

KROKE
Rechtsanwälte

BEISKEN BANK
Wirtschaftsprüfer

KLÜCKERS
Steuerberater

An das
Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz
- 7. Senat -

56065 Koblenz

Düsseldorf, den 06.06.1997
0506ba1.te
Durchwahl: 86 50 3-32

Düsseldorf

Rolf W. Kroke
Rechtsanwalt
Dr. Klaus G. Beisken
Rechtsanwalt
Dr. Wilfried J. Bank
Rechtsanwalt OLG
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Dr. Rolf B. Klückers
Rechtsanwalt
Dr. Elisabeth Bauernfeind
Rechtsanwältin
Herbert Schmitz-Winkemann
Rechtsanwalt
Ulrich Wid
Rechtsanwalt
Dr. Arnold Kleinertz
Wirtschaftsprüfer
und Steuerberater

Leipzig

in Kooperation
Rainer Wittner
Rechtsanwalt
Dr. jur. habil. York Zierold
Rechtsanwalt

Warschau

in Kooperation
Ryszard Kalisz
Rechtsanwalt

Tanger

in Kooperation
Dr. Abdelaziz Sinani
Expert Comptable

In dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren



(RAe Kroke Beisken Bank Klückers)

gegen

Land Rheinland-Pfalz

(RAe Dr. Gronefeld und Thoma)

Beigeladen:

Flughafen Hahn GmbH & Co. KG (RAe Redeker Schön Dahs & Sellner)

Az.: **7 C 11843/93.OVG**

führen wir zum Änderungsbescheid des Beklagten vom 21.3.1997 für die Kläger noch folgendes aus:

1. Aufgrund der besonderen Situation am Flugplatz Hahn

40212 Düsseldorf
Königsallee 14
Tel. 02 11/8 65 03-0
Fax 02 11/32 47 89
02 11/32 01 74

04103 Leipzig
Roßstraße 22
Tel. 03 41/9 60 07 28
03 41/9 60 04 79
Fax 03 41/2 11 55 81

PL 00-581 Warschau
Litewska str. 10/26
Tel. 0048/22/62128 49
Fax 0048/22/62128 49

Tanger - Maroc
17, Av. du Prince
Moulay Abdellah
Tel. 002 12/9/93 16 60
Fax 002 12/9/93 67 26

3.060 Meter Start- und Landebahn sowie flugtechnische Anlagen nach dem neuesten Stand der Technik, wenig bis kein geregelter Geschäftsreise-, Ferienflugreisen- und Frachtflugverkehr,

haben sich seit Genehmigung des Flughafens besondere Flugverkehrsarten verstärkt am Flughafen Hahn etabliert. Dies sind im besonderen die Allgemeine Luftfahrt mit Flugzeugen bis zu 5,7 to Höchstabfluggewicht - Freizeit- und Hobbyflieger, Rundflüge, Flugschulen, die Freizeit- und Hobbyflieger ausbilden - und gewerbliche Fluggesellschaften mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen über 5,7 to Höchstabfluggewicht in der Platzrunde zur Ausbildung, Einweisung, zum vertraut machen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern sowie für Flüge mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen ohne Bodenberührung mit unmittelbarem Beschleunigen und Durchstarten des Luftfahrzeuges. Dieser Flugbetrieb findet nahezu ausschließlich in den bis 1991 durch den militärischen Flugbetrieb weitgehend unbelasteten Zeiten am Feierabend sowie am Wochenende und an Feiertagen statt.

Zur Problematik der aufgeführten Betriebsarten, die verbunden sind mit erheblichen Lärmbelastungen der Bevölkerung, hat der Senat in seinem Beschluß vom 28. Juni 1996 festgestellt:

"Vor allem in Randbereichen des Verkehrs - insbesondere bei Rundflügen ohne Verlassen des Kontrollbereiches - bedarf es einer besonderen Abwägung unter Berücksichtigung des Lärmschutzes."

- I, Seite 3 -

"... besonders schutzwürdigen Zeiten eine gesteigerte Rücksichtnahme - je nach den verfolgten Verkehrsbelangen erwarten können. Zu berücksichtigen ist insbesondere bei der Bewertung auch, daß selbst wenige einzelne Lärmereignisse in solchen Zeiten - auch je nach der Nachvollziehbarkeit von deren

Erforderlichkeit - gegen das Rücksichtnahmegebot verstoßen könnten."

- I, Seite 4 -

".. dürfte sich die Frage einer zeitlich weitergehenden Einschränkung solchen Verkehrs aufdrängen, der besonders störend in Erscheinung treten kann und andererseits von den Verkehrsbelangen her am wenigsten gewichtig erscheint."

- I.1, 1 Absatz, Seite 5 -

"... auch (Anmerk. bei den Touch- and Go-Flügen) dürfte eine auf den Tag und die besonders schutzbedürftige Zeit bezogene Betrachtungsweise angemessener sein. Dabei ist zu berücksichtigen, daß dem Bedürfnis nach Ruhe in den besonders schutzbedürftigen Zeiten wenig durch eine weiträumige Verteilung des Lärms, sondern eher durch eine Konzentration auf bestimmte Betriebszeiten und die weitgehende Freihaltung anderer Zeiträume gedient sein dürfte."

- I.1., 2 Absatz, Seite 5 -

- Unterstreichung nicht im Original -

Als besonders schutzbedürftig sieht der Senat folgende Zeiträume:

montags bis freitags:
17.00 - 22.00 Uhr

samstags:
06.00 - 22.00 Uhr

sonntags, Feiertags:
06.00 - 22.00 Uhr

- III. 4., Seite 12 und III. 5, Seite 13 -

Die Beklagte hat durch Änderungsbescheid vom 21.3.1997 die Betriebszeiten der Genehmigung vom 14.7.1993 wie folgt geändert und ist der Meinung, damit den im Senatsbeschluß vom 28.6.1996 aufgezeigten Besonderheiten und den daraus abgeleiteten Empfehlungen des Senats entsprochen zu haben:

Flugbetrieb in der Platzrunde zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertrautmachen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern, sowie Flüge ohne Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Durchstarten des Luftfahrzeuges, ist innerhalb der nachfolgenden Zeiten unzulässig:

Tabelle Nr. 1

Zeitliche Betriebsbeschränkungen

	<i>Flugzeuge bis 5,7 to MTOW</i>	<i>Flugzeuge größer 5,7 to MTOW</i>
montags - freitags	06.00 - 07.00 Uhr	06.00 - 07.00 Uhr
	13.00 - 15.00 Uhr	
	21.00 - 22.00 Uhr	21.00 - 22.00 Uhr
samstags	06.00 - 07.00 Uhr	06.00 - 07.00 Uhr
	13.00 - 15.00 Uhr	13.00 - 22.00 Uhr
	18.00 - 22.00 Uhr	
sonn- u. feiertags	06.00 - 22.00 Uhr	06.00 - 22.00 Uhr

es sei denn, es handelt sich um Flüge des gewerblichen Verkehrs oder um Flüge eines Luftfahrtunternehmens mit Geschäfts- oder Wartungsschwerpunkt am Flugplatz Hahn.

Die zuvor beschriebenen Betriebsarten dürfen mit folgendem Fluggerät durchgeführt werden:

Tabelle Nr. 2
Zulässiges Fluggerät
für Platzrunde und wiederholte Anflüge
nach Instrumentenflugregeln

Typ	ICAO-Zulassung	LSL-Zulassung
Strahlflugzeuge, Propellerflugzeuge	ohne	ohne
Strahlflugzeuge/ Propellerflugzeuge	Kapitel 2	II
Strahlflugzeuge/ Propellerflugzeuge	Kapitel 3	III
Propellerflugzeuge	Kapitel 5	V
Propellerflugzeuge	Kapitel 6	VI
Hubschrauber	Kapitel 8	VIII
Propellerflugzeuge	Kapitel 10	X

Folgende Beschränkungen zum Fluggerät bei den Betriebsarten Platzrundenflug und wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln wurden erlassen:

Tabelle Nr. 3
Beschränkungen des Fluggerätes

	Uhrzeit	Nicht zulässig	
		ICAO	LSL
montags - freitags	13.00 - 15.00 Uhr	2, 8, ohne	II, VIII, ohne
samstags	13.00 - 15.00 Uhr	2, 8, ohne	II, VIII, ohne
sonntags, feier- tags	06.00 - 22.00 Uhr	2, 8, ohne	II, VIII, ohne

Die Ausnahmeregelungen für den gewerblichen Flugverkehr und für Flüge von Luftfahrtunternehmen mit Geschäfts- oder Wartungsschwerpunkt am Flugplatz

Hahn führen zu den in nachfolgender Tabelle Nr. 4 aufgelisteten zeitlichen Betriebsbeschränkungen.

Tabelle Nr. 4

**Zeitliche Betriebsbeschränkungen
für Flüge des gewerblichen Verkehrs und für Flüge von
Luftfahrtunternehmen mit Geschäfts- oder Wartungs-
schwerpunkt am Flugplatz Hahn**

	<i>Flugzeuge bis 5,7 to MTOW</i>	<i>Flugzeuge größer 5,7 to MTOW</i>
<i>montags - freitags</i>	keine	keine
<i>samstags</i>	keine	keine
<i>sonntags, feier- tags</i>	keine	keine

2. Anhand der vorstehenden Tabellen Nr. 1 bis 4 haben die Kläger die jetzt erteilten „Betriebsbeschränkungen“ dahingehend überprüft, ob:

- das Verhältnis von Ruhe- und Flugzeiten ausgewogen ist;
- dem Bedürfnis nach Ruhe in den besonders schutzbedürftigen Zeiten Rechnung getragen wird;
- der Lärm sich auf bestimmte Betriebszeiten konzentriert und andere Zeiträume freigehalten werden;
- der Verkehr, der besonders störend in Erscheinung getreten ist, zeitlich weitergehend eingeschränkt wurde.

2.1 An den Werten der Tabelle Nr. 1 läßt sich erkennen, daß das Verhältnis von Ruhezeiten und Flugzeiten trotz der Änderungsgenehmigung vom 21. März 1997 immer noch unausgewogen zu Lasten der Ruhezeiten ist. In der Zeit von

06:00 - 07:00 Uhr haben bisher keine Platzrundenflüge stattgefunden, die Zeit von 21:00 - 22:00 Uhr ist nur vereinzelt mit Flugbewegungen in der Platzrunde, sowie mit wiederholten Anflügen und/oder wiederholten Anflügen nach Instrumentenflugregeln, besetzt. Auch in der Zeit von 13:00 bis 15:00 Uhr an den Wochentagen Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitagen finden nur sehr selten Flugbewegungen von Flugzeugen mit einem MTOW bis 5,7 to in der Platzrunde statt.

Der Beklagte hat also Zeiten mit einer Betriebsbeschränkung versehen, in denen sowieso nur sehr wenig oder sogar überhaupt kein Flugbetrieb stattfindet.

Von den zeitlichen Betriebsbeschränkungen der Änderungsgenehmigung vom 21.03.1997 werden zudem die nachfolgend aufgelisteten **platzrundenähnlichen Flugmanöver und wiederholten Anflüge nach Sichtflugregeln**, die mindestens den gleichen Belästigungsgrad erreichen wie der Platzrundenbetrieb, und die **wiederholten Anflüge nach Instrumentenflugregeln** überhaupt nicht erfaßt.

1. Hin- und Herfliegen in der Kontrollzone, oftmals über mehrere Stunden
2. Im Kreisfliegen in der Kontrollzone, oftmals über mehrere Stunden
3. Steilstartübungen, hierbei werden die Maschinen nach dem Start unter größter Lärm- entwicklung auf Höhe gequält.
4. In einer "Acht" fliegen, siehe Anlage 1
- 5a. Start in Richtung Westen, Schleife im Westen, Landung aus Richtung Westen,
Start in Richtung Osten, Schleife im Osten, Landung aus Richtung Osten
= Varianten bei Windstille oder geringem Wind, siehe Anlage 2a

- 5b. Start in Richtung Westen, Schleife im Westen, Überflug, Schleife im Osten, Landung aus östlicher Richtung
= Variante bei stärkerem Wind, siehe Anlage 2b
- 6. Start- und Landeübungen, mit "Platzrunde" knapp außerhalb der Kontrollzone, siehe 1 Anlage 3

Diese zuvor aufgelisteten Flugverfahren, die fast ausschließlich von der Gruppe der Luftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht bis 5,7 to geflogen werden, haben gemeinsam, dass sie **formal keine Platzrunde** und auch **formal keine wiederholten Anflüge nach Instrumentenflugregeln** darstellen, sie somit dem Ausschlußkriterium der Änderungsgenehmigung vom 21.03.1997 nicht unterliegen.

- 2.2 An den Tabellen Nr. 2 und Nr. 3 läßt sich erkennen, dass von einigen wenigen, unerheblichen Beschränkungen abgesehen die besonders belastigenden Betriebsarten des Schulflugs wie der Platzrundenbetrieb, die wiederholten Anflüge nach Sichtflugregeln und die wiederholten Anflüge nach Instrumentenflugregeln, nahezu uneingeschränkt mit allen möglichen Arten von Fluggeräten betrieben werden dürfen. Lediglich unklassifizierte Flugzeuge, Kapitel II-Flugzeuge und Hubschrauber unterliegen geringen zeitlichen Einschränkungen. Die Betriebsbeschränkungen bezüglich der Kapitelzulassung bzw. LSL-Einstufung werden jedoch durch den Tatbestand erheblich relativiert, daß mit Ausnahme der Militärmaschinen sowieso keine unklassifizierten strahlgetriebenen Flugzeuge und auch keine strahlgetriebenen Kapitel II-Flugzeuge Schulflüge in der Platzrunde und wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln am Flugplatz Hahn absolvieren.

2.3 Anhand Tabelle Nr. 4 ist ersichtlich, dass die Ausnahmeregelungen für den gewerblichen Flugverkehr und für Luftfahrtunternehmen, die auf dem Flugplatz Hahn ihren Geschäfts- und Wartungsschwerpunkt haben, von der Beklagten so gestaltet wurden, dass es für diese Gruppen keinerlei zeitliche Beschränkung des Platzrundenbetriebes, der wiederholten Anflüge nach Instrumentflugregeln, sowie der Flüge ohne Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Durchstarten des Luftfahrzeuges gibt. Demzufolge können alle gewerblichen Luftfahrtunternehmen von montags bis freitags, an Samstagen sowie an allen Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 06.00 - 22.00 Uhr Platzrunden drehen und wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln durchführen.

Die sog. „Home-Base“-Klausel hat für die durch den Beklagten erlassenen Ausnahmeregelungen folgende Konsequenzen:

Am Flugplatz Hahn werden Schulfugbetrieb in der Platzrunde sowie wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln von folgenden Luftfahrtunternehmen durchgeführt:

Deutsche Lufthansa AG,
Lufthansa Cityline GmbH,
EUROWINGS Luftverkehrs AG,
Deutsche BA Luftfahrt GmbH,
AERO Lloyd Flugreisen GmbH & Co, Luftverkehrs KG,
CONDOR Flugdienst GmbH,
LTU International Airways GmbH & Co. KG,
LTU Lufttransport-Unternehmen Süd GmbH & Co,
HAPAG Lloyd Flug GmbH,
RATIOFLUG Luftfahrtunternehmen GmbH.

Diese Luftfahrtunternehmen sind verantwortlich für nahezu **100 Prozent** des bisher stattgefunden zivilen Schulflugbetriebs mit Flugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 to.

Auf dem Flugplatz Hahn sind zur Zeit folgende gewerbliche Luftfahrtunternehmen angesiedelt:

- Hahn Air Businessline GmbH & Co KG
- Private Wing Flugreisen GmbH (Kooperation mit Rhein-Mosel-Flug GmbH, Klippel, PIC-Flugservice)
- Amadeus Flugdienst GmbH & Co. KG
- Hahn Helikopter Flugdienste GmbH

Bei der Gruppe der Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis zu 5,7 t sowie den Hubschraubern haben diese vier Fluggesellschaften mit ihren Tochterunternehmen und verbundenen Unternehmen einen **Anteil von nahezu 100 Prozent** an den Platzrunden, sowie den Flügen ohne Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Durchstarten des Luftfahrzeuges.

- 2.4 Der Beklagte wird mit seiner sogenannten Betriebsbeschränkung für den Platzrundenbetrieb und für die wiederholten Anflüge nach Instrumentenflugregeln den berechtigten Ruhebedürfnissen, besonders in den traditionellen Ruhezeiten der Bevölkerung und insbesondere der Kläger zu 1) und 2), nicht gerecht. Im Gegenteil öffnet mit der Einführung eines sogenannten Home-Base-Status sowie der damit verbundenen uneingeschränkten Erlaubnis, Schulflugbetrieb durchzuführen und Platzrunden zu fliegen, und den weitgehenden Ausnahmeregelungen für gewerblichen Flugverkehr einer ununterbrochenen Nutzung der Kontrollzone des Flugplatzes Hahn durch Platzrundenbetrieb und wiederholte Übungsanflüge Tür und Tor. Da es sich bei allen Flugschulen, sowohl im Be-

reich bis 5,7 to Höchstabfluggewicht und im Bereich über 5,7 to Höchstabfluggewicht um professionelle Anbieter und/oder Fluggesellschaften handelt, also gewerbliche Anbieter und damit gewerblichen Flugverkehr, ist mit der neuen Betriebsregelung keine genehmigungsrelevante Einschränkung des Schulflugbetriebes und des damit einhergehenden Platzrundenbetriebes verbunden.

Seit Erlass der Genehmigung vom 14.07.1993 sind nahezu 100 Prozent der Platzrunden dem gewerblichen Flugverkehr zuzuordnen. Die reine Hobby- und Freizeitfliegerei sowie insbesondere der Geschäftsreiseflugverkehr spielen bei dieser Betriebsart (Platzrunde, wiederholte Anflüge) nur eine untergeordnete bzw. überhaupt keine Rolle. Mit den besonderen Formulierungen der vorliegenden Änderungsgenehmigung beabsichtigt die Beklagte offenbar, die nachgewiesenermassen freien Kapazitäten des Flugplatzes Hahn auch in Zukunft mit Schulflugbetrieb in der Platzrunde entsprechend den Wünschen und Interessen der Flugschulen und schulenden Fluggesellschaften ohne Einschränkung zu füllen.

Mit der Änderungsgenehmigung vom 21.3.1997 unternimmt die Beklagte lediglich den - allerdings untauglichen - Versuch, die Hinweise des Senats vom 28.6.1996 mit der eindeutigen Problematisierung des Schulflugbetriebes in der Platzrunde sowie der wiederholten Anflüge zu unterlaufen, indem sie sich vollmundig zu Betriebseinschränkungen bekennt, die bei Lichte betrachtet jedoch überhaupt nicht vorliegen. Bei näherem Hinsehen beläßt auch die Änderungsgenehmigung im Grunde genommen alles beim alten; wird ein Flugbetrieb, der tatsächlich nicht stattfindet und auch künftig nicht stattfinden wird, eingeschränkt bzw. ausgeschlossen, wird nur mit spitzfindiger Rhetorik oder schönen Formulierungen die Bereitwilligkeit von Rücksichtnahme suggeriert, wohingegen sich hinsichtlich der tatsächlichen Auswirkungen des Flugbetriebes und insbesondere seiner Lärmimmissionen überhaupt nichts ändert, für die Kläger also nicht das geringste verbessert wird. Möglicherweise läßt es die wirtschaftli-

che Not der Beigeladenen bzw. des von ihr betriebenen Flugplatzes nicht zu, den deutlichen Hinweisen des Senats im Beschluß vom 28.6.1996 entsprechenden und den Belangen der Kläger Rechnung tragende Betriebsbeschränkungen vorzunehmen. Weder der Umstand, daß sich der Flugplatz Hahn am Markt nicht durchsetzen kann und wird, noch die durch die Beklagte wiederholt beschworene Arbeitsmarktpolitik sind jedoch Belange, die geeignet wären, die widerstreitenden Belange der Kläger zu überwinden.

