtung des Beschlusses Ergänzungen durchsetzen. Sieht er hiervon ab, muß er sich, wenn nicht ein Verfahren nach §75 Abs. 2 und 3 VwVfG auf nachträgliche Anordnung von Maßnahmen bei nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens in Betracht kommt, mit der Bestandskraft der Ablehnung weitergehender Schallschutzmaßnahmen abfinden. Für einen Anspruch auf eine für passive Schallschutzmaßnahmen zu verwendende Entschädigung besteht bei einer solchen Sachlage auch unter dem Gesichtspunkt des enteignenden Eingriffs, der sich aus dem allgemeinen Aufopferungsgrundsatz herleitet, kein Bedürfnis und kein Raum (BGHZ 140, 285, 301 f.).
- 19 bb) Diese Grundsätze gelten in gleicher Weise für einen Anspruch aus §906 Abs. 2 Satz 2 BGB.
- 20 (1)
- 21 Die Verwandtschaft des öffentlichrechtlichen Aufopferungsanspruchs mit dem zivilrechtlichen Entschädigungsanspruch nach §906 Abs. 2 Satz 2 BGB legt eine grundsätzliche Gleichbehandlung nahe. Die Parallele beider Ansprüche zeigt

sich darin, daß die Anspruchsvoraussetzungen des §906 Abs. 2 Satz 2 BGB auf den öffentlichrechtlichen Anspruch übertragen werden (BGHZ 91, 20, 27; Krohn, in: Roth/Lemke/Krohn, Der bürgerlichrechtliche Aufopferungsanspruch als Problem der Systemgerechtigkeit im Schadensersatzrecht, 2001, S. 57), daß mit anderen Worten die zivilrechtliche Norm schlicht analog im öffentlichen Recht angewandt wird (Erman/A. Lorenz, BGB, 11. Aufl., §906 Rdn. 50; Staudinger/Roth, BGB [2001], §906 Rdn. 84; Hagen, WM 1984, 677, 682). So wird im allgemeinen der öffentlichrechtliche Anspruch auf Entschädigung zuerkannt, wenn Immissionen von hoher Hand, deren Zuführung nicht untersagt werden kann, sich als ein unmittelbarer Eingriff in nachbarliches Eigentum darstellen und die Grenze dessen überschreiten, was ein Nachbar nach §906 BGB entschädigungslos hinnehmen muß (BGHZ 91, 20, 21 f.; 122, 76).

22 (2)

23 Daß für einen zivilrechtlichen Ausgleichsanspruch nach §906 Abs. 2 Satz 2 BGB nicht anders als für den strukturell vergleichbaren öffentlichrechtlichen Entschädigungsanspruch der Grundsatz des Vorrangs der im Planfeststellungsverfahren gebotenen Rechtsschutzmöglichkeiten gelten muß, entspricht seiner Konzeption. Er kommt nur in Betracht, wenn nicht eine andere gesetzliche Bestimmung den konkreten Fall abschließend regelt (BGHZ 72, 289, 295; Senat, BGHZ 142, 227, 236). Ferner setzt er stets voraus, daß der primäre Störungsabwehranspruch (§1004 BGB) dem betroffenen Eigentümer aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen versagt ist (BGHZ 72, 289, 292 f.; Senat, BGHZ 85, 375; Hagen, WM 1984, 677, 684). In diesem Zusammenhang ist in der Vergangenheit stets gefragt worden, ob und mit welcher Folge es von Bedeutung ist, daß der betroffene Nachbar von zur Verfügung stehenden Rechtsmitteln oder Rechtsbehelfen keinen Gebrauch gemacht hat. Für den Bereich des öffentlichen Rechts ist eine entsprechende Anwendung des §254 BGB herangezogen worden. Danach soll dem Nachbarn, der zumutbare Rechtsbehelfe einzulegen unterläßt, wegen Nichtwahrung eigener Belange ein Ausgleich für solche Nachteile verwehrt bleiben, die er durch den Gebrauch der Rechtsbehelfe hätte vermeiden können (BGHZ 113, 17, 22 f.; 140, 285, 297). Im Zivilrecht sind die gleichen Überlegungen -mit demselben Ergebnis unter dem Gesichtspunkt der Zumutbarkeit angestellt worden (Hagen, WM 1984, 677, 684 unter Hinweis auf BGHZ 72, 289, 294 f.). Solche Erwägungen erfassen die Problematik nicht im Kern und bleiben unscharf. Klar ist demgegenüber der Ansatz, den der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs für den öffentlichrechtlichen Entschädigungsanspruch nunmehr verfolgt. Wenn der Gesetzgeber für bestimmte Immissionen im Vorfeld ein spezifisches Verfahren zur Vermeidung von Eigentumsbeeinträchtigungen im nachbarlichen Bereich vorsieht, in dem die Rechte des Einzelnen berücksichtigt werden können, so sind diese Rechtsschutzmöglichkeiten zu ergreifen. Ein Ausgleichsanspruch nach §906 Abs. 2 Satz 2 BGB tritt dahinter zurück (vgl. schon OLG Stuttgart, NJW-RR 2001, 1313, 1315).

