

An das
Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz
- 7. Senat -

56065 Koblenz

Düsseldorf, den 16.05.1997
1605ba5.te
Durchwahl: 86 50 3-32

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 für die Kläger weiter folgendes aus:

1. Bereits im Anschluß an den Erörterungstermin vom 25./26.6.1996 sowie dem Hinweisbeschluß des Senats vom 28.6.1996 hatten die Beklagte und die Beigeladene angekündigt, aus Gründen des aktiven Lärmschutzes weitergehende Betriebsbeschränkungen vorzunehmen. Bei Lichte betrachtet enthält jedoch die Änderungsgenehmigung keine Regelung, die einen verbesserten aktiven Lärmschutz zur Folge hätte. Durch die Änderungsgenehmigung vom 31.3.1997 wird

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. 0048/22/6212849
Fax 0048/22/6212849

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

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 Bauernfeld
Rechtsanwältin
Herbert Schmitz-Winkemann
Rechtsanwalt
Ulrich Wild
Rechtsanwalt
Dr. Arnold Kleinertz
Wirtschaftsprüfer
und Steuerberater

Leipzig

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

Warschau

in Kooperation
Ryszard Kalsz
Rechtsanwalt

Tanger

in Kooperation
Dr. Abdelaziz Sinani
Expert Comptable

praktisch nichts verändert, da lediglich der nicht gewerbliche Verkehr eingeschränkt wird, und dies überwiegend zu Zeiten, in denen bislang derartiger Verkehr nicht stattfand und auch künftig nicht stattfinden wird.

Der Senat hat in seinem Hinweisbeschuß vom 28.6.1996 besonders betont, daß eine weitestgehend bewegungslose nächtliche Kernzeit durch entsprechende Betriebsbeschränkungen in Erwägung gezogen werden könnte. Sowohl die Beigeladene als auch die Beklagte sehen offensichtlich nicht die geringste Veranlassung, dieser Empfehlung des Senats weiter nachzugehen. Soweit insbesondere die Beigeladene hervorhebt, Ziel der zivilen Mitbenutzung des Flughafens Hahn sei in erster Linie die Schaffung neuer und zukunftsorientierter Arbeitsplätze und die Verwirklichung dieses Ziels setze eine uneingeschränkte Nachtflugfreiheit voraus, muß dieser Erwägung jegliche rechtliche Relevanz versagt werden. Bei der Abwägung, ob und in welchem Umfang zum Schutz gegen Fluglärm Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, etwa auch in der Form von Nachtflugbeschränkungen, geboten sind, können die widerstreitenden Belange der Betroffenen nur überwunden werden durch die Belange des Luftverkehrs. Soweit, wie insbesondere auch die Untersuchung von Winter/Rehm deutlich macht, für eine Anlage mangels Nachfrage kein Bedürfnis für Nachtflugbetrieb besteht, dieses Bedürfnis vielmehr erst geweckt werden soll mit dem Ziel, Strukturveränderungen des Arbeitsmarktes aufzufangen bzw. Arbeitsplatzbeschaffungsmaßnahmen einzuleiten, kann der Anspruch der Betroffenen auf Schutz vor nächtlichem Fluglärm nicht überwunden werden, da abwägungserheblich nur luftverkehrsrechtliche Belange sein können, nicht aber Belange der Arbeitsplatzpolitik.

2. Auch die

*„Ergänzende Fluglärmuntersuchung zum Tag- und Nachtflugbetrieb
am Flughafen Hahn - Stand: März 1997“*

vermag zu den aufgeworfenen Fragen, deren Aufklärung die nach dem Hinweisbeschluß des Senats geboten ist, keine Erkenntnisse beizutragen. Entgegen den Behauptungen der Beklagten berücksichtigt auch diese Untersuchung nicht den inzwischen auf dem Flugplatz Hahn aufgenommenen Verkehr sowie den für das Jahr 2010 prognostizierten Verkehr; vielmehr wird ausschließlich das modifizierte „Modell Nürnberg“ verwendet, wie es auch Grundlage der Fluglärmuntersuchung, Stand Oktober 1996, war. Auch die schalltechnische Untersuchung aus März 1997 orientiert sich ausschließlich an dem Regelwerk der AzB und des DES. Insoweit gelten auch für diese neuerliche Untersuchung uneingeschränkt die Einwendungen aus dem Schriftsatz vom 13.5.1997, auf die insoweit Bezug genommen wird. Entgegen den Ausführungen der Beklagten und der Beigeladenen bzw. der Dorsch Consult GmbH ist es keineswegs nach dem Stand der Technik geboten, den schalltechnischen Untersuchungen das Regelwerk der AzB bzw. des DES zugrunde zu legen. Wir überreichen als