3. Um die im Beschluß des Senats vom 28. Juni 1996 aufgeworfene Frage zu klären, ob der bei Schulflugbetrieb in der Platzrunde und bei wiederholten Anflügen entstehende Lärm nicht die abwägungsunerhebliche Bagatellgrenze unterschreitet, ist eine Betrachtung der am Flugplatz Hahn bei den o.a. Verkehrsarten zum Einsatz kommenden Fluggeräte notwendig.

- 3.1 Platzrundenflüge und wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln im Bereich des gewerblichen Luftverkehrs der Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 to werden schwerpunktmäßig mit folgendem Fluggerät durchgeführt:

Strahlgetriebene Luftfahrzeuge:

Airbus A 310, Airbus A 319, Airbus A 320, Airbus A 321, Airbus A 340,
 Boeing B 737-300, Boeing B 737-400, Boeing B 737-500, Boeing B 757,
 Boeing B 767
 BAe 146-200, BAe 146-300, Avro RJ 8j 85, Canadair Jet 100 LR
 Mc-Donnell Douglas MD 82, Mc-Donnell Douglas MD 83, Mc-Donnell Douglas
 MD 87, Mc-Donnell Douglas MD 11
 Fokker 100

Propellergetriebene Luftfahrzeuge:

Aerospatiale/Alenia ATR 42-300, Aerospatiale/Alenia ATR 72-200

Militärflugzeuge:

Boeing B 707-320B, Douglas DC 9, Hercules C 130

Mit Ausnahme der Militärflugzeuge verfügen alle aufgelisteten Flugzeuge über eine Zulassung nach ICAO-Kapitel 3 bzw. LSL III und müssen daher keinerlei Einschränkungen bei Schulflugbetrieb am Flugplatz hinnehmen.

- 3.2 Platzrundenflüge, wiederholte Anflüge, sowie wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln im Bereich des gewerblichen Luftverkehrs der Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 5,7 to werden fast ausschließlich von den sogenannten Home-Base-Fluggesellschaften durchgeführt:

Die auf dem Flugplatz Hahn angesiedelten Luftfahrtunternehmen verfügen gemäß den als

Anlage 4

beigefügten Zeitungsartikeln sowie einem Auszug aus dem JP Airline Fleet International über folgendes Fluggerät:

Hahn Air Businessline GmbH & Co KG

Kennzeichen	Hersteller, Typ	MTOW	Baujahr
D-GAPN	Piper PA 34-220 T Seneca III	1999 kg	1993
D-ICRF	Cessna 404 Titan II	3810 kg	1979
	Cessna 152		
	Cessna 152		
	Cessna 172		

Rhein-Mosel-Flug GmbH mit Private Wing Flugreisen, Klippel u. PIC-Flugservice

Kennzeichen	Hersteller, Typ	MTOW	Baujahr
D-ECDM	Cessna 150	726 kg	
D-ECEF	Cessna 172	1043 kg	
D-ETWB	Cessna 172	1043 kg	
D-EBLC	Cessna 150 J	726 kg	1969
D-ENOV	Cessna 150 M	726 kg	1976
	Cessna 421		
	King Air C 90		

Die Zusammensetzung der Flugzeugflotte der Firmen Amadeus Flugservice sowie Hahn Helikopter Flugdienst ist den Klägern nicht bekannt.

- 3.3 Am Flugplatz Hahn kommen fast ausschließlich Propellermaschinen zum Einsatz, deren Lärmentwicklung besonders hoch ist. Offensichtlich sind diese Maschine trotz Umrüstmöglichkeit immer noch nicht mit lärmreduzierenden Bauteilen, wie z.B. Auspuffschalldämpfer und Vierblatt-Propellern, ausgestattet.

Da aus der Gruppe der lauten Maschinen nochmals drei besonders laute herausragen, die durch ihr Geknatter (Cessna 150 J), ihren sturzkampfbomberähnlichen Heulton (Cessna 404) oder ihren Brummtton (roter Doppeldecker) nicht zu überhören und deutlich zu identifizieren sind, wird die Vermutung der Kläger bestärkt, daß am Flugplatz Hahn auch im Bereich der Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 5,7 to selbst unklassifiziertes, museumsreifes Fluggerät zum Einsatz kommt. Zu den zuvor beschriebenen drei größten Krachmachern ist Anfang 1997 ein dem Äußeren nach uralter Doppeldecker hinzugekommen, der die Platzrunden besonders langsam fliegt und dabei beängstigende Geräusche verursacht, gradeso, als ob er jeden Moment abstürzen würde.

Zu den Lärmemissionen der strahl- und propellergetriebenen Flugzeuge mit einem MTOW über 5,7 t haben die Kläger bereits ausführlich Stellung genommen.

Zur näheren Bestimmung der Lärmemissionen von Propellerflugzeugen mit einem MTOW bis 5,7 t legen die Kläger als

Anlage 5

Ergebnisse von Lärmmessungen am Flugplatz Bonn-Hangelaar vor.

Die vorgelegten Meßergebnisse stammen ausschließlich von Propellermaschinen bis 5,7 t, da die Kennzeichen der Luftfahrzeuge in Deutschland über den Ersten Buchstaben wie folgt codiert sind:

Kennzeichen, 1. Buchstabe	Typ
E	Flugzeug, einmotorig bis 2 t
F	Flugzeug, einmotorig bis 5,7 t
G	Flugzeug, zweimotorig bis 2 t
I	Flugzeug, zweimotorig bis 5,7 t
H	Drehflügler
K	Motorsegler

Von folgenden Kennzeichen ist den Klägern darüber hinaus der Flugzeugtyp bekannt:

Kennzeichen	Typ	MTOW (in kg)
D-EHOZ	Cessna 152	758
D-EFTO	Cessna 152	758
D-EGMB	Cessna 172 P	1081

Der Meßplatz, an dem diese Lärmwerte ermittelt wurde, befand sich ca. 1050 m zum Endpunkt der Start- und Landebahn, die Flugzeuge haben an dieser Stelle i.d.R. eine Höhe von ca. 100 m. Sie befinden sich nicht mehr im Steigflug. Die Lärmwerte sind, ggf. mit geringen Abschlägen, auf den Flugplatz Hahn übertragbar. Platzrunden, wiederholte Anflüge und wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln werden am Flugplatz Hahn überwiegend in sehr niedrigerer Höhe über Grund geflogen. Insbesondere der Kurvenflug bei An- und Abflug zur Platzrunde findet in sehr niedriger Höhe statt. Zudem sind die Piloten bei Kurvenflug gezwungen, die Maschinen mit höherer Motorenleistung zu fliegen, was zwangsläufig zu höheren Lärmmissionen führt. Die am Flugplatz Hange-laar gemessenen Lärmmissionen zeigen deutlich, daß die kleinen Propeller-maschinen erheblichen Lärm verursachen. Diese können in keinem Fall vernachlässigt und auch nicht bagatellisiert werden.

Die Auswertung der Meßergebnisse zeigt auch, daß die Schallbelastung selbst beim selben Flugzeug erheblich variieren kann. Dies kann seine Ursache im individuellen Verhalten des Freizeitpiloten haben. Besonders hervorzuheben sind dabei die Flugschüler, deren individuelle Fehler von ihren Fluglehrern korrigiert werden müssen. Wie sonst wäre zu erklären, daß ein und dieselbe Maschine bei Überflügen im Abstand von wenigen Minuten ganz unterschiedliche Lärmpegel produziert.

Kennzeichen	Tag	Uhrzeit	Meßwert (in dB(A))
D-ELTG	16.04	16.39	63,9
		16.58	78,2
D-ETTO	05.03	15.12	66,6
		15.18	74,0

- 3.4 Um das Maß der Belastungen durch Schulflugbetrieb in der Platzrunde, durch wiederholte Anflüge, durch wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln sowie platzrundenähnliche Flugmanöver bewerten zu können, ist es aus Sicht der Kläger erforderlich, die Besonderheiten dieser Arten von Flugbetrieb darzustellen.

Die Freizeit- und Hobbyfliegerei, sowie insbesondere der Schulflugbetrieb mit Flugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 5,7 to, findet besonders ausufernd an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen im Sommerhalbjahr statt, wenn sich am Flugplatz Hahn wie z.B. am Samstag, den 15.06.1996 zwischen 09:30 und 21:00, gleichzeitig bis zu vier kleine Propellerflugzeuge in der Kontrollzone aufhalten.

Gleiches gilt für die Zeit nach 17.00 Uhr, wenn, wie z.B. am Mittwoch, den 23.10.1996 von ca. 19:00 bis 21:00 Uhr oder am Freitag, den 07.03.1997 von ca. 18:00 bis 21:45, gleichzeitig drei bzw. zwei Propellerflugzeuge Platzrunden und/oder platzrundenähnliche Flugmanöver fliegen. Bei dieser Art von Flugbetrieb gibt es häufig keine einzige ruhige Minute, ständig ist Geknatter, Dröhnen, Gebrumm oder ein quälender Heulton zu hören.

Auch nach Erteilung der Änderungsgenehmigung am 21.03.1997 kommt es wie z.B. am 19.05.1997 (Pfingstmontag) und am 29.05.1997 (Fronleichnam) immer noch zu belästigendem Flugbetrieb am Flugplatz Hahn. An beiden Tagen flogen innerhalb der Kontrollzone mehrere Propellermaschinen, auch gleichzeitig, platzrundenähnliche Flugmanöver, wie sie bereits unter TZ 2.1 beschrieben wurden.

Um dem Senat einen Eindruck über die Belastungen durch Schulflugbetrieb der Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 to zu ermöglichen, haben die Kläger in nachstehender Tabelle die Flugbewegungen von zwei Wochen

des Monats Februar 1996 aufgelistet. Diese Aufstellung ist nicht vollständig, da aus verschiedenen Gründen (zeitweise Abwesenheit, Wetter, Standort, Platzrunden auf der anderen Seite des Flugplatzes) keine lückenlose Protokollierung erfolgen konnte.

Tag	Datum	Uhrzeit	Gesellschaft	Typ	Bemerkungen
Montag	5.2.	14.45 - 16.30	LH	4-strahlig	
Dienstag	6.2.	08.30 - 18.15	AEF	2-strahlig	
Mittwoch	7.2.	11.30 - 21.00	AEF	MD 83	
Donnerstag	8.2.	08.15 - ?	AEF	MD 83	
Freitag	9.2.	? - 17.00	AEF		
Donnerstag	22.2.	11.00 - 14.00	AEF		
Freitag	23.2.	09.00 - 12.00	CLH	Avro RJ 85	
Sonntag	25.2.	08.00 - 10.00	LH	A 320	
Dienstag	27.2.	16.30 - 19.00	AEF	MD 83	
Mittwoch	28.2.	08.00 - 19.00	AEF	MD 83	meist 2 Maschinen
Donnerstag	29.2.	09.30 -	AEF	MD 83	

AEF = Aero Llyod
 LH = Lufthansa
 CLH = Lufthansa Cityline

Zu berücksichtigen ist dabei, daß parallel zu diesen Flugbewegungen auch noch unzählige Flugbewegungen der Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 5,7 to, sowie militärischer Tiefflug mit Kampffjets wie MRCA Tornado, Phantom RF 4, F 16 und A 10 stattgefunden haben, so daß im Februar 1996 eine geradezu überwältigende Beschallung der Bevölkerung mit nervtötendem Fluglärm durch Platzrundenbetrieb, wiederholte Anflügen sowie Überflügen stattgefunden hat.

- 3.5 Um ein ausgewogenes Verhältnis von Ruhezeiten und Flugzeiten zu erreichen, konkretisieren wir für die Kläger den Antrag zu 3.1 des Schriftsatzes vom 14.2.1995 wie folgt:

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

- Flugbetrieb in der Platzrunde zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertraut machen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern sowie Flüge ohne Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Durchstarten des Luftfahrzeuges.
- Wiederholte Anflüge nach Instrumentenflugregeln zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertrautmachen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern
- Wiederholte Anflüge zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertraut machen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern.
- Starts zu Überlandflügen, bei denen das Luftfahrzeug weniger als 30 Minuten aus der Kontrollzone des Flugplatz Hahn abwesend sein wird.
- Rund- und Besichtigungsflüge gegen Entgelt einschließlich der Flüge zur gewerblichen Personenbeförderung nach § 20 Abs. 1 LuftVG
- erlaubnispflichtige Reklameflüge

Im übrigen unterliegt der Flugverkehr folgenden Einschränkungen:

- An Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen gilt für Überlandflüge eine Mindestflugzeit von 60 Minuten.
- Flugbetrieb in der Platzrunde zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertraut machen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern sowie Flüge ohne Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Durchstarten des Luftfahrzeuges ist zur gleichen Zeit nur von einem Flugzeug zulässig.
- Wiederholte Anflüge zur Ausbildung, Einweisung, zum Vertraut machen oder zur Inübunghaltung von Luftfahrzeugführern sind zur gleichen Zeit nur von einem Flugzeug zulässig.

- Platzrunden sind abwechselnd in einer Links- und Rechtsplatzrunde zu fliegen.
- Platzrundenflüge sind nur zulässig für Flugzeuge, die

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

oder

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

- 3.6 Als besonders belastend wirkt bei den Freizeit- und Hobbyfliegern sowie den Flugschulen, die Freizeit- und Hobbyflieger ausbilden, die niedrige Flughöhe sowie das stetige Überfliegen, wobei Flughöhe und Lautstärke korrelieren. Das Problem dieser Art des Flugbetriebes ist damit nicht nur die Lautstärke des Einzelschallereignisses, sondern auch die Häufigkeit und die Konzentration des Flugbetriebes auf die Ruhezeiten.

Als besonders belastend wirkt beim Platzrundenbetrieb sowie bei den wiederholten Anflügen der Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 to die bereits von den Sport- und Hobbyfliegern sowie den Flugschulen, die Sport- und Hobbyflieger ausbilden, bekannte niedrige Flughöhe sowie das stetige Überfliegen, wobei auch bei den größeren und schwereren Flugzeugen Flughöhe und Lautstärke korrelieren. Jedoch kommt zu der bereits bei den Kleinflug-

zeugen beschriebenen Problematik bezüglich der Häufigkeit und der Konzentration des Flugbetriebes auf die Ruhezeiten zusätzlich noch die Lautstärke des Einzelschallereignisses hinzu. Dies ist besonders gravierend, wenn Großraumflugzeuge wie z.B. eine Mc-Donnell Douglas MD 11 oder Boeing B 757-200 oder kleinere, besonders laute Flugzeuge wie die Mc-Donnell Douglas MD 83 oder noch schlimmer Uraltfluggerät aus der Mottenkiste des Militärs, wie die Boeing B 707-E3A, die Hercules C-130 oder die auf allen deutschen Flugplätzen wegen ihres Lärms berüchtigte Mc-Donnell DC 9 (stilisiertes rotes Kreuz am Heck), zum Einsatz kommen.

Infolge des immer stärker werdenden Schulflugbetriebes in der Zeit nach Erteilung der Genehmigung des Flugplatzes Hahn am 14.07.1993 kam es offensichtlich zu erheblichen Beschwerden aus der Bevölkerung über diese Art von Flugbetrieb. Daraufhin forderte die Kommission zum Schutz gegen Fluglärm für den Flugplatz Hahn bereits am 17. August 1995 von der Beklagten und der Beigeladenen umfangreiche und wirksame Schutzmaßnahmen für die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung.

Als

Anlage 6

überreichen wir drei Zeitungsartikel, aus denen die Forderungen der Fluglärmkommission hervorgehen.

Schwerpunktmäßig handelte es sich um folgende Einschränkungen:

- Nur noch ein Flugzeug in der Platzrunde zulässig.
- Einschränkung des Flugbetriebs auf die Werktage.
- Sonntags dürfen keine Landeanflüge auf dem Flugplatz Hahn geübt werden.

- Tägliche Mittagsruhe von 13.00 - 15.00 Uhr.
- Übungsflüge dürfen nur von jeweils einem Flugzeug ausgeführt werden, wobei nicht ständig dieselbe Route geflogen werden darf.
- Es müssen abwechselnd Rechts- und Linkskurven geflogen werden.

Außerdem forderte die Fluglärmkommission:

- Unverzögliche Lärm- und Immissionsmessungen im Bereich der betroffenen Gemeinden.
- Einrichtung eines Beschwerdetelefon.
- Rechtzeitige Unterrichtung der Bevölkerung über beabsichtigte Schulungsflüge.
- Bestellung eines Lärmschutzbeauftragten

Der Beschluß vom 17.08.1995 wurde durch Beschluß vom 24.07.1996 noch durch folgende Forderung ergänzt:

- Nur noch lärmreduzierte Maschinen dürfen in der Platzrunde fliegen.

3.7 Der Umstand, daß der Flugplatz Hahn im wesentlichen von Freizeitfliegern bzw. Flugschulen genutzt wird, die Freizeitflieger ausbilden, muß auch bei der Einschätzung des Maßes an Lärm Berücksichtigung finden, der von den Klägern zu 1) bis 2) hinzunehmen ist. Da das Maß der Zumutbarkeit von Lärm bei der gebotenen Interessenabwägung auch davon abhängt, welchem Zweck die Lärmquelle dient, kann der Lärm, der ganz überwiegend von einzelnen Flugzeugen verursacht wird, die von deren Piloten aus Gründen des Freizeitvergnügens gesteuert werden, nicht mit dem Lärm gleichgestellt werden, der bei einem echten Rettungsflug oder bei einem Linienflug einer mehrere Hundert Fluggäste befördernden Verkehrsmaschine ausgelöst wird. Gemessen am bloßen Hobby-

zweck, den die meisten Nutzer des Flugplatzes Hahn verfolgen, kann den Klägern zu 1) bis 2), wie vielen anderen in ihrer Wohngrundstücksnutzung gleichermaßen Betroffenen, nicht der Lärm zugemutet werden, wie dies heute der Fall ist.

Daran kann kein öffentliches Interesse bestehen.

Die Festsetzung von Betriebszeiten, zu denen motorgetriebene Luftfahrzeuge mindestens 60 Minuten vom Flugplatz Hahn abwesend sein müssen, stellt zugleich eine Maßnahme nach § 29 Abs. 1 Satz 3 LuftVG zur Abwehr von erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes Hahn dar. Diese Betriebszeitenregelung würde nämlich dazu führen, daß an Werktagen nach 17.00 Uhr, an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen die lärmintensiven Platzrundenflüge weitgehend entfallen. In der Vergangenheit haben zahlreiche Beschwerden von Flugplatzanliegern gezeigt, daß die pausenlosen Platzrundenflüge, insbesondere der Luftfahrerschulen an Werktagen nach 17.00 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen, als erhebliche Belästigung durch Fluglärm empfunden werden. Zwar würden Geräuschemessungen am Flugplatz Hahn nicht ergeben, daß es durch diese Betriebsarten zu "unzumutbarem Fluglärm" kommt. Dies wird durch die vorgelegten Meßreihen des TÜV-Gutachtens für den Flugplatz Hangelaar bestätigt; jedoch sind Flugplatzhalter, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer verpflichtet, nicht nur unzumutbaren Fluglärm zu vermeiden, sondern auch die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn das erforderlich ist, um die Bevölkerung vor erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen (§ 29 Abs. 1 Satz 1 Luft-VG).

Die Festlegung von Betriebsbeschränkungen an Werktagen nach 17.00 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen, an denen motorgetriebene Luftfahrzeuge am Flugplatz Hahn nur starten dürfen, wenn sie mindestens 60 Minuten vom Flug-

platz Hahn abwesend sein werden, beeinträchtigt die Funktion des internationalen Verkehrsflughafens Hahn als Infrastruktureinrichtung des Luftverkehrs mit dem Ziel, Passagiere und Fracht von einem zu einem anderen Ort zu transportieren, nicht. Sie ist jedoch geeignet, die Fluglärmbelastung in den unter der Platzrunde gelegenen Orten Bahnhof Hirschfeld, Kleinich, Oberkleinich, Pilmersroth, Emmeroth, Fronhofen, Thalkleinich, Beuren, Irmenach, Raversbeuren, Lötzbeuren, Siedlung Briedeler Heck, Siedlung Maiermund, Siedlung Hoher Stein, Altlay, Peterswald, Löffelscheid, Rödelhausen, Belg, Würnich, Hirschfeld, Wahlenau, Niederweiler, Büchenbeuren, Sohren, Bärenbach, Schwarzen und Dill zu diesen Zeiten spürbar herabzusetzen.