24 Ein solches Verfahren stellt das Planfeststellungsverfahren dar. Die Behörde hat

dem Träger des Vorhabens, von dem Immissionen ausgehen können, nach §74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Auflagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Ist dies nicht möglich oder untunlich, steht den Betroffenen nach §74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Neben dieser ausdifferenzierten Regelung besteht im Regelfall für einen zusätzlichen Anspruch aus §906 Abs. 2 Satz 2 BGB kein Bedürfnis. Nur soweit die im Planfeststellungsverfahren zu Gebote stehenden Möglichkeiten dem berechtigten Interesse des benachbarten Grundstückseigentümers nicht ausreichend Rechnung tragen, etwa weil sie Besonderheiten des Einzelfalls nicht erfassen können, ist ein Rückgriff auf §906 Abs. 2 Satz 2 BGB denkbar.

- 25 cc) Dies bedeutet auch für den hier zu unterstellenden Fall einer fiktiven Planfeststellung, daß ein Anspruch aus §906 Abs. 2 Satz 2 BGB ausgeschlossen ist.
- 26 (1) Das Berufungsgericht, das die Problematik nicht verkennt, sieht Bedarf für einen zivilrechtlichen Ausgleichsanspruch, weil vorliegend kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden ist und sich die bestandskräftige Planfeststellung nur aufgrund einer Fiktion ergibt (§71 Abs. 2 Satz 1, Abs. 1 LuftVG). Dem Betroffenen hätten daher die Möglichkeiten, die §74 Abs. 2 VwVfG vorsieht, nicht zur Verfügung gestanden. Dies trifft im Ergebnis nicht zu. Allerdings scheiden bei einem nur fingierten Planfeststellungsverfahren Anordnungen und Auflagen aus, die die Planfeststellungsbehörde ansonsten nach §74 Abs. 2 VwVfG in dem Verfahren treffen und vorsehen kann. Es bleibt aber die Möglichkeit, in entsprechender Anwendung des §75 Abs. 2 Satz 2 bis 4 VwVfG nachträglich die Maßnahmen einzufordern, die ansonsten nach §74 Abs. 2 VwVfG zu treffen gewesen wären (BVerfG, NVwZ-RR 2001, 209; BVerwG, NVwZ 2004, 869 f.). Dieser Rechtsbehelf unterscheidet sich in seiner Qualität nicht von den im Planfeststellungsverfahren selbst vorgesehenen Regularien. Die Vorschriften sind inhaltlich gleich gestaltet. Auch §75 Abs. 2 Satz 2 bis 4 VwVfG sieht die Anordnung von Vorkehrungen gegen Immissionen bzw. die Errichtung und Unterhaltung von schützenden Anlagen vor sowie, falls solche Maßnahmen nicht möglich oder untunlich sind, eine Entschädigung in Geld. Soweit die nachträgliche Anordnung von Vorkehrungen gegen Immissionen nach §75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG davon abhängig ist, daß es sich um Wirkungen des genehmigten Vorhabens handeln muß, die im Zeitpunkt der Unanfechtbarkeit des Plans nicht voraussehbar waren, unterliegt die Norm im Anwendungsbereich fiktiver Planfeststellungen im Sinne von §72 Abs. 2 LuftVG einer Modifizierung. Der Grund dafür, daß die Wirkungen objektiv erst nach der Unanfechtbarkeit in Erscheinung getreten (Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Aufl., §75 Rdn. 52) und für den Betroffenen bei verständiger Sicht nicht voraussehbar gewesen sein dürfen (BVerwGE 80, 7, 13; Bonk/Neumann aaO; Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Aufl., §75 Rdn. 25), liegt darin, daß vorher aufgetretene Beeinträchtigungen Einzelner im Planfeststellungsverfahren hätten Berücksichtigung finden können. Bei einer fiktiven Planfeststellung scheiden solche Überlegungen

aus. Der Betroffene muß daher grundsätzlich auch solche ihn beeinträchtigende Wirkungen geltend machen können, die schon vor der kraft gesetzlicher Fiktion eingetretenen Unanfechtbarkeit des Plans bestanden haben, jedenfalls, wenn die mit dem Anlagenbetrieb verbundenen Immissionen ein Ausmaß erreichen, durch das der Gewährleistungsgehalt des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG oder des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG angetastet wird (BVerwG aaO). Die zeitlichen Grenzen der Geltendmachung ergeben sich dann allein aus §75 Abs. 3 Satz 2 VwVfG.