Anlage 1

einen Auszug aus einem Fluglärmgutachten für den Flughafen Hamburg. In diesem Auszug wird die durch die Kläger angeführte Problematik der Flugzeugtypenzusammensetzung innerhalb einer Flugzeuggruppe nach AzB erkannt und entsprechend den Gegebenheiten auf dem Flughafen Hamburg berücksichtigt. Was für ein Lärmgutachten beim Flughafen Hamburg dem Stand der Technik entspricht und somit richtig ist, kann für den Flugplatz Hahn nicht falsch sein. Weil, wie ausgeführt, der auf dem Flugplatz Hahn aufgenommene und beabsichtigte Verkehr mit einer für deutsche Verkehrsflughäfen völlig untypischen Flugzeugtypenzusammensetzung stattfindet und auch künftig stattfinden wird, hätten auch bei den Fluglärmuntersuchungen für den Flugplatz Hahn die flugzeugtypischen Besonderheiten, insbesondere die vorhandenen und prognostizierten Flugzeugtypenverteilungen, Berücksichtigung finden müssen. Zur Zeit überwiegen im Frachtbereich Maschinen der früheren Sowjetunion - Il 76, Il 86,

II 18, An 124, An 12, An 24, An 26, An 32, Tu 134, Tu 154 - die mit Sicherheit in den auf einer bestimmten Typenzusammensetzung beruhenden Gruppenmittelwerten der AzB unberücksichtigt sind.

Neben dem eher systematischen Fehler der Heranziehung der Daten der AzB und des DES auf den „*untypischen*“ Flugplatz Hahn, weist die Untersuchung Dorsch Consult aus März 1997 weitere Fehler auf.

- 2.1 Die Anlage 2 des Gutachtens zeigt das Gebiet, innerhalb dessen mindestens 20 Einzelpegel von mindestens 82 dB(A) auftreten. Nach dieser Graphik liegt keiner der Kläger innerhalb dieses Gebietes. Die untere Tabelle auf Seite 6 des Gutachtens weist für den Kläger zu 2) "lediglich" 11 solcher Ereignisse aus. Die nachfolgenden Ausführungen zeigen, daß dies falsch ist.

Das Anwesen des Klägers zu 2) liegt entsprechend der als

Anlage 2

beigefügten Darstellung ca. 3800 m vom Ende der Landebahn entfernt. Diese Abmessungen sind aus der Anlage B 1.6 der Lärmuntersuchung von 9/96 herausgemessen (Startbahnlänge 41 mm, Kläger zu 2) - Startbahn 64 mm, 2 km = 33 mm). Für den Anflug, der auf einem Gleitwinkel von 3° erfolgt, läßt sich die Flughöhe H₁ über dem Anwesen des Klägers zu 2) berechnen. Sie beträgt ca. 200 m ($H_1 = 3800 \text{ m} \times \tan 3^\circ$). Das Anwesen wird nahezu direkt überflogen, so daß die errechnete Flughöhe identisch ist mit der in den AzB verwendeten Entfernung "s" des Flugzeuges vom Immissionsort. Aus den tabellierten Lärmwerten der Flugzeugklassen konnte daher für s = 199,5 m direkt der Immissionspegel abgelesen werden. Die Bewegungen aller Flugzeuggruppen, die beim Landeanflug in 200 m Höhe am Boden einen Schalldruckpegel von über 82 dB(A) erzeugen, wurden addiert. Sie sind in Tabelle 1 zusammengestellt.