Zwar müssen motorgetriebene Luftfahrzeuge, die in Hahn landen wollen, sich grundsätzlich auch weiterhin in die Platzrunde einordnen; eine spürbare Entlastung wird jedoch deshalb eintreten, weil die Zahl der reinen Platzrundenflüge und damit die Zahl der Überflüge dieser Ortschaften zu den genannten Zeiten stark zurückgehen wird. Abgesehen davon, daß die Luftfahrzeughalter nach § 29b LuftVG verpflichtet sind, die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, ist eine Beschränkung der Betriebszeit auf Flüge mit einer Mindestdauer von 60 Minuten an Wochenenden und an Feiertagen für die davon betroffenen Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer auch zumutbar. Von Flügen zum Erwerb von Luftfahrerscheinen, zum Vertraut machen und zur Aufrechterhaltung der Flugerfahrung (§ 122 LuftPersV) abgesehen, besteht im allgemeinen keine Notwendigkeit zu Platzrundenflügen.

Es besteht auch keine zwingende Notwendigkeit, Flugschüler vorwiegend oder ausschließlich an Werktagen nach 17.00 Uhr, an Wochenenden und an Feiertagen auszubilden. Das immer wieder von Interessenverbänden der Freizeitflieger vorgetragene Argument, Flugschüler hätten für die Ausbildung nur am Wochenende und abends Zeit, weil sie berufstätig und daher nicht abkömmlich seien, kann nicht überzeugen. Im Straßenverkehr findet die Ausbildung zum

Erwerb von Führerscheinen nahezu ausschließlich an den Werktagen von montags bis freitags statt.

In der vorgeschlagenen Beschränkung des Flugbetriebes an Werktagen nach 17.00 Uhr, an Wochenenden und an Feiertagen auf Flüge von mindestens 1 Stunde Dauer liegt auch kein unzulässiger Eingriff in den ausgeübten Gewerbebetrieb der Luftfahrerschulen. Zwar müssen Flugschüler während der Ausbildung zu einem großen Teil Platzrunden fliegen, jedoch müssen die Platzrunden nicht unbedingt an Werktagen nach 17.00 Uhr, an Wochenende und an Feiertagen stattfinden. Luftfahrerschulen können ihr Ausbildungsprogramm so gestalten, daß nach 17.00 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen Platzrundenflüge unterbleiben. Die Verordnung über Luftfahrtpersonal und die Ausbildungsrichtlinie des Bundesministers für Verkehr sehen als Ausbildungsprogramm nicht nur Platzrundenflüge, sondern auch Überlandflüge und Außenlandeübungen vor, die nicht an den Platzrundenbereich gebunden sind.

Die von den Klägern geforderte Betriebszeitenregelung berücksichtigt, daß die Luftfahrerschulen auf die Platzrundenflüge nicht an allen Tagen der Woche verzichten können. Flugschüler müssen während ihrer Ausbildung Platzrunden fliegen, jedoch muß dem Flugschüler zuzumuten sein, daß er diese an normalen Werktagen in der Zeit von 07.00 - 13.00 und der Zeit von 15.00 - 17.00 Uhr absolviert. Soweit Luftfahrer Platzrundenflüge z.B. zur Einweisung, zum Vertrautmachen oder zur Aufrechterhaltung der Flugerfahrung absolvieren müssen, ist es ihnen ebenfalls zuzumuten, solche Flüge an Werktagen bis 17.00 Uhr durchzuführen.

Die Festlegung von Betriebszeiten in der geforderten Form berücksichtigt einerseits, daß Fluglärm insbesondere zu den Zeiten als besonders störend empfunden wird, in denen ein besonderes Ruhebedürfnis besteht und die Anlieger

nicht ihren üblichen Beschäftigungen nachgehen; andererseits werden die Interessen der Luftfahrerschulen angemessen berücksichtigt.

Die für Werktage nach 17.00 Uhr, für Samstage, Sonntage und Feiertage geforderte Neuregelung der Betriebszeit schränkt nicht nur die reinen Platzrundenflüge, sondern auch lokale Platzflüge von weniger als 60 Minuten ein. Zur Durchführung derartiger Flüge besteht - im Gegensatz zu Platzrundenflügen in den genannten Fällen - keine Notwendigkeit. Das Interesse einzelner Flugplatzbenutzer oder -besucher, lokale Platzflüge z.B. Rund- und Besichtigungsflüge, von weniger als 60 Minuten Dauer in die Umgebung des Flugplatzes Hahn zu unternehmen, muß gegenüber dem Interesse der Flugplatzanlieger und Bewohner von Wohngebieten in der Umgebung des Flugplatzes und besonders der Kläger zu 1) und 2) an einer Verringerung der Belästigung durch Fluglärm zu den genannten Zeiten zurückstehen.

- 3.8 Die Beschränkung auf lärmreduziertes Fluggerät ist ein weiterer Schritt für die nachhaltige Reduzierung des Fluglärms in der Umgebung des Flugplatzes Hahn, da die Anschaffung lärmarmen Gerätes bzw. die Nachrüstung des vorhandenen Gerätes mit lärmmindernden Komponenten eine Absenkung des Immissionspegels bewirkt. Diese Regelung ermöglicht dem Nutzerkreis der Allgemeinen Luftfahrt (Freizeit- und Hobbyflieger, Flugschulen), der ein besonderes Interesse an der Nutzung des Flugplatzes Hahn hat, durch Anschaffung lärmarmen Gerätes mit lärmmindernden Komponenten seine Flüge durchzuführen. Nur durch diese Maßnahme kann gewährleistet werden, daß der Flugzeugbestand dem gegenwärtigen Stand der Technik soweit als möglich angepaßt, der Flugplatz Hahn nicht mehr überwiegend von veraltetem Fluggerät angefliegen wird und damit verbunden die Belastung durch Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes Hahn auf die Dauer abnimmt.

- 3.7 Soweit die beantragten Beschränkungen zu einer Reduzierung des Flugbetriebs führen, dürften dadurch verursachte Mindereinnahmen ohne weiteres durch eine angemessene Gebührenerhöhung aufgefangen werden können, zumal die derzeitigen Gebühren sich in einem durchaus sehr niedrigen Bereich bewegen. Nach der als

Anlage 7

beigefügten Gebührentabelle beträgt die Landegebühr z.B. für eine Propellermaschine im Schulflugbetrieb

Höchstabfluggewicht	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis
bis 1.200 kg	10,00 DM	8,00 DM
1.200 - 2.400 kg	11,00 DM	9,00 DM

Nach Informationen der Kläger gewährt die Beigeladene darüber hinaus Sonderrabatte, wie z.B. den Home-Base-Fluggesellschaften. Durchflüge ohne Bodenberührung sind sogar kostenlos.

- 3.8 Auch die Kontrolle der Flugbeschränkungen erfordert bei der Beigeladenen keinen wirtschaftlich unzumutbaren Aufwand. Wie dem bereits als Anlage 6 vorgelegten Zeitungsartikels aus den „Zeller-Land Nachrichten „ Nr. 38/95 v. 22.09.1995 ist die Deutsche Lufthansa zur Selbstbeschränkung beim Schulflugbetrieb auf dem Flugplatz Hahn entsprechend dem Forderungskatalog der Fluglärmkommission am Flugplatz Hahn bereit. Diese Position der Deutsche Lufthansa bestätigt, dass Fluggesellschaften, die den Flugplatz Hahn als Schulflugplatz nutzen, durchaus in der Lage sind, ihre Schulungsflüge so zu planen, dass dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Ruhezeiten Rechnung getragen wird. Es scheint offensichtlich ein zu bewältigendes logistisches Problem

zu sein, Fluggerät aus der Flotte einer Fluggesellschaft zu Schulflügen, auch mit zeitlicher Begrenzung, zur Verfügung zu stellen. Wenn dies von der Lufthansa aus Rücksichtnahme und auf freiwilliger Basis umzusetzen ist, so ist dies auch von allen anderen Fluggesellschaften, die auf dem Flugplatz Hahn Schulungsflüge durchführen wollen, einforderbar.

Wenn nun die Beigeladene behauptet, Betriebsbeschränkungen für Schulungsflüge mit Flugzeuge mit einem MTOW über 5,7 to in der Platzrunde seien nicht realisierbar, da die Fluggesellschaften das zu Schulungsflügen eingesetzte Fluggerät grundsätzlich nur kurzfristig zur Verfügung stellen könnten, um dieses Gerät schnellstmöglich wieder im normalen Betrieb einzusetzen, so zeigt sie, das sie nicht bereit ist, gegenüber diesen Fluggesellschaften die berechtigten Forderungen der Kläger zu 1) und 2) im Sinne einer gut nachbarschaftlichen Beziehung durchzusetzen, obwohl dies, wie das Beispiel Lufthansa zeigt, durchaus möglich ist. Hier wird einseitig durch die Beigeladene, ohne Not, im vorausseilenden Gehorsam und zu Lasten der vom Fluglärm betroffenen Kläger, für die Fluggesellschaften eine optimierte Betriebsregelung für den Schulflugbetrieb mit Flugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 to in der Platzrunde geschaffen, obwohl bei entsprechendem eindeutigen Verhalten der Beigeladenen gegenüber den an Schulungsflügen interessierten Fluggesellschaften, Betriebsbeschränkungen, wie sie z.B. die Lufthansa durch Intervention der Fluglärmkommission am Flugplatz Hahn freiwillig einhält, ohne finanziellen Verlust durchzusetzen wären.

Wenn schon die Deutsche Lufthansa AG, als der in der Vergangenheit größte Nutzer des Flugplatzes Hahn für Schulflugbetrieb in der Platzrunde und vergleichbaren Übungsbetrieb, in der Lage ist, Forderungen nach Einschränkungen des Platzrundenbetriebes freiwillig umzusetzen, ohne dadurch offensichtlich Beeinträchtigungen bei der Abwicklung des normalen Geschäftes hinnehmen zu müssen, so müssen die Kläger davon ausgehen, dass auch ihre, ge-

genüber den Forderungen der Fluglärmkommission erweiterten Forderungen zu Betriebsbeschränkungen bei Schulflugbetrieb zu realisieren sind.

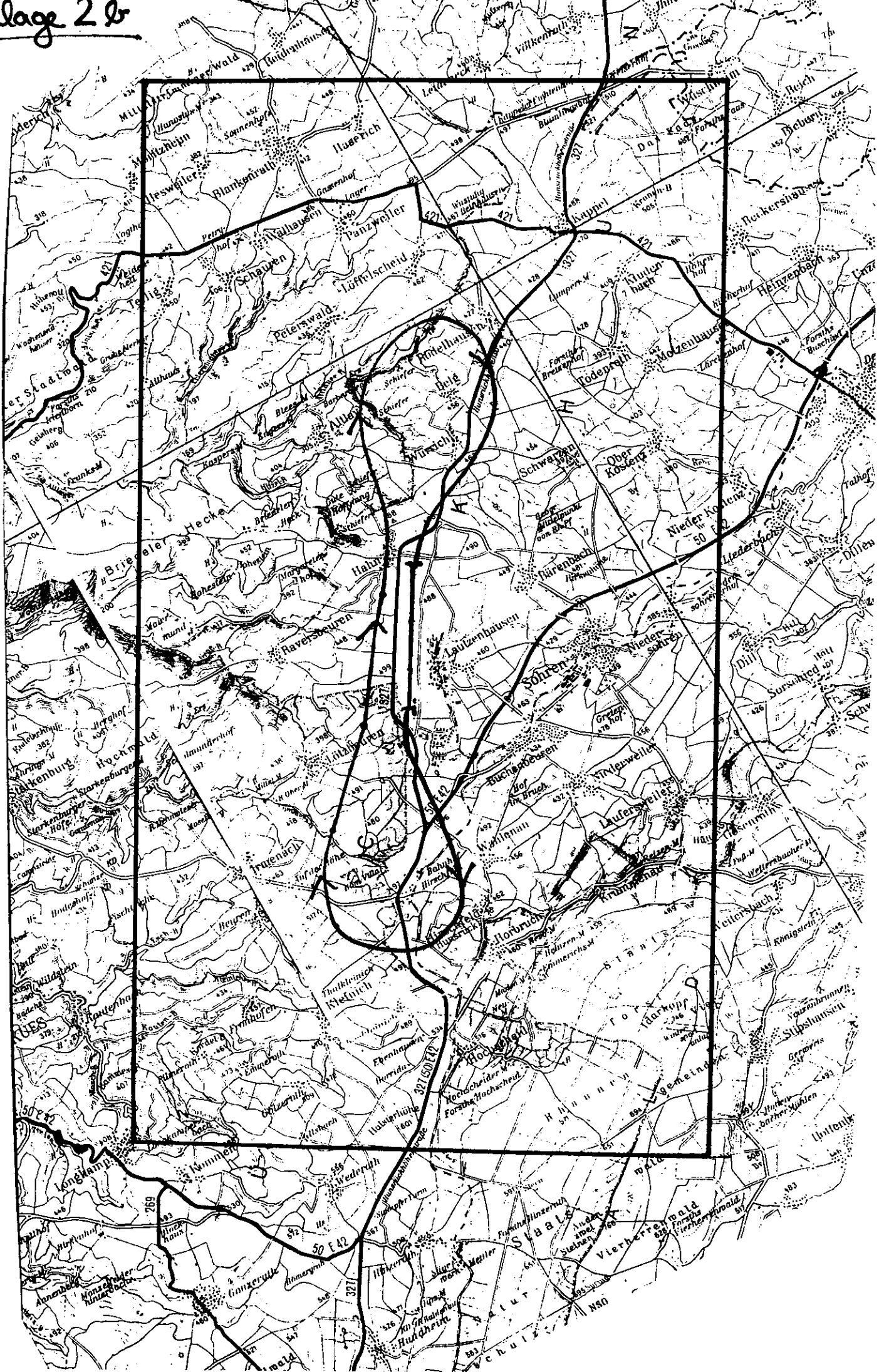
4. Die Kläger stellen abschließend fest, dass mit den Betriebsbeschränkungen der Änderungsgenehmigung vom 21. März 1997

- das Verhältnis von Ruhe- und Flugzeiten nicht ausgewogen ist;
- dem Bedürfnis nach Ruhe in den besonders schutzbedürftigen Zeiten nicht Rechnung getragen wird;
- der Lärm sich nicht auf bestimmte Betriebszeiten konzentriert und andere Zeiträume nicht freigehalten werden;
- der Verkehr, der besonders störend in Erscheinung getreten ist, zeitlich nicht weitergehend eingeschränkt wird.

Den Hinweisen des Senats im Beschluß vom 28.6.1996 wurde somit durch diese Änderungsgenehmigung nicht Rechnung getragen.

(Dr. Bank)
Rechtsanwalt

Ansage 2 b



HANN AIR BUSINESSLINE, GmbH & Co. KG (formerly Hahn Air, GmbH & Co. KG) Hahn
 Flughafen, D-55483 Lautzenhausen, Germany Phone: (6543) 50 92 63 Telex: n/a Fax: (6543) 50 92 64
 Founded: 1994 Number of employees: 8 Head: G. Schäfer
 D-GAPN Piper PA-34-220T Seneca III 3448030 A9163K 0083 2 CO TSIO-360-KB 1999
 D-ICRF Cessna 404 Titan II 4040406 N8778K 0079 0895 2 CO GTSIO-320-M 3610



HAMALAND-FLUGDIENST, GmbH Stadthorn
 Flughafen, D-48703 Stadthorn, Germany Phone: (2563) 35 38 Telex: n/a Fax: (2563) 28 21
 Founded: n/a Number of employees: n/a Head: n/a Aircraft below MTOW 1361kg: Cessna 172 & Piper PA-28
 D-GJMI Piper PA-34-220T Seneca III 34-8233178 PH-JMI 0082 2 CO TSIO-360-KB 1999
 D-IMAR Piper PA-31-350 Navajo Chieftan 31-7405483 N61460 0074 2 LY TIO-540-J2BD 3175 *ist pvt*

HAMBURG AIRLINES Luftfahrt, GmbH = HX / HAS (formerly HAS Hamburg Airlines, GmbH & Co KG) Hamburg
 Flughafen, Terminal 4, D-22335 Hamburg, Germany Phone: (40) 5075 29 02 Telex: 2174496 has d Fax: (40) 5075 14 90
 Founded: 1988 Number of employees: 270 Head: Bernd Walter IATA Number: 099 ICAO call sign: HAMBURG AIR
 D-BCBL De Havilland DHC-8-102 Dash 8 225 C-GFOL* 0090 0990 2 PWC PW120A 15650 CY36 *ist ITM Vermögensstreuhand*
 D-BCBO De Havilland DHC-8-102 Dash 8 153 C-GFOL* 0089 0689 2 PWC PW120A 15650 CY36 *ist ITM Vermögensstreuhand*
 D-BCBY De Havilland DHC-8-102 Dash 8 177 C-GFOL* 0089 1089 2 PWC PW120A 15650 CY36 *ist ITM Vermögensstreuhand*
 D-BCBA De Havilland DHC-8-311 Dash 8 234 C-GONG* 0090 1190 2 PWC PW123 19500 CY50 *ist ITM Vermögensstreuhand*
 D-BOBU De Havilland DHC-8-311 Dash 8 252 C-GFCF* 0090 0191 2 PWC PW123 19500 CY50 *ist ITM Vermögensstreuhand*
 D-ALOA BAe 146-200A E2066 N356BA 0086 0395 4 LY ALF502R-5 42184 CY97 *ist BAMO*
 D-AZUR BAe 146-200A E2060 N352BA 0086 0485 4 LY ALF502R-5 42184 CY97 *ist BAMO*
 D-AHOI BAe 146-300A E3187 G-BSYT 0090 1194 4 LY ALF502R-5 44225 CY110 *ist BAMO*
 D-AQUA BAe 146-300 E3118 HB-IXZ 0088 0496 4 LY ALF502R-5 43092 CY110 *ist BAMO*

HAMBURGER AIR CHARTER Erich Wagner, GmbH & Co. KG Hamburg
 Albert-Schweitzer-Ring 1, D-22045 Hamburg, Germany Phone: (40) 50 59 36 Telex: none Fax: (40) 50 75 10 88
 Founded: 1989 Number of employees: 1 Head: Erich Wagner
 D-ICPA Piper PA-31T Cheyenne II 317-8120025 N290CM 0081 2 PWC PT6A-28 4062

HANSA LUFTBILD, GmbH (German Air Surveys) Muenster-Osnabrueck
 Eibestr. 5, D-38115 Muenster, Germany Phone: (251) 23 300 Telex: 892645 hlb d Fax: (251) 233 01 12
 Founded: 1923 Number of employees: 240 Head: Dr. Gunnar Rogwaller
 D-EHLM Cessna TU206B Super Skywagon U206-0754 N3454L 0067 1 CO TSIO-520-C 1833 Photo / Survey *ist pvt*
 D-EHLZ Cessna TU206G Turbo Stationair 6 II U20605318 N5552U 0080 1 CO TSIO-520-M 1633 Photo / Survey
 D-EAOD Cessna T210N Turbo Centurion II 21063856 N6289C 0080 1 CO TSIO-520-CE 1814 Photo / Survey
 D-IBGF Cessna 402B 402B0802 C-GGUZ 0075 2 CO TSIO-520-E 2858 Photo / Survey *ist Photogrammetrie GmbH*
 D-IHLB Cessna 402B II 402B1340 N6377X 0078 0193 2 CO TSIO-520-E 2858 Photo / Survey
 D-DOS Cessna 404 Titan II 4040665 N5375C 0080 2 CO GTSIO-520-M 3810 Photo / Survey

HANSEATIC AIR, GmbH & Co. KG Bremen
 Flughafen, GAT, D-28199 Bremen, Germany Phone: (421) 53 61 60 Telex: n/a Fax: (421) 53 61 64
 Founded: n/a Number of employees: n/a Head: n/a
 Presently being set-up. Intends to start operations during 1996/7 with 2 Dornier 328 aircraft.