- 27 Einem solchen Verständnis steht auch nicht der Zweck der Fiktion des §71 Abs. 2 LuftVG entgegen. Mit dieser am 1. März 1999 in Kraft getretenen Änderung des Luftverkehrsgesetzes (Giemulla, in: Giemulla/Schmid, LuftVG, Stand: Dez. 2000, §71 Rdn. 1) sollte für ältere Flugplätze in den alten Bundesländern Rechtssicherheit geschaffen werden (BT-Drucks. 13/9513, S. 54 f., 60 f.). Es sollte eine Rechtsgrundlage geschaffen werden für den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Gesetzesänderung bestehenden tatsächlichen Zustand (Giemulla, aaO Rdn. 5). Die Norm hat aber nicht den Charakter einer allgemeinen Heilungsklausel (BVerwG aaO S. 871) und schließt somit nicht weitergehende Anordnungen zum Schutz vor Lärmimmissionen aus.
- 28 (2) Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat offengelassen, ob die Sperrwirkung eines bestandskräftigen Planfeststellungsverfahrens nur für den Anspruch auf Erstattung der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen gilt oder auch für Ansprüche auf Ausgleich eines verbleibenden Minderwerts des Grundstücks (BGHZ 140, 285, 300 f.). Die Frage ist im Sinne eines umfassenden Ausschlusses zivilrechtlicher Ausgleichsansprüche zu beantworten. Die Vorschriften der §§74 Abs. 2, 75 Abs. 2 VwVfG verfolgen das Ziel, jede fachplanungsrechtlich erhebliche Beeinträchtigung im nachbarlichen Bereich auszuschließen. Dazu dient die Vornahme aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen. Ein Minderwert, der zu entschädigen wäre, verbleibt dann ohnehin nicht. Er kommt nur in Betracht, wenn Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar oder untunlich sind. Dann sieht §74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, wie auch §75 Abs. 2 Satz 4 VwVfG, eine Geldentschädigung zum Ausgleich des Minderwerts vor (BGHZ 140, 285, 298). Diese Regelung ist ausreichend und läßt, auch hinsichtlich der Entschädigung für einen Minderwert des Grundstücks, keinen Raum für einen Anspruch aus §906 Abs. 2 Satz 2 BGB. Dabei kommt es auf die in Rechtsprechung und Literatur eher unscharf behandelte Frage, ob für öffentlichrechtliche Aufopferungsansprüche aus enteignendem Eingriff und für zivilrechtliche Ausgleichsansprüche nach §906 Abs. 2 Satz 2 BGB unterschiedliche Zumutbarkeitsschwellen gelten (siehe dazu etwa BGHZ 122, 76, 78 f.; Staudinger/Roth, BGB [2001], §906 Rdn. 257) nicht an. Die Ansprüche nach §§74 Abs. 2, 75 Abs. 2 VwVfG, und damit auch die auf Geldentschädigung, die ja nichts anderes als Ersatz für nicht mögliche Schutzmaßnahmen darstellen, sind schon bei Überschreiten der (fachplanungsrechtlichen) Erheblichkeitsschwelle gegeben, nicht erst, wenn auch die deutlich höher liegende enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle erreicht ist (BGHZ 140, 285, 298), die nach der Rechtsprechung des III. Zivilsenats zugleich das zumutbare Maß bezeichnen soll, bis zu dem der

Eigentümer Beeinträchtigungen nach §906 Abs. 2 Satz 2 BGB entschädigungslos hinnehmen muß (BGHZ 122, 76, 79). Der Betroffene steht sich daher mit den Möglichkeiten, die die Vorschriften der §§74 Abs. 2, 75 Abs. 2 VwVfG bieten, grundsätzlich sogar besser als mit zivilrechtlichen Ausgleichsansprüchen. Um so weniger ist für letztere ein Bedarf.