Tabelle Nr. 1
Flugbewegungen mit Immissionspegeln
über 82,0 dB(A) am Anwesen des Klägers zu 2); Tag

Flugbewegungsgruppe nach ArtB	ArtB-Klasse, Anflug	Schalldruckpegel in dB (A)	Bewegungen im Anwesen des Klägers zu 2)
S 1	6	88,4	184
S 1 (2)	6a	87,3	496
S 1 (3/4)	6b	89,4	360
S 2	8	93,4	20
S 3 (4)	14	92,2	20
S 4	17	100,1	4
S 5	19	87,0	813
S 6	21	88,5	3.032
S 7	23	89,0	877
			Summe: 5.806

Insgesamt sind dies im verkehrsreichsten Halbjahr 5806 Bewegungen, je 2.903 Starts bzw. Landungen. Über das Anwesen des Klägers zu 2) erfolgen wetterbedingt 80% aller Starts in Richtung 21 (2.322,4) sowie 20% aller Landungen in Richtung 03 (580,6), insgesamt also 2.903 Flugbewegungen. Tabelle 1 zeigt, daß alle Anflüge über das Anwesen des Klägers zu 2) um mindestens 5 dB(A) über dem Suchwert von 82 dB(A) liegen. Da Starts in der Regel nicht oder nur wenig leiser sind als Landungen, überschreiten auch alle Starts mit Sicherheit den Pegel von 82 dB(A), mithin alle diese 2.903 Flugbewegungen den Pegel von 82 dB(A), pro Tag also 16,13. Die für den Kläger zu 2) ausgewiesenen 11 Bewegungen sind somit nicht verifizierbar. Im Tagbereich (6 bis 22 Uhr) sind dies gerade etwas mehr als einmal pro Stunde im Durchschnitt, was für die Anwendung der DIN 4109 aber von Ausschlag ist. Hinzu kommt, daß in der Realität auch Flugzeuge der Gruppe Prop 2 Pegel über 82 dB(A) erzeugen, wie wir in unserem Schriftsatz vom 13.5.1997 dargelegt haben.

Völlig eindeutig ist die Situation für den Verkehr im Jahr 2010. Dort haben die Gruppen S5, S6 und S7 (am Tag, verkehrsreichstes Halbjahr) insgesamt 7.854 Bewegungen und somit 3.927 Bewegungen mit mehr als 82 dB(A) über dem Anwesen des Klägers zu 2). Dies sind knapp 22 Ereignisse pro Tag. Ebenso falsch sind übrigens auch die Daten für die Ortslage Oberkleinich

- 2.2 In der Anlage 3 des Gutachtens der Dorsch-Consult Ingenieurgesellschaft mbH wird das Gebiet dargestellt, innerhalb dessen mindestens 6 Einzelpegel von mindestens 75 dB(A) in der Nacht auftreten.

In der Beschreibung des Untersuchungsauftrages auf Seite 1 des Gutachtens (Punkt 3) waren jedoch mindestens 7 solcher Pegel genannt. Was immer Anlage 3 nun wirklich zeigt, bleibt offen. Der Darstellung der Anlage 3 entnimmt man, daß scheinbar außer den Klägern aus Oberkleinich niemand innerhalb des ausgewiesenen Gebietes wohnt. In Verbindung mit der unteren Tabelle auf der Seite 6 des Gutachtens, rechte Spalte, kommt man jedoch zu der Erkenntnis, daß alle Kläger außer den Klägern zu 3) und 4) innerhalb des Gebietes liegen. Auf Grund dieses Widerspruchs haben sich die Kläger die Mühe gemacht, einige einfache Wohnlagen, wie im Falle der Anlage 2, rechnerisch mit Hilfe der AzB-Tabellen zu überprüfen.

Ausweislich unserer Tabelle 2 ergibt sich für die Wohnlage Bhf. Hirschfeld (Christ) und Oberkleinich (Giehl, Nowak - Kläger des Verfahrens 11 844/93 OVG) folgende Situation:

Tabelle 2
Flugbewegungen mit Immissionspegeln
über 75 dB(A); Nacht, Nürnberger Mix

Flugzeug- gruppe nach AzB	Klasse nach AzB, Anflug	Immissionspegel in dB (A)			Bewegungen im verkehrsreichste n Halbjahr; Nacht
		Bahnhof Hirschfeld H ₁ = s = 200 m	Leideneck H ₄ = s = 570 m	Oberkleinich H ₂ = s = 350 m	
Prop 2	4	80,7	(67,9)	(73,7)	1.414
S 1 (2)	6a	87,9	(74,7)	(80,8)	2.936
S 5	19	87,0	75,0	80,5	3.995
S 6	21	88,5	76,5	82,0	122
S 7	23	89,0	77,0	82,5	39
Summe der Bewegungen mit Pegeln über 75,0 dB (A) in					
Bahnhof Hirschfeld:		8.506			
Leideneck:		4.156			
Oberkleinich:		7.092			