HANSEFLUG, GmbH Lübeck
 Resebergweg 30, D-23569 Lübeck, Germany Phone: (451) 30 88 52 Telex: n/a Fax: (451) 30 68 52
 Founded: 1992 Number of employees: n/a Head: n/a
 D-FJKA Antonov An-2 19318 DDR-WJP 0058 1 SH Ash-62IR 5500

HAPAG-LLOYD Flug, GmbH = HF / HLF (Subsidiary of Hapag-Lloyd, AG) Hannover
 Postfach 42 02 40, D-30662 Hannover, Germany Phone: (511) 97 270 Telex: 924036 hlf d Fax: (511) 97 27 494
 Founded: 1972 Number of employees: 1500 Head: Claus Wülfers IATA Number: 617 ICAO call sign: HAPAG LLOYD
 D-AHLD Boeing 737-5K5 24926 / 1968 0090 1290 2 CFMI CFM56-3C1 59000 Y128 *ist Defag*
 D-AHLE Boeing 737-5K5 24776 / 1848 0090 0590 2 CFMI CFM56-3C1 59000 Y128 HL-DQ *ist Defag*
 D-AHLF Boeing 737-5K5 24927 / 1968 0090 1290 2 CFMI CFM56-3C1 59000 Y128 HL-FQ *ist Defag*
 D-AHLI Boeing 737-5K5 25037 / 2022 0091 0491 2 CFMI CFM56-3C1 59000 Y128 HL-GO *ist Defag*
 D-AHLN Boeing 737-5K5 25062 / 2044 0091 0591 2 CFMI CFM56-3C1 59000 Y128 HL-JQ *ist Defag*
 D-AHLG Boeing 737-4K5 26316 / 2711 0095 0495 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 *ist ILFC*
 D-AHLJ Boeing 737-4K5 24125 / 1687 0089 0389 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 HL-DP *ist Defag*
 D-AHLK Boeing 737-4K5 24126 / 1697 0089 0489 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 HL-EP *ist Defag*
 D-AHLL Boeing 737-4K5 24127 / 1707 0089 0489 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 HL-FP *ist Defag*
 D-AHLM Boeing 737-4K5 27102 / 2394 0092 0393 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 HL-AR *ist Defag*
 D-AHLO Boeing 737-4K5 24128 / 1715 0089 0589 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 HL-GP *ist Defag*
 D-AHLP Boeing 737-4K5 24129 / 1783 0089 1089 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 *ist Defag*
 D-AHLO Boeing 737-4K5 24130 / 1827 0090 0390 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 HL-JQ *ist Defag*
 D-AHLR Boeing 737-4K5 24901 / 1854 0090 0590 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 HL-CO *ist Defag*
 D-AHLS Boeing 737-4K5 27074 / 2281 0092 0592 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 *ist Defag*
 D-AHLT Boeing 737-4K5 27830 / 2670 0094 1194 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 *ist Defag*
 D-AHLU Boeing 737-4K5 27831 / 2677 0094 1294 2 CFMI CFM56-3C1 68000 Y167 *ist Defag*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0398*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0638*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0898*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 1098*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 1298*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0299*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0499*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0699*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0899*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 1099*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 1299*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0300*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0500*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0700*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 0900*
 Boeing 737-8K5 2 CFMI CFM56-7B26 78245 Y189 *oo-delivery 1100*
 D-AHLV Airbus Industrie A310-204 (winglets) 430 F-WWBL* 0087 0288 2 GE CF6-80C2A2 134000 Y264 HL-AP *ist Defag*
 D-AHLW Airbus Industrie A310-204 (winglets) 427 F-WWBK* 0087 0188 2 GE CF6-80C2A2 134000 Y264 HL-BP *ist Defag*
 D-AHLX Airbus Industrie A310-204 (winglets) 487 F-WWBO* 0089 1288 2 GE CF6-80C2A2 134000 Y264 HL-BS *ist Defag*
 D-AHLZ Airbus Industrie A310-204 (winglets) 468 F-WWBM* 0088 0388 2 GE CF6-80C2A2 134000 Y264 HL-CP *ist Defag*
 D-AHLA Airbus Industrie A310-304 520 F-WWCI* 0089 1089 2 GE CF6-80C2A2 157000 Y264 HL-AO *ist Defag*
 D-AHLB Airbus Industrie A310-304 528 F-WWCE* 0090 0190 2 GE CF6-80C2A2 157000 Y264 HL-BQ *ist Defag*
 D-AHLC Airbus Industrie A310-308 620 F-WWCC* 0091 0192 2 GE CF6-80C2A8 161000 Y264 HL-AS *ist Defag*
 D-AFOM Airbus Industrie A310-304 448 A6-KUB 0088 0395 2 GE CF6-80C2A2 157000 Y265 *ist POLA*

HDM-FLUGSERVICE, GmbH (formerly Hubschrauber-Dienst-Martinsried, GmbH) Nuremberg/Berlin/Bad Berka/Munich & Regensburg
 Flughafenstr. 100, D-90411 Nürnberg, Germany Phone: (911) 36 20 81 Telex: none Fax: (911) 35 74 91
 Founded: 1972 Number of employees: 35 Head: Dieter Dust
 D-HHCC Bell 412HP 36066 M6162A* 0093 0194 1 PWC PT6T-3BE TwinPac 5398 EMS *ist Erhard Härdt Verwaltungs GmbH*
 D-HHUU Bell 412HP 36057 M6162A* 0092 0793 1 PWC PT6T-3BE TwinPac 5398 EMS *ist Erhard Härdt Verwaltungs GmbH*
 D-HHVV Bell 412HP 36069 M6173A* 0093 0893 1 PWC PT6T-3BE TwinPac 5398 EMS *ist Erhard Härdt Verwaltungs GmbH*
 D-HHZZ Bell 412HP 36065 OE-XNN 0093 0296 1 PWC PT6T-3BE TwinPac 5398 EMS *ist Erhard Härdt Verwaltungs GmbH*
 E-HHYY Bell 412HP 36051 M6082A* 0092 0193 1 PWC PT6T-3BE TwinPac 5398 EMS *ist Erhard Härdt Verwaltungs GmbH*

Neue Piloten werden auf dem Hahn „flüge“ Gesellschaft „Hahn Air“ eröffnet im Januar eine Flugschule - Geschäftsflüge haben begonnen

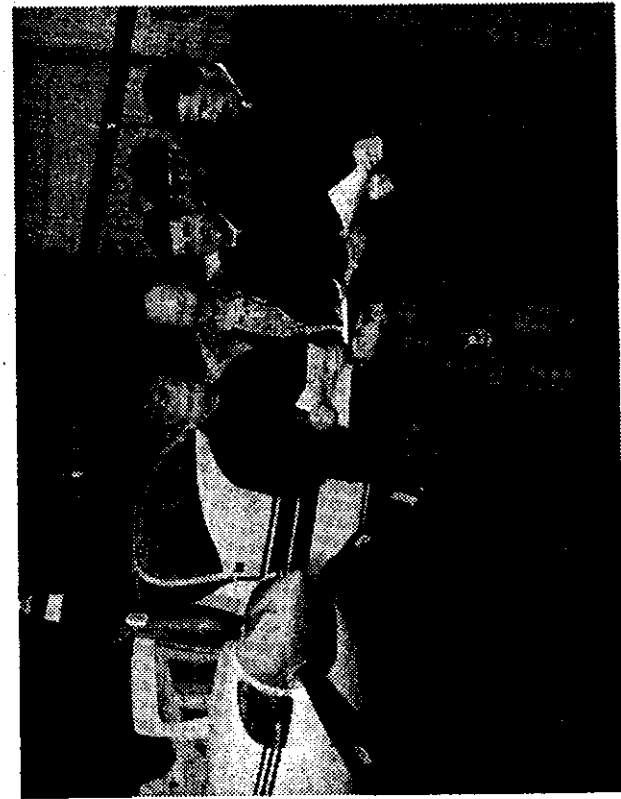
FLUGHAFEN HAHN. WD. Flüge geworden ist die im Oktober gegründete Fluggesellschaft „Hahn-Air“. Im Hangar 814 der ehemaligen US-Base steht die erste eigene Maschine, die ersten Flüge sind erfolgreich absolviert und Mitte Januar soll auch die Flugschule ihren Betrieb aufnehmen.

Geschäftsführer Gerd Schäfer, selbst ein erfahrener Pilot mit 20 000 Flugstunden, ist jedenfalls optimistisch. Im Herbst hatte er gemeinsam mit einigen Hunsrücker Geschäftsleuten und mehreren flugbegeisterten Privatpersonen die „Hahn-Air“ gegründet. Heute gehören vier Gesellschafter, acht Piloten und drei „Freunde der Luftfahrt“ dazu. Ihr ganzer Stolz ist eine zweimotorige, sechssitzige „Piper Seneca 3“ Turbocharged-Maschine, die ausgerüstet mit Blindflug- und modernsten Navigationssystemen - eine Reichweite vom Hunsrück bis

nach Marseille oder Budapest hat. In die neuen Bundesländer führten die Jungfernflüge. Heimische Geschäftsleute lernten als erste die Vorzüge des Flugzeuges für ihre Dienstreisen kennen.

Fest geordert sind drei Maschinen vom Typ „Cessna“ für den Schulbetrieb. Von der Bezirksregierung bereits genehmigt, sollen am 15. Januar die ersten Kurse beginnen. Nachtfluglizenzen, Weiterbildung auf zweimotorige Flugzeuge, Funksprechzeugnisse in Deutsch und Englisch und die Ausbildung zum Berufsflyzeugführer gehören zum Ausbildungsprogramm von „Hahn-Air“. Gerd Schäfer wird der Ausbildungsleiter sein.

Die Kosten für den begehrten Pilotenschein schätzt er auf „gute 10 000 Mark“. Dazu kommen noch die Start- und Landgebühren, die an die Betreibergesellschaft gezahlt werden müssen. 35 Flugstunden sind in den Ausbildungs-Vorschriften



Der Hangar 814, unmittelbar neben der Rollbahn gelegen, ist die neue Heimat von „Hahn-Air“. Neben den Flugzeugen sind in der Halle auch die Schulungs- und Verwaltungsräume. Foto: Werner Dupuis

ten des Bundes-Luftfahrtamtes vorgeschrieben. In der Praxis sind laut Schäfer 40 bis 42 Stunden Flugstunden die Regel. Dazu kommen noch 80 Stunden für die notwendige Theorie und 20 Stunden für die Funksprech-Unterweisung.

Der Unterricht wird in eigenen Schulungsräumen auf dem Hahn stattfinden. Pro Lehrgang können maximal 15 Flugschüler zugelassen werden.

Rund 600 000 Mark sind bereits in die „Hahn-Air“ investiert. In den kommenden Wochen erfolgt eine komplette Renovierung des Hangars 814. Ein neues Tor ist mit 70 000 Mark veranschlagt. Wenn alles nach Wunsch verläuft, wird im kommenden Jahr schon eine zehnsitzige Turboprop-Maschine mit dem Emblem der Hunsrücker Fluggesellschaft in die Lüfte steigen. Mit einer Reichweite von sechs Stunden, sollen dann alle europäischen Ziele von Hahn-Airport erreichbar sein.

Konsortium will mit dem Hahn aufsteigen

Heimische Wirtschaft setzt auf Ortsnähe

RHEIN-HUNSRÜCK. RED. Nach der privaten Fluglinie „Hahnair“, der Gründung einer „Energiedienstleistungs GmbH“ und zunehmender Nachfrage regionaler Unternehmen mit über 35 Anmietungen auf dem Hahn steigen nun Hunsrück-Unternehmen und Mittelständler voll ein: Ein Konsortium heimischer Wirtschaftsleute will die ehemalige Airbase Hahn unter seine Fittiche nehmen und vermarkten. Kernidee ist ein Zentrum für europäische Konversion unter Beteiligung der Wissenschaft, das den Hahn als Modell für regionale Konversion sowohl präsentiert wie zugleich vermarktet. „Wir arbeiten seit Herbst 1993 an dieser Idee – mit der baldigen Präsentation von Multi Wayss und Freytag hat es nichts zu tun“, erklären die Initiatoren.

In einem Schreiben an Staatssekretär Ernst Eggers, Aufsichtsratsvorsitzender der Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Hahn (EBGH), verdeutlichen die heimischen Interessenten ihre Motive: Die hohe Identifikation mit der Entwicklung des Flughafens und seinem Gewerbegebiet durch das persönliche Engagement der Firmen und der Inhaber,

die dichte Kommunikation mit Interessenten um den Hahn und der Kenntnis ihrer spezifischen Anforderungen sowie der Einspannung der endogenen Wirtschaftskräfte der Hunsrückregion. „Wir setzen Ortsnähe, Marktkenntnis, Personenwissen und zusätzliches Vermarktungs-Know-How gegen entfernte Entscheidungsträger sicher“, so die Initiatoren. Um die Debatte nicht zu belasten, wollen dieser aber erst nach einem Kontakt mit Eggers auf den „öffentlichen Markt“.

Gegenüber der HZ erläuterten MdL Joachim Mertes und SPD-Fraktionschef Dietmar Tuldi, daß mit der Präsentation des Baumultis Wayss und Freytag als Generalunternehmer die Attraktivität des Hahn nachhaltig unterstrichen werde. „Wir sehen aber mit gleichem Optimismus das Engagement dieser heimischen Unternehmer und erwarten eine faire Chance der Darlegung ihrer Absichten.“ Schließlich dürfe man nicht nur das hohe Lied der Innovationskraft mittlerer Unternehmen singen, sondern müsse es auch im Alltag ernst nehmen, so die beiden SPD-Vertreter.

21.1.94

Vom Hahn zu Euro Disney

Rhein-Mosel-Flug jetzt Tochterunternehmen von Private-Wing

WINNINGEN. AKA. Eine neue „Mutter“ hat die Rhein-Mosel-Flug GmbH. Die Winninger Fluggesellschaft wurde von der Private-Wing-Flugreisen GmbH unter deren Fittiche genommen. Diese Gesellschaft, die ihren Sitz auf dem Flugplatz Hahn hat, will ihrem Winninger Tochterunternehmen neuen Auftrieb geben.

So plant die Rhein-Mosel-Flug (RMF), ihre Geschäftsbereiche zu erweitern. Diese umfassen die Pilotenausbildung, den Charter- und

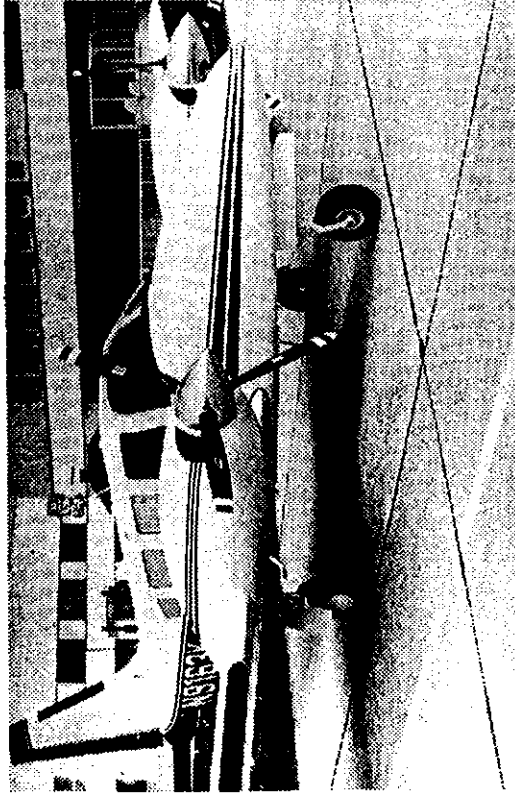
Rundflugverkehr. Vier Maschinen fliegen derzeit unter der RMF-Flagge, die auch von Privatpiloten gechartert werden können. „Ein weiteres viersitziges Flugzeug wird mit Sicherheit dazukommen“, erklären Geschäftsführer Harald Schmidt und Gesellschafter Jörg Wienpahl.

Weiter planen die beiden, die Attraktivität des Rundflugbetriebes zu steigern. So ist daran gedacht, mit Hotels und Reiseveranstaltern Pauschalarrangements zu schließen. Touristen hätten dann automatisch

einen Rundflug über Rhein und Mosel im Urlaubsgepäck.

Ein Flug von Winningen oder Hahn zu Euro Disney koste, ein- oder mehrtägig, bei Dreiergruppen hin und zurück ab 249 Mark pro Person.

Zudem will die RMF verstärkt auf den Geschäftsreiseverkehr setzen. „Der Geschäftsreiseverkehr ist bemerkenswerterweise von der Rezession nicht betroffen“, berichtet Wienpahl. Immer mehr Unternehmer würden aufs Flugzeug setzen.



Diese Maschine vom Typ „Seneca 3“, ausgerüstet mit Blindflugsystem und modernster Navigationstechnik, soll zukünftig Geschäftsleute vom Flughafen Hahn aus zu ihren Zielorten in ganz Europa fliegen.



Optimismus und gute Laune war am Freitagabend im Bergschlößchen in Simmern angesagt, als sich die Gründungsmitglieder von „Hahn Air“ zur „Startfreigabe“ für ihre Fluggesellschaft trafen. Foto: Werner Dupuis

Geschäftsflüge mit „Hahn Air“

SIMMERN. BB. Mit einem Start-Kapital von 700 000 Mark hat eine Gruppe von Unternehmern und Geschäftsleuten aus dem Rhein-Hunsrück-Kreis eine Fluggesellschaft mit der Bezeichnung „Hahn Air“ gegründet. Man will von dem Hunsrück-Flughafen Hahn aus ab dem 1. Januar 1994 Geschäftsflüge zu Zielen in ganz Europa anbieten. Zu der Gesellschaft gehört auch eine Flugschule, die ebenfalls auf dem Hahn stationiert wird.

Heimische Unternehmer und Geschäftsleute gründeten eine eigene Luftfahrtgesellschaft

Start-Freigabe für „Hahn Air“

Auch eine Flugschule gehört dazu - Am 1. Januar 1994 soll es losgehen

FLUGHAFEN HAHN. BB. Die Chancen, die der Zivilflughafen Hahn bietet, wollen einige Unternehmer und Privatpersonen konkret nutzen. Sie gründeten eine Fluggesellschaft, die „Hahn Air“.

Am Freitagabend trafen sich die Gründungsmitglieder der neuen Fluggesellschaft, die nicht nur Geschäfts- und Nahverkehrsflüge zu Zielen in ganz Europa anbieten will, sondern zu der auch eine Flugschule gehören wird, im Hotel „Bergschlößchen“ in Simmern.

Am 1. Januar 1994 soll es losgehen. Bis dahin soll die nötige Infra-

Flughafen Hahn soll eine sechssitzige, mit zwei Turbo-Motoren und modernstem GPS-Navigations- sowie einem Blindflugsystem ausgerüstete Reise-Maschine vom Typ „Piper Seneca 3“ stationiert werden. Mit dieser Maschine kann in drei Stunden fast jeder wichtige Flughafen in ganz Europa vom Hunsrück aus erreicht werden.

Die zur „Hahn Air“ gehörende Flugschule ist mit zwei-zweitsitzigen Cessna 152 und einer viersitzigen Cessna 172 ausgestattet.

Als Hilfe zur Selbsthilfe kann man die neue Fluggesellschaft verstehen. Ihre Gründer sind heimische Unternehmer und einige Piloten, die die Chance, die der Zivilflughafen Hahn

Gleichzeitig wollen die Geschäftsleute auch andere Unternehmen durch ihr Vorbild ermutigen, auf und um den Hahn zu investieren.