- 29 b) Sind hingegen die Voraussetzungen für eine Fiktion nach §71 Abs. 2 LuftVG nicht gegeben, steht der Weg für nachträgliche Schutzanordnungen nach §75 Abs. 2 Satz 2 bis 4 VwVfG nicht zur Verfügung. Für diesen Fall kommt ein zivilrechtlicher Ausgleichsanspruch nach §906 Abs. 2 Satz 2 BGB in Betracht (Giemulla, in: Giemulla/Schmid, §9 LuftVG Rdn. 12). Ausgehend hiervon halten die Ausführungen des Berufungsgerichts, mit denen es einen solchen Anspruch dem Grunde nach bejaht, den Angriffen der Revision stand.
- 30 aa) Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß die von dem Flugverkehr herrührenden Lärmimmissionen von den Klägern zu dulden sind, wenn sie keine oder eine nur unwesentliche Beeinträchtigung darstellen (§906 Abs. 1 Satz 1 BGB). Ob eine Beeinträchtigung wesentlich ist, hängt nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs von dem Empfinden eines verständigen Durchschnittsmenschen ab und davon, was diesem auch unter Würdigung anderer öffentlicher und privater Belange billigerweise nicht mehr zuzumuten ist (Senat, BGHZ 120, 239, 255; 121, 248, 255; 148, 261, 264). Die dazu von dem Berufungsgericht in tatrichterlicher Verantwortung vorgenommene Bewertung mit dem Ergebnis einer wesentlichen Beeinträchtigung weist keine Rechtsfehler auf. Das führt, da nach den Feststellungen des Landgerichts auch die Voraussetzungen des §906 Abs. 2 Satz 1 BGB gegeben sind, zu einem Ausgleichsanspruch nach Satz 2 der Norm.
- 31 bb) So ist es insbesondere nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht die Voraussetzungen des §906 Abs. 1 Satz 2 und 3 BGB nicht für gegeben erachtet hat.
- 32 Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmsgesetz) fällt nicht unter §906 Abs. 1 Satz 2 BGB, da es nicht der Beurteilung individueller Lärmbeeinträchtigungen dient, sondern lediglich eine Grundlage für die Festlegung von Lärmschutzzonen bietet (BGHZ 122, 76, 82; Staudinger/Roth, §906 Rdn. 148; Palandt/Bassenge, BGB, 63. Aufl., §906 Rdn. 17; vgl. auch schon Senat, BGHZ 69, 105, 109 f.). Soweit die Revision darauf verweist, daß nach der Beschlussempfehlung des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages zum Sachenrechtsänderungsgesetz vom 21. September 1994 das Fluglärmsgesetz zu den Gesetzen im Sinne des §906 Abs. 1 Satz 2 BGB gehören solle (vgl. BT-Drucks. 12/7425, S. 88), führt dies zu keiner anderen Beurteilung. Der Charakter des Fluglärmsgesetzes, das nicht Gegenstand der Beratungen war, konnte und sollte durch das Sachenrechtsänderungsgesetz, das die jetzige Fassung des §906 Abs. 1 Satz 2 und 3 zur Folge hatte, nicht geändert werden. Wenn der Rechtsausschuß das Fluglärmsgesetz als Beispiel für ein Gesetz im Sinne des §906 Abs. 1 Satz 2 BGB

genannt hat, so erlag er einem Irrtum -ebenso wie er einem Irrtum hinsichtlich der Verteilung der Darlegungs- und Beweislast in §906 Abs. 1 BGB unterlag (Senat, Urt. v. 13. Februar 2004, V ZR 217/03, NJW 2004, 1317, 1318). Infolgedessen geht auch die Verfahrensrüge der Revision fehl, soweit eine Frage der Beklagten nach einer an dem Fluglärmschutzgesetz ausgerichteten Meßbewertung im Beweisverfahren nicht zugelassen worden ist.