Die in der Tabelle 2 ausgewiesenen Immissionspegel nach AzB liegen mindestens um 5,5 dB(A) über dem Grenzwert von 75 dB(A). Da Starts in der Regel nicht oder nur wenig leiser sind als Anflüge, liegen auch die Startvorgänge, wegen des relativ großen Abstandes von mindestens 5,5 dB(A) zum Grenzwert 75 dB(A), mit Sicherheit mit ihren Immissionspegeln über 75 dB(A). Also hat bei 8.506 Flugbewegungen (mit Pegeln über 75 dB(A)), je 4.253 Starts und Landungen, Bahnhof Hirschfeld 80% aller Starts in Richtung 21 (3.402,4) und 20% aller Landungen in Richtung 03 (850,6), mithin 4.253 Überflüge mit Pegeln über 75 dB(A), pro Nacht also 23,6. Analog ergeben sich für Oberkleinich 19,7 , für Leideneck (hier nur Landeanflüge !) 9,2 Überflüge pro Nacht mit Pegeln oberhalb 75 dB(A).

Für den Verkehr 2010 ergeben die Zahlenwerte aus Tabelle 3 bei analoger Vorgehensweise:

Standort	Überflüge pro Nacht mit Pegeln über 75 dB (A)
Bahnhof Hirschfeld	34,7
Leideneck	18,4 (hier nur Landeanflüge)
Oberkleinich	23,0

Tabelle 3

Flugbewegungen mit Immissionspegeln über 75 dB(A); Nacht, Prognose 2010

Flugzeug- gruppe nach AzB	Klasse nach AzB, Anflug	Immissionspegel in dB (A)			Bewegungen im verkehrsreichste n Halbjahr; Nacht
		Bahnhof Hirschfeld $H_1 = s =$ 200 m	Leideneck $H_4 = s =$ 570 m	Oberkleinich $H_2 = s =$ 350 m	
Prop 1	2	79,0	(68,6)	(73,3)	346
Prop 2	4	80,7	(67,9)	(73,7)	3.857
S 5	19	87,0	75,0	80,5	7.518
S 6	21	88,5	76,5	82,0	417
S 7	23	89,0	77,0	82,5	358

Summe der Bewegungen mit Pegeln über 75,0 dB (A) in
 Bahnhof Hirschfeld: 12.496
 Leideneck: 8.293
 Oberkleinich: 8.293

Tabelle 4 zeigt eine Gegenüberstellung der überprüften Werte mit den in der unteren Tabelle auf Seite 6 des Gutachtens genannten (Nur Nürnberger Verkehr).

Tabelle 4
Anzahl der Maximalpegel über 75 dB(A)

Ort	lt. Tabelle auf Seite 6 des Gutachtens der Dorsch-Consult Ingenieurgesellschaft	Errechnet nach AzB
Bahnhof Hirschfeld	20	23,6
Leideneck	1	9,2
Oberkleinich	16	19,7

Die überprüften Häufigkeiten liegen rund 20%-800 % höher als die von Dorsch Consult angegebenen. Dies darf auch von den nicht überprüften Werten erwartet werden.

- 2.3 Im übrigen ist das 75 dB(A)-Gebiet in diesem Verfahren ohne Relevanz. Der Einzelschallpegel von 75 dB(A) im Außenbereich hat bei gekipptem Fenster auch nach Ansicht des hier tätigen Gutachters einen um 15 dB(A) niedrigeren Innenpegel, also 60 dB(A) zur Folge.

Die Kläger haben bereits an anderer Stelle ausgeführt, daß dies so pauschal nicht angesetzt werden kann, da Fenster, Verglasung und Kippwinkel eine Rolle spielen, und daher sicherheitshalber nur mit einem Abschlag von 10 dB(A) gerechnet werden kann. Wir verweisen hierzu insbesondere auf den Schriftsatz vom 29.8.1996 und die Anlage 1 zu diesem Schriftsatz.