Nicht zuletzt will man natürlich auch Geld verdienen und bietet allen Interessierten aus dem Hunsrück, dem Nahe, Rhein- und Moselraum die Gelegenheit, vom Flugplatz Hahn aus schnell zu Zielen in ganz

alten Sprichwort „time is money.“ „Durch den Flughafen Hahn können wir schneller zu unseren neuen Märkten in ganz Europa und können so den früheren Standort-Nachteil wettmachen“, betonen die Hahn-Air-Gründer.

Mit einem Startkapital von 700 000 Mark und mit - wie ausdrücklich gelobt wurde - freundlicher Unterstützung aller beteiligten Stellen, wagt man den Sprung in die kalte Luft. Zwei erfahrene Berufspiloten stehen zur Verfügung und man ist optimistisch, mit der Gründung von „Hahn Air“ auch einen Beitrag zur positiven Entwicklung des Flughafenbetriebes und der re-



Harald Schmidt (l.) und Jörg Wienpahl von „Private-Wing“ sehen im Zivilflugplatz Hahn recht gute Perspektiven für Geschäfts- und Rundflüge. Foto: Michael Schuf

„Eine bessere Anbindung der Region an den Luftverkehr“

Fluggesellschaft „Private-Wing“ sieht auf Hahn gute Chancen

FLUGPLATZ HAHN. SCH. Eine zügige positive Entscheidung hinsichtlich des Flugbetriebes auf dem Flugplatz Hahn wünscht sich Harald Schmidt, Geschäftsführer der recht jungen privaten Fluggesellschaft „Private-Wing“. Auch wenn das Wetter einen Strich durch das geplante Saison-Abschluß-Programm auf dem Flugplatz machte (siehe nebenstehenden Bericht), sieht Schmidt der Zukunft des Zivilflughafens Hahn optimistisch entgegen.

Die Firmen-Idee

In einem Pressegespräch stellte Harald Schmidt seine Fluggesellschaft vor und hob die Vorteile für die Region hervor, die sich aus der Ansiedlung von neuen Unternehmen und verbesserten Standortfaktoren ergeben. Bei der Öffnung des Flugplatzes Hahn für die zivile Luftfahrt sei der Gedanke zur Gründung eines privaten Luftfahrt-Unternehmens entstanden, erklärte Harald Schmidt. „Wir möchten dieser Region eine bessere Anbindung im Bereich des

Luftverkehrs bieten“, bringt Gesellschafter Jörg Wienpahl die Firmen-Idee auf einen Nenner.

Zu diesem Zweck setzt „Private-Wing“ zweimotorige Geschäftsreise-Flugzeuge, wie die King Air C 90 oder die Cessna C 421, von lizenzierten Luftfahrtunternehmen ein. Für Rundflüge greift man auf die einmotorige Cessna C 172 zurück. „Mir der Resonanz auf unsere Rundflüge sind wir sehr zufrieden“, bilanziert Jörg Wienpahl. Jeden Sonntag hätten etwa 30 Bürger die Gelegenheit genutzt, ihre Heimat aus der Vogelperspektive zu erkunden.

„Für unsere Geschäftsreiseflüge von den Flugplätzen Hahn, Koblenz-Winnigen und Trier-Föhren haben wir eine Marktanalyse durchführen lassen“, erklärt Harald Schmidt. Dabei wurden mehr als 500 Unternehmen der Region mit einem Umsatz ab 10 Millionen Mark angeschrieben, um den Bedarf an Geschäftsreise-Charterflügen zu ermitteln.

Kurzfristige Ziele, so Harald Schmidt, seien die Einrichtung von Planungs- und Verkaufsbüros

auf dem Flugplatz Hahn, die Intensivierung der Vercharterung von Kleinflugzeugen an Privatpiloten sowie der Ausbau des Rundfluggeschäfts. Bei einer Planungssicherheit und der damit verbundenen Möglichkeit, den Flughafen auch bei jedem Wetter anfliegen zu können, will „Private-Wing“ in die Anschaffung von Geschäftsreise-Flugzeugen investieren.

Zeitersparnis

Durch den günstigen Standort und die Zeitersparnis beim Einchecken sieht Jörg Wienpahl gute Perspektiven: Mittelfristig sind die Errichtung eines Charterflugbetriebs, die Aufnahme eines Frachtflugbetriebs sowie die Erweiterung des Angebotes auf Wochenend-Flügen (Städtereisen) vorgesehen. Harald Schmidt: „Bei einem entsprechenden Erfolg planen wir langfristig die Einrichtung weiterer Verkaufs- und Planungsbüros, den Aufbau eines Linienflugbetriebs sowie den Erwerb oder die Beteiligung an anderen Luftfahrt-Unternehmen.“

Hahn Air bietet sämtliche Ausbildungsstufen bis hin zum Berufspiloten an

4.2.95

Flugverkehr nach Berlin im Visier

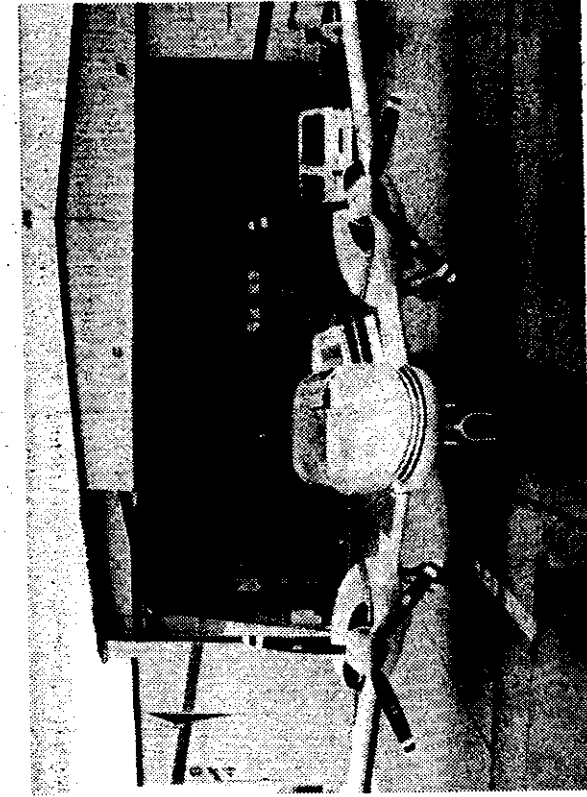
Mit den Gegebenheiten auf dem Hahn noch nicht ganz zufrieden: „In den Startlöchern“

FLUGPLATZ HAHN. GLA.
Im Schatten des Geschehens rund um die Shopping-Flüge berichtete auch die Hahn Air über ihre Entwicklung.

Die Hahn Air GmbH & Co.KG verfügt über vier kleine eigene und eine weitere dort stationierte Maschine. Eine Turboprop-Maschine soll dieses Jahr angeschafft werden. „Wir fliegen zur Zeit zwei bis sechsmal pro Woche im Werkverkehr in die neuen Bundesländer, nach Polen, in die Tschechische Republik, nach Österreich und Frankreich, berichtet Gerhard Schäfer aus Gemünden. Jetzt strebe man darüberhinaus einen linienähnlichen, geregelten Flugverkehr nach Berlin an. Dann solle auch das Büro die Woche über möglichst durchgehend besetzt sein.“

21 Flugschüler

21 Flugschüler unterrichtet derzeit die Flugschule der Hahn Air: Dienstags, samstags und sonntags büffeln sie hier in Teilzeit. Erste Ausbildungsstufe ist der Privatpilotenschein, der „wenn ein Schüler fleißig und gut ist“ in rund 100 Flugstunden erreicht werden kann. Auch die nächsten Ausbildungsstufen können auf dem Flugplatz Hahn absolviert werden, bis hin zum Berufspilotenschein. Darüber liegt nur noch der Verkehrsfliegerschein. „Wir denken darüber nach,



1,4 Millionen hat die Hahn Air im letzten Jahr investiert. Die Technik in den Maschinen sei auf modernstem Stand. Foto: Thomas Torkler

auch diese Ausbildung möglichst zu machen“, sagt Gerhard Schäfer. 1,4 Millionen Mark hat die Hahn Air seit ihrer Registrierung am 27. Januar 1994 auf dem Flugplatz investiert. Noch nicht ganz zufrieden ist man allerdings mit den Gegebenheiten: „Manchmal sind wir die einzigen, die an einem Tag fliegen. Dann ist trotz Eis mal die Landebahn nicht geräumt oder die Startbeleuchtung nicht eingeschaltet. Wir haben noch Probleme mit dem Funkverkehr und auch der Abfertigung zu bestimmten Uhrzeiten. Aber das soll man nicht überbewerten. Der ganze Flughafen steckt halt noch in den Startlöchern“, meint Gerhard Schäfer versöhnlich.

Auf einen Hinweis legt er allerdings größten Wert: „Es geht das Gerücht; mit uns könne man nicht sicher fliegen. Erwin Sax und ich sind ausgebildete Verkehrsflieger. Er hat über 25 000, ich über 20 000 Flugstunden auf dem Buckel. Unser Standard ist so sicher, wie auf jedem großen Flughafen, und die Technik

in unseren Maschinen ist auf dem neuesten technischen Stand.“

Besorgt über möglichen schlechten Zustand von Yak 18 und Yak 52, einmotorige Flugzeuge, die aus den ehemaligen GUS-Staaten nach Westeuropa exportiert wurden, hat sich für die Grünen im Kreistag Sigrid Braun-Pfaff geäußert. Man habe die Betreibergesellschaft darauf hingewiesen, aber die Mitteilung erhalten, daß für die Sicherheit einer dort stationierten Yak 18, die einem Koblenzer Geschäftsmann gehöre, der Halter zu sorgen habe. Diese Haltung sei naiv und fahrlässig, wertet Sigrid Braun-Pfaff. Sie erwartet, daß die Betreibergesellschaft solange ein Startverbot ausspreche, bis der Halter nachweise, die entsprechenden Bauteile ersetzt zu haben.

Jährliche Prüfung

„Das geht ganz einfach nicht“, antwortete auf Anfrage Verkehrsleiter Klaus-Dieter Hartmann. In der Tat habe der Aerokurier berichtet, daß einzelne der genannten Flugzeuge Schwächen an strukturellen Teilen aufweisen. „Aber die haben die deutsche Zulassung, werden jährlich überprüft, und die Verantwortung obliegt dem Halter. Ein pauschales Startverbot wäre rechtswidrig, die Flughafenleitung ist schließlich nicht die Polizei. Ein solches Verbot darf nur das Luftfahrtbundesamt aussprechen, oder der Hersteller selbst.“

Flugplatz Hahn
z. Hd. Fr. Broggs

21.07.94

Lärm-schutzzeugnisse - Rhein-Mosel-Flug GmbH - Flugzeugmuster
E F 150 - D-ECOM - CA72 - D-ECF - CA72 - D-ETWB

Sehr geehrte Frau Broggs,

Die oben aufgeführten Maschinen sind zur Zeit im Flugbetrieb.
Ein entsprechendes Auszug aus dem Flugbuch faxen wir sobald
es möglich ist.

V. Daten können Sie aber auch der Luftfahrtrolle entnehmen.

Rhein-Mosel-Flug GmbH
106 Winnagen (Flugplatz)





BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

LUFTFAHRT-BUNDESAMT

LÄRMZEUGNIS

- PROPPELLENFLUGZEUGE BIS 3000 KG STARTHÖCHSTMASSE
- MOTORSEGLER (S.S. Kapitel VI z. D)

Noise Certificate for Propeller Driven Aeroplanes not exceeding 3000 kg MTOW and for Motorgliders

8574

1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen:
Nationality and registration marks

D-EKOV

2. Muster/Bezeichnung:
Type/Model

Cessna 150M

3. Werknummer:
Serial Number

150-78295

Baujahr:
Year of manufacturing

1976

4. Dieses Lärmzeugnis ist in Übereinstimmung mit dem Anhang 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 sowie dem deutschen Luftverkehrsgesetz und den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsverordnungen ausgestellt.
This Noise Certificate is issued pursuant to Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation dated Dec. 7, 1944 and to the German Aeronautics Act and the regulations issued for its implementation.

5. Dieses Lärmzeugnis besitzt nur Gültigkeit, solange die umseitig bestätigten Daten und Betriebsgrenzen keine Änderung erfahren. Es ist im Luftfahrzeug mitzuführen.
This Noise Certificate is valid only as long as the data and limitations overleaf will not be modified. It has to be carried in the aircraft.

6. Innerhalb der Daten und Betriebsgrenzen, wie umseitig bestätigt, erfüllt das Luftfahrzeug die entsprechenden nationalen „Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge“ (LSL). Es entspricht damit auch den Richtlinien und Empfehlungen der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gemäß Annex 16, Volume I Aircraft Noise.

When the data and limitations allotted overleaf to the aircraft meets the relevant national „noise requirements for aircraft“ (LSL) it complies also with the standards of ICAO Annex 16 Volume I Aircraft Noise.

7. Lärmgrenzwerte gemäß
Noise limits according to

LSL vom 01. Januar 1993

Kapitel: VI
Chapter

8. Lärmdaten:
Noise data

Meßpunkt Measurement point	Höchstmasse Max. Mass kg	Lärmpegel Noise Level dB(A)	90 % Vertrauensbereich 90 % Confidence Level dB(A)	Lärmgrenzwert Noise Limit dB(A)
Überflug Fly over	726	65.7	± 0.8	69.7 (65.7)
Start Take-off				

Die erhöhten Schallschutzanforderungen nach der Verordnung vom 16.8.1976 (BGBl. I S. 2216) werden nicht erfüllt. Im Auftrag
The additional noise requirements according to the order of 16.8.1976 (BGBl. I page 2216) are not fulfilled. XXX

Datum der Ausstellung:
Date of issue

24. Juni 1993



Unterschrift:
Signature

[Signature]
Richter

Braunschweig, den

D-EKLS HAT KEIN LÄRMZEUGNIS

MEG,

PIC + NOVAK AIR
SCHILLING

[Signature]



DEUTSCHE REPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany
LUFTFAHRT-BUNDESAMT
Federal Office of Civil
Aeronautics

LÄRMZEUGNIS FÜR PROPPELLERFLUGZEUGE
Noise Certificate for Propeller-driven aeroplanes
bis 5700 KG MÖCHTIGESTICHT UND MOTORSEGLER
up to 5700 kg maximum weight and powered gliders

STAATSZUGEHÖRIGKEITS- UND
EINTRAGSZEICHEN:
Nationality and registration
mark:
D-EBLC

2. MUSTER/BAUREIHE:
Type/model:
CESSNA F150J

3. SERIENNUMMER:
Serial number: 0495
BAUJAHR:
Year of construction: 1969

DIESES LÄRMZEUGNIS IST IM ÜBEREINSTIMMUNG MIT DEM ANHANG 16 ZUM ABKOMMEN ÜBER DIE INTERNATIONALE ZIVILLUFTFAHRT VOM 7. DEZEMBER 1944 SOWIE DEM DEUTSCHEN LUFTVERKEHRSGESETZ UND DEN ZU SEINER DURCHFÜHRUNG ERLASSENEN RECHTSVERORDNUNGEN AUSGESTELLT.

This Noise Certificate is issued pursuant to the Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation dated 7. Dec. 1944 and to the German Aeronautics Act and the regulations issued for its execution.

DIESES LÄRMZEUGNIS BESITZT NUR GÜLTIGKEIT, SOLANGE DIE UNSEITIG BESTÄTIGTE AUSTRÜSTUNG KEINE ÄNDERUNG ERFÄHRT ES IST IM LUFTFAHRZEUG MITZUFÜHREN.

This Noise Certificate is valid only as long as the equipment attested overleaf will not be modified. It has to be carried in the aircraft.

MIT DER AUSTRÜSTUNG UND DEN BETRIEBSGRENZEN, WIE UNSEITIG BESTÄTIGT, ERÜLLT DAS LUFTFAHRZEUG DIE FOLGENDEN LÄRMFORDERUNGEN:

With the limitations and the equipment attested overleaf the aircraft meets the following noise requirements:

- ICAO ANHANG 16
- NPL 11 - 17/251

- DURCH EINHALTUNG DES LÄRMGRENZWERTES
By falling below the noise limit
- DURCH ANWENDUNG DER AUSNAHMEBESTIMMUNG FÜR.....
By application of an exemption rule for

DIE ERHÖHTEN SCHALLSCHUTZANFORDERUNGEN
NACH DER VERORDNUNG VOM 16.8.1976,
(BGBL I, S. 2216)

- JA
- NEIN
- MIT 5 dB(A)-ABSTAND ZUM LÄRMGRENZWERT
- MIT 8 dB(A)-ABSTAND ZUM LÄRMGRENZWERT

DATUM DER AUSSTELLUNG:
Date of issue:



UNTERSCHRIFT:
Signature:
A. J. Jäger

25. März 1983

STÄTTIGUNG EINER NACH § 31 LUFTGERPÜ FÜR PRÜFUNGEN ZUSTÄNDIGEN STELLE ÜBER BETRIEBSGRENZEN UND AUSTRÜSTUNG
S LUFTFAHRZEUGS
certification of limitations and equipment of the aircraft of a body competent for inspection according to
LuftGerPÜ

MOTOR(E):
Rolls-Royce O-200 A
DR. ULADEDRUCK B. MÖCHTSTZUL. DAUERLEISTUNG 2750 U/MIN
MAX. PRESS. at max. cont. power 11.5 in. Hg

GEMÄSS:
according to: Kennblatt Nr 6700
Ausgabe 4

PROPELLER:
McCaughey 17-101 SCH 6948
PROPELLER-DURCHMESSER:
Propeller diameter: 1.752 m

GEMÄSS:
according to: Kennblatt Nr 6100
Ausgabe 4

BLATTZAHL:
Number of blades: 2
MÖCHTSTGEWICHT:
Maximum weight: 2260 kg

GEMÄSS:
according to: Kennblatt Nr 6700
Ausgabe 4

- TURBOLADER:
Turbosupercharger: JA NEIN
- ZUSÄTZLICHER SCHALLDÄMPFER:
Additional muffler: JA NEIN

GEMÄSS:
according to:

SONSTIGE AUSTRÜSTUNG:
Other equipment: keine

GEMÄSS:
according to:

DIE ZUM FLUGZEUG/MOTORSEGLER GEBÜHRENDE BETRIEBSANWEISUNGEN STIMMEN MIT DEN A. S. ANGABEN ÜBEREIN.
The operating information belonging to the aircraft correspond with the statements above.

DATUM:
Date:

LSA-ANERKENNUNGS-NR.
LSA-Approval No.

UNTERSCHRIFT:
Signature:
A. J. Jäger

3. 1983

FLUGWERFT KÖLN
LSA-Nr. 3-A-10



BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

LUFTFAHRT-BUNDESAMT

LÄRMZEUGNIS Nr. 8590

- PROPPELLERFLUGZEUGE BIS 9000 KG STARTHÖCHSTMASSE

- MOTORSEGLER

Noise Certificate for Propeller Driven Aeroplanes not exceeding 9000 kg MTOW and for Motorgliders

1. Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen:
Nationality and registration marks

2. Muster/Baureihe:
Type/Model

3. Werknummer: 34-48030
Serial Number

D-GAPN

PIPER PA-34-220T

Baujahr: 1993
Year of manufacturing

4. Dieses Lärmzeugnis ist in Übereinstimmung mit dem Anhang 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 sowie dem deutschen Luftverkehrsgesetz und den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsverordnungen ausgestellt.
This Noise Certificate is issued pursuant to Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation dated Dec. 7, 1944 and to the German Aeronautics Act and the regulations issued for its implementation.

5. Dieses Lärmzeugnis besitzt nur Gültigkeit, solange die umseitig bestätigten Daten und Betriebsgrenzen keine Änderung erfahren. Es ist im Luftfahrzeug mitzuführen.
This Noise Certificate is valid only as long as the dates and limitations overleaf will not be modified. It has to be carried in the aircraft.

6. Innerhalb der Daten und Betriebsgrenzen, wie umseitig bestätigt, erfüllt das Luftfahrzeug die entsprechenden nationalen „Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge“ (LSL). Es entspricht damit auch den Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gemäß Annex 16, Volume I Aircraft Noise.