- 33 Die TA-Lärm und die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV; beides Regelungen, die im Bundesimmissionsschutzgesetz ihre Grundlage haben; vgl. §§66 Abs. 2, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG) sind im konkreten Fall nicht nach §906 Abs. 1 Satz 2 und 3 BGB heranzuziehen, da die Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes nach §2 Abs. 2 LuftVG nicht für Flugplätze gelten (vgl. Landmann/Rohmer/Hansmann, Umweltrecht, Bd. II, 3.1 TA-Lärm Nr. 1 Rdn. 7). Für den durch den Luftverkehr hervorgerufenen Lärm gibt es im Rahmen der Beurteilung auch nach §9 Abs. 2 LuftVG keine generell festgelegten Grenzen (BVerwG, UPR 1999, 153, 154; BVerwG, NVwZ 2004, 1229, 1232; Landmann/Rohmer/Hansmann, aaO). Ebensowenig gibt es damit Grenzwert Richtwerte, die für §906 Abs. 1 Satz 2 und 3 BGB Bedeutung erlangen könnten. Solche ergeben sich auch nicht aus der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl EG 2002, L 189/12), deren Umsetzungsfrist abgelaufen ist. Diese Richtlinie dient zwar der Erarbeitung eines gemeinsamen Konzepts zur Bekämpfung von Lärm, auch Fluglärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten ausgesetzt sind. Sie regelt aber zunächst nur die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach gemeinsamen Bewertungsmethoden und legt keine Grenzwerte fest, an denen sich Behörden und Gerichte bei der Beurteilung von Unterlassungsbegehren oder Schadensersatzansprüchen orientieren könnten.
- 34 Der Tatrichter ist daher auf eine Gesamtwürdigung aller die Lärmimmissionen charakterisierenden Umstände angewiesen, ohne daß ihn Grenzwert Richtwerte hierbei binden könnten. Das schließt nicht aus, daß er -wie es das Berufungsgericht getan hat -in seine Würdigung Grenzwert Richtwerte aus Lärmschutzvorschriften einbezieht, auch wenn diese nicht unter §906 Abs. 1 Satz 2 und 3 BGB fallen. Sie können eine Entscheidungshilfe darstellen (Senat, BGHZ 111, 63, 67; 120, 239, 256 f.; 121, 248, 253; Urt. v. 26. September 2003, V ZR 41/03, NJW 2003, 3699, 3700). Dabei wäre es dem Berufungsgericht auch nicht verwehrt gewesen -wie die Revision geltend macht -, auch die Grenzwerte der TA-Lärm oder der Verkehrslärmschutzverordnung in den Blick zu nehmen, statt allein auf privatrechtliche Umweltstandards abzustellen. Es ist indes nicht ersichtlich, und wird auch von der Revision nicht aufgezeigt, daß eine Berücksichtigung dieser öffentlichrechtlichen Grenzwerte zu einem anderen Ergebnis geführt hätte. Die Grenzwerte der TA-Lärm für allgemeine Wohngebiete liegen bei nachts 40 dB(A) und tags 55 dB (A) und reihen sich damit in die Größenordnung der Werte ein, auf die das Berufungsgericht abgestellt hat. Ähnlich verhält es sich mit den Werten der Verkehrslärmschutzverordnung (49 dB(A)/59 dB(A)), zumal

diese ohnehin kaum aussagekräftig sind, weil sie nicht für ständige Lärmquellen, sondern für vorübergehende Immissionen durch den Bau oder durch wesentliche Änderungen von öffentlichen Straßen gelten.

- 35 cc) Daß das Berufungsgericht den Ausgleich der Wertminderung durch Zahlung eines einmaligen Betrages statt monatlicher Beträge festgesetzt hat, ist entgegen der Auffassung der Revision nicht von Rechtsirrtum beeinflusst. Eine Rentenzahlung kommt in Betracht, wenn die Nutzungswertminderung vorübergehender Natur ist (vgl. nur Staudinger/Roth, §906 Rdn. 264 m.w.N.). Dies hat das Berufungsgericht in tatrichterlich nicht zu beanstandender Weise ausgeschlossen.
- 36 dd) Soweit die Revision meint, die Kläger hätten den geltend gemachten Anspruch verwirkt, verweist sie nicht auf Sachvortrag in den Tatsacheninstanzen, der geeignet wäre, die für die Annahme einer Verwirkung erforderlichen Zeit und Umstandsmomente (Senat, BGHZ 43, 289, 292; BGHZ 84, 280, 281) auszufüllen. Der Überlegung, die Ausschlußfrist des §75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG schlicht auf die Geltendmachung von zivilrechtlichen Ansprüchen nach §906 Abs. 2 Satz 2 BGB zu übertragen, kann nicht gefolgt werden. Eine Anwendung der Ausschlußfrist des Verwaltungsverfahrensgesetzes bedeutete nicht die Konkretisierung eines Verwirkungstatbestandes, sondern die Implantierung einer besonderen Verjährung für zivilrechtliche Immissionsschutzansprüche.
- 37 Dem stehen die Verjährungsregelungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, die auch für Ansprüche aus §906 Abs. 2 Satz 2 BGB gelten, entgegen (vgl. nur Senat, Urt. v. 18. November 1994, V ZR 98/93, NJW 1995, 714, 715).
- 38 III.
- 39 Die Sache ist nicht zur Entscheidung reif, da die Feststellungen des Berufungsgerichts nicht die Beurteilung zulassen, ob die Voraussetzungen des §71 Abs. 2 LuftVG mit der Folge der Fiktion eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses gegeben sind. Das Berufungsgericht wird daher diese von ihm offen gelassene Frage zu klären haben.
- 40 Wenzel Krüger Lemke Schmidt-Räntsch Stresemann