With the dates and limitations stated overleaf the aircraft meets the relevant national noise requirements for aircraft (LSL). It complies also with the standards of ICAO Annex 16 Volume I Aircraft Noise.

Lärmgrenzwerte gemäß LSL vom 01. Januar 1991 Kapitel: VI

7. Daten:
Noise data

Meßpunkt Measurement point	Höchstmasse Max. Mass kg	Lärmpegel Noise Level dB(A)	90 % Vertrauensbereich 90 % Confidence Level dB(A)	Lärmgrenzwert Noise Limit dB(A)
Überflug Fly over	1999	69.3	± 0.97	80.0 (76.0)
Start Take-off				

Die erhöhten Schallschutzanforderungen nach der Verordnung vom 16.8.1976 (BGBL I S. 2216) werden erfüllt/nicht erfüllt.
The additional noise requirements according to the order of 16.8.1976 (BGBL I page 2216) are met/not met.

Datum der Ausstellung:
Date of issue

Braunschweig, den 01. Juli 1993



Unterschrift:
Signature

Im Auftrag

Schlegel

Verkehrsleitung

bitte um Weitergabe

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung
			Leq dB(A)	Lmax dB(A)	Dauer s	Leq dB(A)	Lmax dB(A)	Dauer s	
SA	05.03.94								
1	11.03	?	-	-	-	-	-	-	
2	11.04	?	-	-	-	-	-	-	
3	11.07	D-EFDI	-	-	-	-	-	-	
4	11.08	D-EFTO	-	-	-	-	-	-	
5	11.09	D-ECUB	-	-	-	-	-	-	
6	11.12	D-KIOX	-	-	-	-	-	-	
7	11.16	D-ECUB	52,7	58,1	26	-	-	-	
8	11.20	?	60,6	63,9	33	61,6	65,4	18	
9	11.25	D-EFTO	62,9	68,2	22	62,5	70,7	15	
10	11.26	D-ECUB	64,9	74,5	29	66,1	74,3	16	
11	11.27	D-KHTA	60,1	64,9	18	60,0	63,4	13	
12	11.32	D-ECUB	64,8	72,3	27	66,7	73,8	23	
13	11.33	D-EFTO	61,6	68,8	24	62,4	68,2	18	
14	11.35	D-KCOK	61,1	66,1	28	62,1	67,8	16	
15	11.37	D-ECNE	62,3	72,0	22	65,5	74,4	17	
16	11.39	D-EGZO	67,5	76,4	24	70,3	79,0	18	
17	11.40	D-EEUP	69,9	73,0	35	72,9	80,4	26	
18	11.41	D-ECUB	65,1	73,5	28	66,3	74,9	16	
19	11.42	D-EKID	65,0	72,5	16	66,2	74,4	14	
20	11.43	D-EFTO	63,7	68,9	23	63,9	70,3	12	
21	11.44	D-EBUX	69,8	73,0	24	72,3	79,4	19	
22	11.46	D-EGVL	-	-	-	71,0	75,8	29	
23	11.46	D-EMBL	70,3	77,5	62	70,4	76,8	20	
24	11.48	D-KCOK	61,4	65,5	21	62,6	67,7	18	
25	11.50	D-ERWA	68,3	76,3	27	65,9	78,8	22	
26	11.51	D-EDVL	68,9	77,1	46	67,8	76,6	40	
27	11.52	D-EENE	68,2	75,0	31	70,2	78,9	25	
28	11.53	D-KCOK	62,1	69,4	25	63,4	71,3	23	
29	11.55	D-EFTO	63,4	70,1	28	64,7	72,3	22	
30	11.56	D-KACD	61,3	64,8	10	61,4	67,6	20	
31	12.03	D-FHOZ	60,9	69,0	13	59,8	69,5	17	
32	12.04	D-EMNT	-	-	-	64,0	71,5	24	
33	12.04	D-EHGG+	68,4	74,8	99	69,7	76,3	66	
34	12.05	D-ERNA	57,2	60,0	11	-	-	-	
35	12.06	D-IB??	63,4	65,5	34	62,2	68,4	29	
36	12.06	D-EENE	66,8	74,3	31	68,0	76,9	34	
37	12.07	D-EDVL	78,7	88,4	23	78,7	88,2	19	niedrig
38	12.10	D-EHOZ	63,6	72,0	20	63,0	72,3	19	

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung
			Leq	Lmax	Dauer	Leq	Lmax	Dauer	
			dB(A)	dB(A)	s	dB(A)	dB(A)	s	
39	12.13	D-EFEG	63,3	70,2	26	65,5	72,3	21	
40	12.18	D-KIOX	-	-	-	63,9	72,3	34	
41	12.19	D-EHOZ+	64,3	71,3	57	64,9	70,1	15	
42	12.20	D-EGCI	66,9	74,1	26	64,9	72,4	28	
43	12.26	D-EGOB	69,1	73,4	29	66,6	78,0	25	
44	12.29	D-KURA	55,9	60,0	9	57,3	60,9	16	
45	12.30	D-EHOZ	62,3	69,0	23	63,4	70,7	17	
46	12.34	D-EDDO	68,1	76,5	24	68,8	77,1	17	
47	12.38	D-EHOZ	62,0	70,1	17	60,3	70,4	12	
48	12.39	D-EIEK	70,8	80,1	37	71,6	79,8	29	
49	12.42	D-ECUB	-	-	-	-	-	-	
50	12.43	D-EEHL	-	-	-	-	-	-	
51	12.46	D-EHOZ	-	-	-	62,0	69,0	17	
52	12.47	D-EGXO	64,8	68,5	31	66,2	71,7	22	
53	12.51	D-KAMU	63,5	70,9	23	64,9	72,0	18	
54	12.53	D-EFTO	61,1	69,2	37	62,6	71,7	22	
55	12.55	D-ELSV	64,6	72,0	33	65,8	72,3	25	
56	12.56	D-GBFW	73,6	82,4	33	73,9	86,7	29	
57	12.57	?	73,5	81,6	26	72,9	79,8	25	
58	13.02	D-EEAH	66,2	73,0	27	66,7	74,3	25	
59	13.04	?+	64,6	72,4	48	65,3	76,2	17	
60	13.05	?	64,6	-	-	63,1	67,3	24	
61	13.12	groß -Mot.	68,2	75,6	30	68,9	76,3	26	
62	13.20	D-EEUP	69,2	73,8	34	71,8	78,8	30	Schleppflug
63	13.25	D-EKLA	71,2	78,5	27	71,1	79,6	24	
64	13.25	D-ECQP	68,3	75,2	28	68,2	76,9	26	
65	13.26	1-Mot.	70,7	77,4	25	72,1	78,3	19	
66	13.27	PH-HMK	64,9	72,1	20	64,5	72,3	23	
67	13.31	D-EEUP	69,0	76,7	35	70,0	78,0	28	Schleppflug
68	13.39	D-EKNA	70,9	79,9	33	72,6	83,4	24	
69	13.41	D-EKUB	70,6	77,3	34	70,7	79,2	33	Schleppflug
70	13.42	D-EENA	66,4	73,4	32	66,2	73,9	27	
71	13.44	D-ETIB	66,6	73,2	25	67,2	73,6	22	
72	13.44	D-EHOZ	62,9	67,8	22	64,5	70,4	19	
73	13.51	D-EEUP	69,4	78,5	34	70,3	78,1	31	Schleppflug
74	13.54	D-EELQ	66,8	75,5	40	66,9	77,0	30	
75	13.55	D-EBUX	69,7	79,0	18	70,0	80,7	19	
76	13.57	D-EFTO	62,3	67,1	26	63,5	69,6	21	
77	13.59	D-KHTA	67,1	74,5	26	68,1	76,4	27	

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung	
			Leq	Lmax	Dauer	Leq	Lmax	Dauer		
			dB(A)	dB(A)	s	dB(A)	dB(A)	s		
	78	14.02	D-EBDK	69,7	79,8	31	69,6	79,9	25	
	79	14.05	D-EEHJ	67,0	72,8	36	68,0	75,1	26	
	80	14.06	D-EBBH	66,5	72,9	22	68,5	75,2	17	
	81	14.10	D-EBHZ	75,3	87,0	26	75,6	85,2	21	
	82	14.12	D-KMHZ	57,6	61,8	29	58,6	62,7	18	
LB	83	14.16	D-EEUP	71,3	80,0	35	73,1	81,4	27	Schleppflug
	84	14.21	D-EPMI	66,2	73,9	27	67,0	73,7	24	
	85	14.23	D-EEHS	68,4	75,3	25	69,0	76,4	24	
	86	14.24	D-EEAP	68,3	75,1	32	69,7	77,0	29	
	87	14.25	D-ECIK	69,8	75,7	31	71,1	78,9	25	
	88	14.36	D-EDDO	57,3	62,0	17	59,0	63,6	15	hoch
	89	14.37	D-EFBW	67,9	75,1	35	68,5	76,6	32	
LB	90	14.37	D-EOHL	74,3	84,5	10	75,4	86,6	14	
	91	14.47	D-EEUP~	69,0	79,8	42	-	-	-	gestört
	92	14.49	D-ECRQ	72,4	82,4	21	75,8	85,2	20	
	93	14.54	D-ECDT	67,5	75,2	28	69,2	77,1	20	
	94	14.55	D-ECIO	69,5	78,4	23	70,5	79,6	23	
K	95	15.01	D-EFTO	64,0	69,9	24	64,8	70,1	20	
	96	15.03	D-EHGG	70,3	77,4	40	71,4	79,4	26	knattert
	97	15.03	D-ENBC	63,5	69,0	22	63,7	70,1	21	
	98	15.04	D-EFND	63,7	69,6	18	64,3	68,8	16	
	99	15.05	D-EDLH	62,3	69,1	19	63,7	70,1	20	
	100	15.05	D-EBEN	70,5	78,8	23	72,4	80,1	18	
K	101	15.06	D-EFTO	65,9	72,7	19	66,0	73,0	16	
N	102	15.08	D-EKID	63,5	70,4	21	63,4	69,7	19	
	103	15.10	D-EEFG?	65,0	72,0	24	64,6	71,9	20	
K	104	15.12	D-EFTO	61,4	66,6	24	61,8	67,0	20	
K	105	15.18	D-EFTO	64,5	74,0	24	62,5	72,9	22	
	106	15.21	D-EIIM	60,8	65,2	39	61,7	68,6	33	
	107	15.22	D-EEAP	71,6	79,4	35	74,1	82,1	28	
	108	15.24	D-KCOK	62,7	69,0	25	62,2	68,9	21	
	109	15.25	D-EAIK	63,5	70,7	34	63,2	68,7	27	
	110	15.26	D-EGIK	65,6	72,0	21	64,4	72,4	22	
	111	15.32	D-ELOO	65,3	73,1	19	64,6	74,3	20	
	112	15.34	D-EFBE+	64,1	68,9	65	64,1	70,3	57	
	113	15.35	D-KAMU	65,7	72,2	27	66,8	72,4	24	
	114	15.36	?	68,2	75,6	23	66,8	74,5	17	
	115	15.37	D-EHLU	69,8	79,4	29	68,4	77,8	31	
K	116	15.38	D-EAOD	64,0	72,8	20	63,9	72,4	12	

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung
			Leq	Lmax	Dauer	Leq	Lmax	Dauer	
			dB(A)	dB(A)	s	dB(A)	dB(A)	s	
117	15.39	D-KIOX	62,0	68,7	36	62,3	68,8	34	
118	15.40	D-EDLH	64,8	72,4	22	65,4	73,4	19	
119	15.41	D-EWDR	67,7	76,3	24	68,2	76,8	22	
120	15.44	D-EESO	67,8	76,8	20	65,6	77,2	15	
N 121	15.46	D-EHUB	63,2	70,2	24	63,6	70,7	18	
122	15.47	D-EAEK	65,0	69,5	15	64,9	69,8	15	
123	15.50	D-EFEM	74,9	83,8	21	71,0	82,8	17	niedrig
124	15.52	D-EOBG	65,9	73,1	28	64,1	71,9	23	
125	15.53	D-EFGV	69,5	77,5	31	68,7	78,0	22	
126	16.03	D-EELO	70,6	77,0	33	70,3	80,0	27	knattert
K 127	16.07	D-EFTO	62,7	70,1	23	60,8	69,5	18	
128	16.08	D-ECKI	76,0	85,2	33	77,9	86,9	27	Einzelton
129	16.15	D-EHEF	62,6	68,9	35	61,7	73,5	28	
130	16.16	D-EUDO	71,1	77,9	28	70,7	78,2	23	
131	16.17	D-EBJP	68,6	74,9	34	69,0	75,4	26	
132	16.19	D-ENKE+	68,5	77,1	57	70,0	79,2	45	
133	16.21	D-EGDR	66,7	72,3	34	67,2	75,7	28	
134	16.22	D-EDGF	69,5	78,0	38	71,0	81,1	28	dröhnt
135	16.22	D-EFPD	66,3	74,1	25	66,4	73,6	20	
136	16.25	D-EIYQ	67,0	73,0	28	65,4	73,6	26	
137	16.29	D-EKIK	72,3	82,1	32	73,2	81,7	29	
138	16.30	D-ELFC	60,7	65,5	28	62,8	68,0	28	
139	16.33	D-EBBH	65,2	73,5	22	65,6	73,2	14	
140	16.44	D-EFEG	64,1	72,0	27	65,1	72,8	27	
141	16.49	D-EEHS	64,3	69,7	24	63,0	72,3	24	
142	16.51	D-EAIK	69,9	79,8	35	70,3	80,5	31	
143	16.57	D-EHAB	63,1	72,6	28	62,1	72,6	21	
144	16.58	D-ELIO	74,4	82,3	23	76,0	84,9	25	
Do	07.04.94								
1	14.06	D-KRUE	58,3	60,1	17	60,7	61,2	14	
2	14.07	D-KIOX	61,7	67,5	37	61,9	68,1	22	
3	14.19	D-EANW	77,3	90,1	36	-	-	-	niedrig
4	14.21	?	60,2	64,7	36	-	-	-	
5	14.31	D-KIOX	59,0	67,6	33	61,2	67,2	35	
6	14.34	D-ECOJ	63,5	70,7	27	64,9	70,9	23	
7	14.41	D-EFPD	65,1	70,2	29	65,2	72,3	28	
8	14.45	?	68,7	77,6	40	70,2	78,0	32	
9	14.46	D-HUB	57,4	60,8	20	58,3	63,1	13	

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp.1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung	
			Leq	Lmax	Dauer	Leq	Lmax	Dauer		
			dB(A)	dB(A)	s	dB(A)	dB(A)	s		
10	14.49	D-ERIP	64,4	70,9	28	63,8	72,4	21		
11	14.53	D-ELPN	62,8	69,3	17	62,7	70,3	14		
12	14.57	?	63,9	72,0	30	63,6	71,1	20		
13	14.57	D-ERIP	64,8	70,5	40	64,7	72,5	35		
14	14.59	D-EFUA	67,1	74,0	29	67,5	74,6	25		
15	15.09	D-EFUA	64,4	73,6	35	66,0	74,0	24		
LB	16	15.12	D-EEUP	72,0	82,8	28	73,7	84,5	23	Schleppflug
	17	15.19	D-HUB	66,5	74,6	26	67,5	73,4	23	
	18	15.23	D-KIOX	60,6	65,5	24	60,2	66,2	19	
	19	15.27	?	63,0	68,2	29	63,3	72,4	28	
N	20	15.28	D-EEVM	69,7	77,6	20	69,2	77,0	19	
LB	21	15.45	D-EEUP	70,3	82,7	30	72,2	82,7	25	Schleppflug
LB	22	15.57	D-EEUP	71,9	83,8	25	76,1	83,5	17	Schleppflug
	23	15.58	D-KNAX	57,9	62,3	23	57,6	61,1	15	
LB	24	16.09	D-EEUP	73,5	82,6	28	56,1	57,8	18	Schleppflug
N	25	16.19	D-EEVM	66,0	76,0	28	68,0	78,7	24	
LB	26	16.23	D-EEUP	70,5	80,7	31	69,4	79,5	28	Schleppflug
	27	16.32	D-KNAX	58,3	62,7	34	59,1	63,0	21	
	28	16.32	D-ECUB	67,3	74,5	27	67,9	76,5	22	
	29	16.34	D-EFDI	65,2	73,3	21	67,4	76,6	22	
LB	30	16.37	D-EEUP	70,6	82,8	32	68,6	78,0	29	Schleppflug
	31	16.42	D-KNAK	57,0	60,5	14	57,0	60,7	15	
K	32	16.43	D-EHOZ	64,1	72,1	24	65,3	72,8	20	
	33	16.45	D-ELPN	63,1	68,4	15	63,2	68,7	11	
	34	16.54	D-KNAX	58,7	61,8	18	57,7	62,6	12	
K	35	16.56	D-EHOZ	62,9	70,4	20	65,1	73,0	21	
K	36	17.06	D-EHOZ	64,3	72,0	22	63,4	73,2	21	
	37	17.08	?	68,1	78,9	30	68,2	76,6	24	
	38	17.09	D-EDMD	69,9	78,4	32	71,3	79,5	21	
	39	17.14	D-EBUX	70,9	80,4	18	72,8	81,2	15	
	40	17.15	D-ELTG	62,7	65,9	18	63,6	69,8	14	
Z	41	17.17	D-EHOZ	62,5	69,7	22	63,8	69,5	19	
Z	42	17.20	D-EHUP	64,1	70,3	24	64,3	72,4	23	
	43	17.21	D-ELTG	62,5	68,4	25	62,2	68,6	29	
	44	17.24	D-KNAX	57,8	62,4	23	58,9	64,2	20	
	45	17.27	D-ELPN	62,5	66,5	23	63,3	69,2	19	
K	46	17.29	D-EHOZ	61,6	67,5	29	62,9	70,7	20	
	47	17.30	D-ELTG	67,1	72,2	20	66,6	74,9	16	
N	48	17.34	D-EHUP	61,8	70,0	23	62,6	69,5	19	

X
Z
X
Z
X
LB
KA
XXXXX
X
LB
Z

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung
			Leq	Lmax	Dauer	Leq	Lmax	Dauer	
			dB(A)	dB(A)	s	dB(A)	dB(A)	s	
49	17.35	D-EGBQ+	66,6	76,0	54	67,4	76,6	35	
50	17.35	?	66,6	76,0	54	67,4	76,6	35	
51	17.37	D-EHOZ	62,9	68,8	22	-	-	-	
52	17.39	D-EHUP	63,5	70,0	22	-	-	-	
53	17.42	D-ELTG	-	-	-	-	-	-	
54	17.43	?	-	-	-	-	-	-	
55	17.46	D-EHOZ	63,5	68,9	21	64,4	70,6	19	
56	17.47	D-ELTG	61,1	64,3	17	60,3	64,1	12	
57	17.48	D-EFGD	69,5	76,4	23	70,7	77,4	17	
58	17.49	?	63,9	70,0	33	63,2	69,1	31	
59	17.49	D-EHUP	61,5	68,3	30	63,9	70,1	20	
60	17.56	D-ELTG	61,4	67,4	26	62,6	68,9	17	
61	17.57	D-EHOZ	63,1	69,1	19	64,5	71,3	15	
62	18.01	gestört	-	-	-	-	-	-	gestört
63	18.06	D-ELTG	59,2	65,3	21	59,5	65,9	15	
64	18.10	D-EEUP	70,3	81,5	40	71,5	82,4	27	Schleppflug
16.04.94									
1	10.03	D-ETKW	-	-	-	70,8	80,6	28	
2	10.07	D-EGMB	-	-	-	63,6	73,0	27	
3	10.13	D-EGMB	-	-	-	67,6	74,0	19	
4	10.18	D-EGMB	67,8	76,2	30	67,2	76,0	24	
5	10.24	D-EGMB	65,0	73,8	32	66,9	75,7	19	
6	10.29	D-EGMB	64,8	72,0	29	65,2	72,3	29	
7	10.36	?	65,5	76,7	24	67,5	76,8	18	
8	10.37	?	64,4	72,4	22	65,4	72,3	13	
9	10.38	?	63,3	71,4	26	64,4	70,2	20	
10	10.41	?	66,6	76,1	28	67,8	76,1	21	
11	10.49	D-EGMB?	62,9	67,3	14	-	-	-	
12	10.52	D-EEUP	70,5	79,1	26	71,5	79,2	25	Schleppflug
13	10.56	D-EAOD	62,5	68,0	24	62,8	68,7	20	
14	11.00	D-EFDI	65,3	72,1	20	67,6	73,5	17	
15	11.04	D-KCOK	61,1	64,7	23	59,2	65,1	15	
16	11.04	D-EDNI	67,7	73,1	28	67,4	73,3	26	
17	11.07	D-KIOX	64,2	69,5	24	63,5	68,9	17	
18	11.10	D-EKID	61,1	70,1	27	61,5	68,8	21	
19	11.16	D-EDAG	68,5	78,1	25	67,4	74,8	16	
20	11.18	?	62,6	69,0	20	61,3	66,4	16	hoch
21	11.22	D-ECUB	65,5	75,5	22	66,4	76,0	18	

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung
			Leq dB(A)	Lmax dB(A)	Dauer s	Leq dB(A)	Lmax dB(A)	Dauer s	
K 22	11.24	D-EAUS	68,8	75,0	40	70,4	76,4	25	Einzelton
23	11.28	D-EGMB	64,2	72,8	30	64,3	72,5	24	
24	11.29	D-EAXZ	65,4	72,0	24	66,2	72,7	21	
25	11.31	D-EDMO	68,8	75,3	22	69,5	76,9	17	dröhnt
26	11.36	D-KURA	59,0	67,7	24	56,9	62,6	20	
27	11.43	D-EHAG	70,8	76,8	28	71,7	79,1	22	dröhnt
28	11.44	?	71,1	77,6	26	72,0	78,2	20	
29	11.54	D-EQJU	68,0	76,5	27	67,9	76,0	22	
30	11.56	D-EFNO	63,6	72,0	24	65,1	70,1	12	schnell
31	11.57	D-ERWA	66,4	74,0	26	67,6	76,9	22	
32	11.59	D-ELFC	69,2	77,1	32	69,2	78,3	24	
33	11.59	D-EGXO	66,8	72,0	26	67,7	72,5	20	
34	12.00	D-EEFW	68,9	76,0	20	69,7	75,7	16	
35	12.02	D-EGZO	66,9	74,0	66	66,3	75,6	24	
36	12.09	D-EOBG	68,2	77,8	30	69,7	78,5	16	
37	12.15	D-EEFW	66,2	74,3	17	68,9	77,0	15	
38	12.17	D-EDIT	63,4	68,7	33	64,0	70,0	29	
39	12.20	D-EOBG	61,6	65,2	25	60,0	64,4	27	
40	12.23	?	62,7	69,8	39	63,7	69,8	35	
41	12.25	D-EDLH	65,0	70,3	18	66,2	72,4	16	
42	12.28	D-EOBG	64,2	70,5	25	64,3	73,2	29	
43	12.28	D-KIOX	62,6	67,2	27	62,6	68,2	23	
44	12.30	D-ELGE	67,1	72,6	27	67,7	74,4	23	
45	12.31	D-EFAK	76,2	85,6	24	77,8	86,2	20	
46	12.39	D-ELTG+	66,3	74,6	38	66,5	76,4	32	
LB 47	12.42	D-EEUP	68,9	77,1	32	72,1	80,2	30	Schleppflug
48	12.46	D-ELGS	71,3	79,8	73	73,4	82,4	16	
49	12.54	D-ECNE	64,6	73,5	18	66,7	76,5	16	
50	12.55	D-EHLA	69,8	79,0	32	71,0	78,5	28	
51	13.00	D-EDLH	62,4	70,5	18	63,9	72,3	16	
52	13.02	D-EBOQ	-	-	-	68,3	77,9	32	
53	13.02	D-EERC	67,6	78,1	61	64,9	69,4	23	
K 54	13.09	D-EMBG	66,6	77,2	36	67,7	75,3	31	
55	13.20	D-EMHK	58,0	63,4	28	58,3	64,3	22	Einzelton
56	13.21	D-EFTB	62,3	67,5	48	63,2	68,4	39	
57	13.26	D-EEVJ	64,2	69,8	29	65,2	72,3	24	
58	13.33	D-EHUP	62,3	69,0	22	64,5	70,5	16	
59	13.36	D-ERIP	66,0	72,1	32	67,2	73,8	28	
60	13.36	D-EVMH	69,0	76,5	39	71,0	76,4	28	

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp.1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung
			Leq	Lmax	Dauer	Leq	Lmax	Dauer	
			dB(A)	dB(A)	s	dB(A)	dB(A)	s	
61	13.39	D-ECRQ	65,1	70,3	26	65,3	72,3	18	
62	13.42	D-EANW	72,3	79,1	30	72,3	82,1	21	
63	13.50	D-KIOX	62,3	72,1	74	59,9	64,7	26	
64	13.50	D-EAOD	62,3	72,1	74	66,6	72,3	23	
65	13.52	D-EOBG	67,4	73,4	30	66,8	75,5	19	
66	13.53	D-EEVJ	65,4	71,2	24	66,9	72,8	19	
67	14.00	D-KAVD	57,9	61,1	25	57,5	63,0	21	
68	14.02	?	70,3	78,7	31	71,7	79,8	27	
69	14.03	?	64,8	72,5	18	65,1	72,3	11	
70	14.05	?	67,2	74,0	28	68,2	76,7	25	
71	14.08	D-EWDR	64,8	74,3	21	67,9	77,7	18	
72	14.12	D-EELO	70,5	81,3	30	71,5	80,4	28	
73	14.16	D-ECQP	65,7	72,1	31	66,6	73,6	35	
74	14.17	D-EEUP	70,4	78,2	28	71,6	78,1	26	Schleppflug
75	14.36	D-EEVM	63,4	74,3	19	65,0	73,0	20	
76	14.39	D-EFPA	67,2	72,6	19	66,5	72,3	17	
77	14.39	D-EDLH	66,6	72,4	17	66,8	72,4	16	
78	14.40	D-EPMI+	-	-	-	-	-	-	
79	14.40	D-HUB	64,4	72,0	74,0	64,9	71,2	55	
80	14.42	D-ELCQ	61,7	66,2	25,0	63,0	67,8	27	
81	14.48	D-EHVV	67,7	74,8	32,0	70,0	77,3	30	
82	14.52	D-EFNO	56,1	59,4	14,0	-	-	-	
83	14.53	?	68,4	76,2	21,0	66,6	77,3	14	
84	14.55	D-ECUB	68,5	78,8	28,0	69,6	80,4	21	
85	14.59	D-KAMU	65,5	77,9	20,0	66,1	77,9	14	
86	15.00	D-EFTO	64,0	72,2	23,0	63,3	72,6	23	
87	15.05	D-EFEM	66,6	79,8	26,0	68,6	80,5	22	
88	15.09	D-EIKA	67,1	74,1	23,0	64,8	74,5	17	
89	15.11	D-EELO	68,2	76,2	61,0	67,9	76,9	59	
90	15.11	D-EGTW	68,2	76,2	61,0	67,9	76,9	59	
91	15.14	D-EGMK	-	-	-	74,3	81,9	26	
92	15.15	D-EMAJ	72,7	82,7	58,0	73,2	79,6	18	
93	15.16	D-ELLB	71,3	76,5	23,0	73,0	80,6	18	
94	15.18	D-ERNA	69,2	77,4	32,0	68,1	76,5	25	
95	15.19	D-EHOZ	66,4	73,8	18,0	66,3	72,4	13	
96	15.21	D-ECPJ	63,8	72,1	27,0	66,3	72,3	17	
97	15.25	?	-	-	-	-	-	-	
98	15.26	D-ELGS	65,1	76,6	20,0	67,8	73,2	18	
99	15.28	D-EELQ	68,1	74,0	33,0	68,7	75,1	26	

LB
N

K

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung
			Leq	Lmax	Dauer	Leq	Lmax	Dauer	
			dB(A)	dB(A)	s	dB(A)	dB(A)	s	
100	15.29	D-EFBE	62,6	67,5	42,0	63,7	69,3	34	Schleppflug
101	15.31	D-EEUP	66,5	72,6	23,0	72,5	82,1	23	
102	15.33	D-EDKS	-	-	-	65,6	71,5	23	
103	15.34	D-ETIB	-	-	-	69,4	76,4	17	
104	15.34	D-EIKV	70,2	78,0	49,0	72,7	79,8	25	
105	15.38	D-EHOZ	64,5	72,0	20,0	64,6	71,7	18	
106	15.39	D-ECVA	68,6	73,6	34,0	69,1	75,9	24	
107	15.41	D-ECUB	66,6	73,7	22,0	65,2	75,2	17	
108	15.44	D-EDLH	-	-	-	63,2	70,1	21	
109	15.45	D-EELO	67,4	75,1	52,0	69,3	76,1	24	
110	15.47	D-KCQK	60,9	67,1	16,0	60,4	65,5	18	
111	15.50	?	63,2	67,8	21,0	63,7	69,8	16	
112	15.51	D-EFTO+	70,0	78,5	45,0	70,6	80,0	35	
113	15.53	D-ELTG	60,8	65,1	16,0	63,1	67,8	14	
114	15.54	D-EIEK	67,3	75,1	39,0	68,1	73,9	34	
115	15.58	D-EHOZ	62,3	70,0	23,0	64,0	71,1	14	
116	16.01	D-EMYJ	70,4	80,3	37,0	70,3	78,7	28	
117	16.03	D-ERIP	67,3	75,1	27,0	67,6	75,2	24	
118	16.09	D-EHOZ	67,2	69,9	20,0	66,5	69,8	16	
119	16.10	D-ERNA	-	-	-	-	-	-	
120	16.13	D-EELO	66,5	72,7	32,0	67,8	75,9	24	
121	16.15	D-EFND	60,5	66,8	18,0	61,4	70,0	18	
122	16.18	D-ECUB	66,8	77,1	27,0	68,3	78,4	20	
123	16.19	D-EHOZ	62,8	68,4	23,0	64,3	69,3	18	
124	16.21	D-EARC	73,3	82,1	29,0	74,8	83,5	20	
125	16.23	D-EAQD	64,9	73,8	20,0	64,7	74,5	13	
126	16.26	D-EARC	71,0	78,9	29,0	72,1	80,0	23	
127	16.28	D-ETWM	71,2	79,2	44,0	70,8	82,1	47	
128	16.33	D-ELOO,	64,8	74,3	15,0	65,8	72,8	16	
129	16.34	D-EDLH	64,7	70,1	21,0	66,5	74,3	17	
130	16.35	D-EKID	64,7	70,1	21,0	64,8	71,8	20	
131	16.35	D-EHOZ	65,2	70,9	44,0	66,0	71,5	13	
132	16.35	D-ELPN	66,0	71,0	16,0	66,4	71,5	16	
133	16.39	D-ELTG	60,5	63,9	18,0	61,2	66,4	16	
134	16.40	?	71,3	80,1	24,0	72,3	80,3	21	
135	16.42	D-EIEK	71,3	77,7	29,0	71,5	80,1	30	
136	16.43	D-EFPA	63,2	69,7	30,0	63,6	72,6	17	
137	16.46	D-EONE	73,4	81,8	27,0	72,4	83,4	19	
138	16.48	D-EFTB	65,0	72,4	41,0	66,6	73,2	24	

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung	
			Leq	Lmax	Dauer	Leq	Lmax	Dauer		
			dB(A)	dB(A)	s	dB(A)	dB(A)	s		
139	16.49	?	66,1	72,0	16,0	65,1	72,9	17		
140	16.51	D-ENED	-	-	-	60,1	66,1	18		
141	16.52	D-ELPN	-	-	-	-	-	-		
142	16.52	D-EGEW	-	-	-	65,3	72,3	42		
143	16.53	D-ENOH	-	-	-	69,7	77,7	21		
144	16.58	D-ELTG	65,2	78,2	108,0	65,6	72,5	14		
145	16.59	D-PH-ALW	66,8	73,5	25,0	67,8	77,4	19		
Fr	22.04.94									
1	13.45	D-ECIB	75,9	86,2	34,0	73,7	87,3	26		
2	13.51	D-IFCL	75,1	84,5	16,0	71,3	82,7	10		
3	14.03	D-EWDR	64,2	71,5	25,0	62,2	71,7	15		
4	14.17	D-ECLR	64,2	76,2	28,0	64,6	74,8	24		
5	14.18	D-EWRD	66,6	74,5	31,0	69,1	77,6	26		
6	14.22	D-KIOX	63,4	68,1	21,0	63,1	68,9	17		
7	14.31	D-EGEX	66,3	76,6	24,0	66,2	72,4	21		
8	14.34	D-KCFI	65,8	73,8	38,0	64,9	72,7	30		
9	14.35	D-EDNI	65,8	73,8	38,0	64,9	72,7	30		
10	15.01	D-EDDO	64,2	76,8	23,0	63,7	76,8	18		
11	15.04	?	70,5	79,3	25,0	65,0	76,6	19		
12	15.07	D-HB-CIE	69,3	78,0	38,0	71,8	79,0	21		
13	15.09	D-EBEN	67,6	74,1	20,0	66,9	73,5	18		
14	15.14	D-KMHK	59,3	62,9	31,0	59,4	64,5	21		
15	15.28	D-ECUB	63,4	72,5	22,0	-	-	-		
16	15.32	D-EBUX	73,1	82,1	27,0	74,4	84,2	22	Einzelton	
17	15.33	?	67,6	76,2	23,0	67,2	73,5	21		
18	15.37	D-ECLR	64,6	72,1	22,0	66,2	72,5	19		
19	15.42	D-EDLH	64,6	70,9	18,0	65,3	72,8	16		
20	15.42	D-EFDI	64,6	72,0	25,0	65,1	72,6	17		
21	15.48	D-EIM A	71,8	84,1	21,0	75,1	85,3	16		
22	15.53	D-EFDI	61,8	72,0	18,0	65,2	72,3	13		
23	15.55	D-EHOZ	62,8	72,1	11,0	65,5	72,8	17		
24	15.57	D-EGBC	68,0	78,2	29,0	68,6	76,4	16		
K	25	16.01	D-EHOZ	64,2	72,2	20,0	63,5	73,9	13	
K	26	16.06	D-EHOZ	66,5	76,7	36,0	69,4	75,9	27	
K	27	16.07	D-ETIB	69,0	78,9	24,0	71,4	78,2	18	
	28	16.11	D-EHOZ	66,9	72,4	11,0	63,0	72,3	23	
	29	16.14	D-EFNO	61,0	69,4	23,0	63,0	69,0	14	
	30	16.15	D-EGBC	67,9	76,7	38,0	67,2	74,7	30	gestört

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung
			Leq	Lmax	Dauer	Leq	Lmax	Dauer	
			dB(A)	dB(A)	s	dB(A)	dB(A)	s	
K 31	16.20	D-EHOZ	60,8	68,0	16,0	64,3	73,1	17	
32	16.25	?	57,4	63,1	14,0	58,0	60,7	11	
33	16.28	D-ELPN	66,4	72,0	17,0	67,5	74,0	12	
34	16.35	D-KCOK	59,0	66,6	20,0	59,9	67,9	17	
35	16.40	D-ECNE	67,3	74,6	20,0	66,9	77,0	17	
36	16.44	D-EFVR	66,3	74,5	32,0	68,0	75,9	31	Einzelton
37	16.49	D-EFNN	67,6	78,2	26,0	68,8	80,1	21	
38	16.51	D-EJTU	68,6	76,6	41,0	68,4	76,0	28	
39	16.56	D-KAVD	59,7	64,7	24,0	60,7	65,6	15	
40	16.59	D-KAMU	72,2	79,6	23,0	73,7	83,8	19	Einzelton
41	17.07	D-KAVD	62,1	67,1	18,0	62,9	69,2	16	
42	17.08	D-EFID	68,0	75,1	19,0	68,4	74,5	17	
43	17.10	D-EFXC	67,3	73,8	32,0	67,5	73,2	23	
44	17.19	D-EELO	67,7	75,5	39,0	67,3	77,4	27	
45	17.22	D-KAVD	58,4	61,8	19,0	59,0	63,1	10	
46	17.25	D-KCOK	65,2	72,5	19,0	65,9	73,6	14	gibt auffällig Gas
47	17.30	D-ERIP	68,7	76,1	27,0	67,5	75,4	21	
48	17.33	D-EFTB	62,1	68,4	49,0	63,5	69,8	48	
49	17.34	D-KAMU	66,1	73,5	22,0	66,9	75,0	19	
50	17.35	D-KCOK	62,9	67,8	19,0	62,3	67,6	12	
51	17.39	D-EGMB	64,3	69,8	31,0	65,6	72,3	22	
52	17.42	D-EGCI	69,1	76,9	25,0	68,0	76,4	18	
53	17.43	D-ELPN	63,4	69,7	17,0	64,5	70,7	18	
N 54	17.44	D-EKID	62,0	68,3	23,0	63,0	69,0	18	
55	17.46	D-KAVD	61,7	67,6	20,0	62,5	69,5	15	
56	17.48	D-KCOK	61,4	68,1	15,0	61,7	68,5	18	
57	17.50	D-ECEZ	64,3	72,0	28,0	65,9	74,2	24	
K 58	17.51	D-EGMB	63,0	68,6	28,0	64,7	71,1	16	
N 59	17.53	D-EKID	62,1	68,4	21,0	64,0	69,3	14	
K 60	17.59	D-EGMB	62,0	70,2	28,0	63,6	72,3	19	
61	18.00	D-EOCZ	70,6	76,3	28,0	69,9	77,0	25	
62	18.02	D-ELAZ	63,4	68,4	26,0	64,6	72,3	23	
N 63	18.03	D-EKID	62,8	68,8	18,0	62,6	67,3	10	
FR	28.05.94								
	14.30	?	-	50,6	-	-	-	-	Landung
	14.31	?	-	61,6	-	-	-	-	Landung
	14.57	?	-	69,0	-	-	-	-	Landung

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung	
			Leq dB(A)	Lmax dB(A)	Dauer s	Leq dB(A)	Lmax dB(A)	Dauer s		
FR	24.06.94									
1	11.33	?	-	-	-	-	-	-	alle Flugzeuge ... auffallend niedrig	
2	11.38	?	-	-	-	-	-	-		
3	12.08	?	-	-	-	-	-	-		
4	12.17	D-IFCL	69,5	80,6	13	-	-	-		
5	12.20	D-IWWG	71,6	76,3	13	-	-	-		
6	12.31	D-EDKS	70	74,3	16	-	-	-		
7	12.35	D-ETKW	75,6	81,4	18	-	-	-		
8	12.36	?	71,5	79,5	24	-	-	-		
9	13.02	D-KBEU	65,7	70,5	11	61,7	67,7	22		
10	13.06	D-ECIO	69,8	75,2	16	68,5	76,1	19		
11	13.00	D-KAVU	-	-	-	57,3	64,4	26		
12	13.31	?	61,8	72,2	11	62,6	69,8	15		
13	13.35	D-INWG	-	-	-	75,6	82,9	11		
14	13.39	D-EDVL	72,8	80,8	31	72,2	79,5	20		
15	13.51	D-KAMU	66,5	72,9	18	68,3	73,2	17		
16	14.08	D-EWDR	61,8	72,1	23	63,3	72,3	14		
17	14.10	D-EOVL	74,8	82,1	24	73,9	80,6	19		
18	14.14	D-KIOX	-	-	-	-	-	-		
19	14.24	D-EFEG	65,5	73,3	17	66,7	75,1	13		
20	14.26	D-HUB	70,9	77,3	33	71,5	77,8	29		
21	14.28	D-KIOX	59,6	61,9	14	-	-	-		
22	14.30	D-EGPN	69,3	77,2	18	66,8	76,6	13		
23	14.32	D-ELKO	70,6	78,5	22	70,5	78,4	22		
N	24	14.33	D-EKID	65,4	71,3	18	66,4	71	14	
	25	14.33	D-EDLH	65,8	73,6	14	66,7	74,7	14	
K	26	14.35	D-ECTK	71,3	77,3	22	70,3	76,1	17	
	27	14.36	D-EHOZ	66,4	72,8	12	-	-	-	
	28	14.37	D-KIOX	60,9	64,0	13	-	-	-	
	29	14.39	D-EOHL	70,2	79,3	14	-	-	-	
N	30	14.41	D-EHUP	65,1	71,4	13	68,4	70,4	11	
	31	14.41	D-EIMA	74,9	85,2	16	74,7	83,2	11	
N	32	14.53	D-ECUB	65,9	73,8	14	63,7	71	12	
	33	14.59	?	67	72,2	20	64,5	70,3	17	
	34	14.59	D-EPAP	67,1	72,9	19	67,7	74,3	15	
	35	15.10	D-KIOX	62	67,1	25	60,8	65,3	16	
K	36	15.22	D-EGMB	66,5	72,1	18	65,7	71,9	14	
	37	15.24	D-EEVM	66,9	72,8	18	67,3	73	13	
	38	15.26	D-ELPS	64,6	68,3	29	64,6	69,3	32	

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp.1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung
			Leq	Lmax	Dauer	Leq	Lmax	Dauer	
			dB(A)	dB(A)	s	dB(A)	dB(A)	s	
K 39	15.27	D-EGMB	68,2	75,2	17	68,7	74	14	
40	15.29	D-KDFR	60,9	64,7	13	61,8	65	12	
41	15.31	D-KAMU	66,8	71,0	12	67,3	73,8	11	
K 42	15.33	D-EGMB	68,2	74,1	19	67,1	75,2	12	
43	15.35	D-EDLH	66,5	73,5	14	-	-	-	
K 44	15.38	D-EGMB	67,2	72,2	19	67,8	73,3	17	
45	15.39	D-ENMT	66,8	72,8	16	68	74,3	13	
K 46	15.48	D-EGMB	65,8	72,2	19	65,5	72,3	18	
K 47	15.51	D-EAOD	67	72,2	16	67,2	71,7	13	
K 48	15.53	D-EGMB	69,3	76,2	20	69,7	77,4	16	
49	15.56	D-EIKA	69,8	77,0	26	72,1	80,3	14	Einzelton
K 50	15.59	D-EGMB	66,2	72,1	20	-	-	-	
51	16.00	D-EAZT	70,6	76,1	17	-	-	-	Einzelton
N 52	16.03	D-EKID	65,8	72,5	14	65,1	70,4	12	
53	16.04	D-EAOD	65,9	72,6	15	66,4	70,9	11	
K 54	16.04	D-EGMB	66,1	71,4	46	67,3	72,9	38	
N 55	16.08	D-EKID	63,4	67,2	18	63,4	68,3	16	
56	16.11	D-ERIP	70,8	80,2	22	70,5	77,5	14	
N 57	16.14	D-EKID	66,2	72,2	17	65,2	70,9	16	
58	16.14	D-EEPO	73,1	82,2	20	74	81,7	14	
59	16.16	D-EBHM	66,6	73,6	43	62,4	65	17	
60	16.16	D-EBYV	66,6	73,6	43	69,2	73,7	12	
K 61	16.18	D-EAOD	65,7	72,3	15	62,9	66,4	12	
62	16.18	D-EGIK	68	72,3	12	67,1	72,3	11	
63	16.18	D-EKID	64,7	70,1	19	63,8	68,7	15	
64	16.25	D-EFTO	64,2	67,5	12	61,8	65,1	11	
65	16.28	D-EAOD	63,1	67,3	17	62,9	67,9	12	
66	16.36	D-EFTO	63,3	66,4	15	62,5	67,8	14	
67	16.36	D-EFGD	73,6	80,6	16	73,8	81,9	12	sehr niedrig
68	16.40	D-ELPN	64,3	69,3	12	64,6	69,1	10	
K 69	16.41	D-EAOD	63,2	66,1	17	63,1	68,1	14	
70	16.45	D-ETIB	67,7	73,5	17	68,1	73,9	11	
K 71	16.49	D-EFTO	64,7	72,2	14	64,4	69,7	10	
72	16.52	D-KHTA	64,5	69,5	14	65,6	69,5	9	
K 73	17.00	D-EFTO	63,1	68,2	17	62,8	69,1	13	
74	17.01	D-HUB	-	-	-	-	-	-	
K 75	17.02	D-EGMB	66,1	72,2	18	66,2	72,4	15	
76	17.04	D-KNAX	60,9	63,4	20	61,1	65,4	11	
K 77	17.14	D-EFTO	63,1	69,5	17	60	66,5	11	

Nr.	Datum /Uhrzeit	Kenn- zeichen	Mp. 1 "oben"			Mp. 2 "1.5 m"			Anmerkung
			Leg dB(A)	Lmax dB(A)	Dauer s	Leg dB(A)	Lmax dB(A)	Dauer s	
78	17.15	D-KNAX	64	68,1	24	62	66	18	
79	17.21	D-EFTO	61,7	63,9	11	-	-	-	
80	17.24	D-EHUP	64,3	72,1	11	62,8	68,4	8	
81	17.26	D-KNAX	62,4	65,5	22	61,4	66,1	12	
82	17.28	D-EHOZ	62	65,6	17	-	-	-	
SA	25.06.94								
1	10.15	?	64,7	69,4	16	-	-	-	alle Flugzeuge ...
2	10.20	D-EDLH	61,4	66,6	11	-	-	-	höher als am ...
3	10.23	D-EKID	65,7	70,9	16	64,6	72,3	14	24.06.94
4	10.29	D-EAMN	-	-	-	-	-	-	sehr hoch
5	10.31	D-EKID	61,5	67,7	12	60,7	69,2	13	
6	10.32	D-KCOK	60,5	65,9	15	60,1	63,7	12	
7	10.35	D-EARC	72,6	81,1	22	72,1	81,2	17	niedrig
8	10.36	D-EFTB	65,5	72,2	64	65,7	72,4	30	hoch
9	10.39	D-EKID	64,2	70,3	14	63,3	69,9	15	
10	10.40	D-EELO	69,7	76,0	26	70,5	76	15	
11	10.41	D-EHVG	59,8	62,1	11	61	67,5	13	
12	10.42	D-KNIK	63	66,3	16	62,1	64,8	13	
13	10.44	D-ERWA	70,2	76,9	21	70,6	77,2	15	Einzelton
14	10.46	D-KCOK	61,7	64,8	10	61	67,3	11	
15	10.47	D-ECUB	65,8	72,1	15	65,9	73,3	14	
16	10.49	D-EKID	65,6	70,2	18	64,3	70	16	
17	10.52	D-ETIB	69,6	75,1	20	71,9	77,2	15	
18	10.55	D-KEAF	60,1	62,5	16	60,4	63,7	8	
19	10.57	D-EKID	65,1	70,9	17	63,8	70,5	16	
20	10.57	D-EEHS	67,1	72,1	22	66,6	72,9	17	
21	10.58	D-EHAG	72,8	79,0	19	74,8	82,4	16	
22	10.59	N-RIIN	69,1	74,8	13	69,7	77,9	11	
23	11.00	D-ELGS	67,8	74,2	14	67,1	73,5	12	
24	11.03	D-EFTO	64	72,1	17	63,9	68,3	12	
25	11.05	D-EBUX	66,6	75,5	20	66,9	74,6	12	
26	11.06	D-EAMN	65,7	72,1	12	65,1	68,9	8	
27	11.09	D-EKID	64,5	69,5	17	64,8	69,3	13	
28	11.20	D-KNAX	60,2	63,5	22	60,2	64,4	13	
29	11.21	D-EAOD	66,6	72,1	16	66,3	71,3	11	
30	11.27	D-EFGB	68,8	75,4	21	68,7	75,7	19	
31	11.28	D-EJMF	67,6	72,3	21	68	72,5	15	
32	11.29	D-KAMU	67,8	72,1	15	68,4	74,2	15	

Lärmschutzkommission für den Flughafen Hahn/Hunsrück

Wirksame Maßnahmen zur Minderung von Lärmbelastungen in der Umgebung des Flughafens Hahn hat die Lärmschutzkommission gefordert. In letzter Zeit waren Beschwerden über Belästigungen eingegangen, die von Verkehrsflugzeugen in der Hahner Platzrunde verursacht worden seien. Wie während der Sitzung der Lärmschutzkommission dazu verlautete, handele es sich um Übungsflüge zur Qualifikation fliegender Besatzungen, die gemäß gesetzlicher Vorgaben zwingend vorgeschrieben seien. Um eine Konzentration von Belästigungen zu vermeiden, führe man derartige Übungsflüge auch in Lage bei Rostock, Leipzig, Nürnberg und Münster/Osnabrück sowie an den Plätzen Paphos auf Zypern und Esbjerg in Dänemark durch. Die vermehrte Durchführung dieser Start- und Landeübungen an Samstagen und Sonntagen sei darauf zurückzuführen, daß die Flugzeugführer an den übrigen Tagen von ihren planmäßigen Linienflügen kaum abkömmlich seien. Was die bei diesen Flügen eingehaltene Flughöhe und Streckenführung betreffe, so werde die um den Flughafen Hahn errichtete Kontrollzone streng eingehalten, hieß es weiter. Darüber hinaus bestehe für die Fluglotsen jedoch wenig Einflußmöglichkeit, da Flugeigenschaften der beteiligten Luftfahrzeuge, Flugsicherheitsgrundsätze und die erforderliche Einhaltung international geforderter Standards enge Grenzen setzen.

Die Mitglieder der Lärmschutzkommission waren sich allerdings darüber einig, daß im Interesse der Bevölkerung Einschränkungen möglich und zumutbar seien. Das Gremium beschloß deshalb, die Einschränkungen des Übungsflugbetriebs mit strahlengetriebenen Verkehrsflugzeugen auf die Wochentage zu fordern, wobei der Flugbetrieb täglich zwischen 13.00 und 15.00 Uhr zu ruhen habe. Ferner habe der Übungsflugbetrieb in abwechselnden Links- und Rechtsplatzrunden zu erfolgen, wobei sich jeweils nur ein Luftfahrzeug in der Platzrunde befinden dürfe, so die weitere Forderung. Auf diese Weise sei es möglich, die Belastungsereignisse für die Bevölkerung auf ein Viertel zu vermindern, so der Kommissionsvorsitzende Bürgermeister Wolfgang Becker von der Verbandsgemeinde Rhaunen. Darüber hinaus forderte die Kommission, die Untersuchung des vom Schulflugbetrieb ausgehenden Lärms umgehend in die Wege zu leiten. Sofern die Beschaffung von Lärmmeßanlagen kurzfristig nicht möglich sei, so die weitere Forderung, solle eine mobile Meßanlage von einem anderen Flughafen ausgeliehen werden.

Wie die Deutsche Lufthansa AG in einem Schreiben an den Vorsitzenden der Lärmschutzkommission mitteilte, sei sie im Interesse der betroffenen Bürger bereit, die in den Forderungen der Kommission enthaltenen "Selbstbeschränkungen mitzutragen".

Zell (Mosel)

Ein weiterer Tagesordnungspunkt anlässlich der Sitzung der Lärmschutzkommission war das Verhalten der Sportflieger, die als "Freizeitflieger" vermehrt an den Wochenenden aktiv seien. Grundsätzlich sei es den Fluglotsen möglich, hieß es, auf das Flugverhalten der Luftfahrzeugführer innerhalb der Kontrollzone Einfluß zu nehmen, wenn dies auch im Einzelfall schwierig sei. Im Interesse des Lärmschutzes seien vier Meldepunkte festgelegt und eine Platzrunde empfohlen worden, die die Flugzeugführer beim Einflug in die Kontrollzone einzuhalten haben, wurden den Kommissionsmitgliedern erläutert. Allerdings sei eine Veröffentlichung wegen ablehender Haltung der Deutschen Anstalt für Flugsicherung (DFS) nicht möglich. Die Kommissionsmitglieder waren dennoch der Meinung, daß die Fluglotsen ausreichende Einflußmöglichkeiten haben und begründeten diese Meinung damit, daß telefonische Rücksprachen mit den Fluglotsen bei konkreten Lärmereignissen stets eine spürbare Besserung herbeigeführt hätten. Sie empfahlen der Flughafengesellschaft daher, entsprechend auf die Fluglotsen einzuwirken. Kommissionsvorsitzender Bürgermeister Becker wies darauf hin, daß es bei dem Versuch, sich telefonisch über Lärmereignisse zu beschweren, Schwierigkeiten gebe, da, insbesondere außerhalb des normalen Dienstbetriebes, selten ein Ansprechpartner der Flughafengesellschaft erreichbar sei. Er schlug deshalb vor, über die Bestellung eines Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Hahn nachzudenken. Durch einstimmigen Beschluß bat die Kommission die Flughafengesellschaft "dringlich", nach Möglichkeiten einer ständig erreichbaren Beschwerdestelle zu suchen. Ein entsprechender Vorschlag solle mit dem Kommissionsvorsitzenden abgestimmt werden, so daß dieses Thema anlässlich der nächsten Sitzung konkret beraten werden könne.

Ein Beschwerdetelefon im Flughafen Hahn

28/29.10.95

Lärmschutzkommission tagte - Lärmmeßpunkte werden in der Umgebung eingerichtet

Hahn. Ein Beschwerdetelefon ist auf Betreiben der Lärmschutzkommission auf dem Flughafen Hahn eingerichtet worden. Über die Rufnummer 06543/4417 können sich Beschwerdeführer unmittelbar mit der Luftaufsicht des Flughafens in Verbindung setzen. Wie der Vertreter der Flughafengesellschaft anlässlich der Sitzung der Lärmschutzkommission mitteilte, ist der über dieses Telefon erreichbare Ansprechpartner in der Regel ein Fluglotse, der über die notwendige fachliche Qualifikation zur Entgegennahme von Fluglärmbeschwerden verfüge. Erforderlichenfalls könne er Gespräche auch unmittelbar an den diensthabenden Fluglotsen weitervermitteln. Wie anlässlich der Kommissionssitzung weiter bekanntgegeben wur-

de, ist das Beschwerdetelefon während der Flugbetriebszeiten besetzt. Außerhalb dieser Zeiten wird ein Anrufbeantworter zur Entgegennahme möglicher Beschwerden bereitstehen. In Ausnahmefällen könne dies kurzfristig auch während der Flugbetriebszeiten der Fall sein, wenn beispielsweise die Personallage dazu zwingt. Wie der Vertreter des Flughafens mitteilte, wird jede eingehende Beschwerde dokumentiert und dem Beschwerdegrund nachgegangen. Die Lärmschutzkommission für den Flughafen Hahn hat angeregt, die Bevölkerung über bevorstehende Schulungsflüge mit strahlgetriebenen Verkehrsflugzeugen rechtzeitig zu unterrichten.

Ein weiterer Beratungsschwer-

punkt der Kommissionssitzung war die Errichtung von Lärmmeßpunkten nicht nur in der unmittelbaren, sondern auch in der weiteren Umgebung des Flughafens.

Wie verlautete, hatte der Flughafen beabsichtigt, ein technisch fortschrittliches Verfahren einzuführen, mit dem Lärm- und Flugereignisse einander zugeordnet und gespeichert werden können. Allerdings sei die Deutsche Anstalt für Flugsicherung (DFS) nicht bereit, Radardaten zu diesem Zweck verfügbar zu machen. Auch die Bemühungen der Verkehrsministerien des Landes und des Bundes, in dieser Sache etwas zu erreichen, seien am Widerstand der DFS gescheitert, was die Kommission bedauerte.

Inzwischen ist ein Spezialunternehmen damit beauftragt worden, die Lärmmeßpunkte einzurichten, wobei ein Teil der vorgesehenen Standorte noch mit den betreffenden Ortsgemeinden abgestimmt werden müssen. Wie der Vorsitzende der Lärmschutzkommission für den Flughafen Hahn, Bürgermeister Wolfgang Becker von der Verbandsgemeinde Rhaunen, mitteilte, will er sich persönlich weiter darum bemühen, daß Radardaten für den Lärmschutz zugelassen werden. Eine Gelegenheit hierzu bietet sich bei der nächsten Tagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen.

Finanzhilfe für Landeplatz Bitburg

MAINZ. (win) Das Land wird sich an den auf eine Million Mark geschätzten Kosten des Genehmigungsverfahrens für einen Verkehrslandeplatz Bitburg beteiligen.

Unter Leitung von Ministerpräsident Kurt Beck beschloß das Konversionskabinett am Dienstag in Mainz, zwei Drittel dieser Mittel zuzuschießen. Ein Drittel der Kosten werden vom Zweckverband Flugplatz Bitburg übernommen. Die Mittel werden in erster Linie für die erforderlichen Gutachten eingesetzt.

Die Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flughafen Bitburg (EBFB) hat nach dem Nein des Landes zum Ausbau der früheren US-Militärbasis zu einem internationalen Verkehrsflughafen nun den Antrag auf Genehmigung eines Verkehrslandsplatzes gestellt. Dafür hatte Mainz Unterstützung signalisiert. Auch der Zweckverband ist grundsätzlich bereit, sich an den Kosten zu beteiligen, und strebt eine Beteiligung an der EBFB an.

Bürger wirksam vor Fluglärm schützen

Lärmschutzkommission stellte Forderungen

FLUGHAFEN HAHN. BA/RED. Wirksame Maßnahmen zur Minderung von Lärmbelastungen rund um den Flughafen Hahn hat die Lärmschutzkommission gefordert.

Die Lärmschutzkommission wird von der Landesregierung berufen und hat der Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde gegenüber beratende Funktion. In ihr sitzen die Bürgermeister der vom Flugverkehr betroffenen Verbandsgemeinden, einige Ortsbürgermeister, Vertreter der Betreibergesellschaft und der Flugsicherung, von Umwelt- und Wirtschaftsministerium, der Bezirksgierung und von Bürger-Interessengruppen. Wie erst jetzt mitgeteilt wurde, fand die Sitzung bereits am 17. August statt.

In dieser Zeit waren Beschwerden über Belästigungen eingegangen, die von Verkehrsflugzeugen in Übungsrunden verursacht worden waren (wir berichteten). Die Konzentration auf die Wochenenden sei darauf zurückzuführen, daß die Flugzeugführer während der Woche kaum abkömmlich seien. Die um den Hahn errichtete Kontrollzone bezüglich Flughöhe und Streckenführung werde streng eingehalten, wurde erläutert.

Die Kommission forderte die Ein-

schränkungen des Übungsflugbetriebs mit strahlgetriebenen Verkehrsflugzeugen, auf die Wochentage und mit höchstens einem Flugzeug in abwechselnden Rechts- und Linksrunden. Der Flugbetrieb solle täglich zwischen 13 und 15 Uhr ruhen und der Lärm genau gemessen werden. So könne die Belastung auf ein Minimum verringert werden.

Wie die Deutsche Lufthansa AG vor wenigen Tagen mitteilte, will sie diese Selbstbeschränkungen mittragen. Bereits seit Ende August, so der Kommissionsvorsitzende Wolfgang Becker, fliege sie am Wochenende nicht mehr.

Ein weiterer Tagesordnungspunkt war das Verhalten der Sportflieger an Wochenenden. Die Kommissionsmitglieder fanden, daß die Fluglotsen ausreichende Einflußmöglichkeiten haben, denn telefonische Rücksprachen mit ihnen hätten stets eine spürbare Besserung herbeigeführt.

Durch einstimmigen Beschluß hat die Kommission die Flughafengesellschaft „dringlich“, nach einer ständig erreichbaren Beschwerdestelle für Bürger zu suchen. In absehbarer Zeit, so Wolfgang Becker gestern, sei damit zu rechnen.