Aber selbst bei nur 60 dB(A) Einzelpegel im Innenraum war schon im Gutachten von Professor Dr. Jansen darauf hingewiesen worden, daß hier ein einmaliges Schallereignis zu Aufwachreaktionen führt. Also ist aus der unteren Tabelle auf der Seite 6 des Gutachtens aus der rechten Spalte zu folgern, - unterstellt man einmal

deren Richtigkeit als Arbeitshypothese - daß alle Kläger mit Ausnahme der Klägerin zu 4) durch den nächtlichen Flugbetrieb aufgeweckt werden. Daß dies in der Tat so ist, zeigt die Erfahrung mit bereits häufiger, genehmigungswidrig auf der Basis des § 25 LuftVG durchgeführten, nächtlichen Frachtflügen. So wurden beispielsweise am 18., 20. und 21. 2.1997 vier nächtliche Starts bzw. Landungen durchgeführt, alle in der Zeit zwischen 23.30 und 3.00 Uhr, die, sofern sie das Anwesen des Klägers zu 2) überflogen, ihn aus dem Schlaf gerissen haben, wie in der Dokumentation der Lärmbeschwerden am Flugplatz Hahn nachzulesen ist.

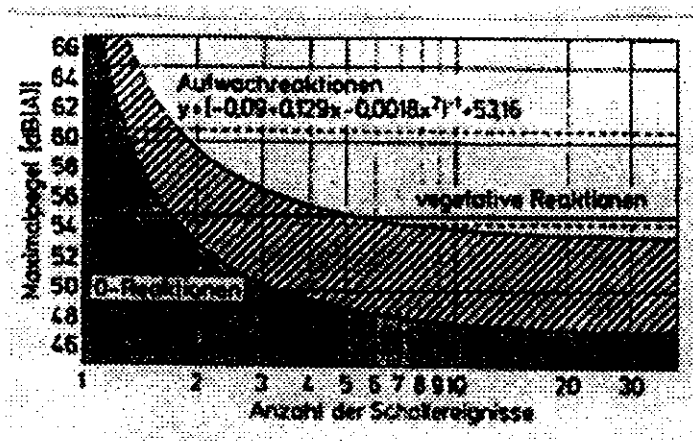
- 2.4 Daß aus den berechneten Daten nicht die richtige Konsequenzen gezogen werden, beruht auf der fehlerhaften Interpretation der "Griefahn-Kurve" durch Dorsch Consult. Die Methodik der Untersuchung des nächtlichen Schutzgebietes als desjenigen Gebietes, innerhalb dessen 55 dB(A) mehr als sechsmal überschritten werden, verfälscht die Aussagen von Griefahn. Wir erläutern die korrekte Anwendung dieser Kurve anhand der als

Anlage 3

beigefügten Arbeit von Griefahn. Die Gleichung (4)

$$Y = (-0,09 + 0,129 x - 0,0018 x^2)^{-1} + 53,16 \quad (4)$$

beschreibt eine Grenzkurve, die im Schaubild 5 dargestellt ist. Die Kläger haben dieses Schaubild der Einfachheit halber als Bild 1 eingefügt.



Diese Grenzkurve repräsentiert in jedem Punkt das Gesamtrisiko aufgeweckt zu werden. Der hyperbolische Verlauf dieser Kurve trennt die Gebiete der geringen Aufwachreaktionen und Nullreaktionen (unterhalb der Kurve) von denen der erhöhten Aufwachreaktionen (oberhalb der Kurve). Um das Risiko des Aufwachens zu vermeiden, darf jede Kombination aus Anzahl der Ereignisse / Maximalpegel nur unterhalb der Grenzkurve liegen (beispielsweise zwei Pegel mit 59 dB(A) oder 10 Pegel mit 54 dB(A)).

Zur richtigen Interpretation der "Griefahnkurve" möchten wir Frau Griefahn zitieren :

"Jeder Punkt der Kurve repräsentiert ein Gesamtrisiko : in einer definierten Population ist bei zwei Ereignissen mit Maximalpegeln von 59,4 dB(A) mit insgesamt ebenso vielen Aufwachreaktionen zu rechnen wie bei 10 Ereignissen mit Maximalpegeln von 54,1 dB(A) oder 30 Ereignissen mit Pegeln von 53,6 dB(A).

Bei Schallereignissen mit unterschiedlichen Pegeln ist die zulässige Häufigkeit am Gesamtrisiko zu orientieren. Sind z.B. die Pegel 59 dB(A) und 54 dB(A) vorgegeben, so wären folgende Verteilungen möglich :

10 x 54 dB(A) und 0 x 59 dB(A)
 oder 5 x 54 dB(A) und 1 x 59 dB(A)
 oder 0 x 54 dB(A) und 2 x 59 dB(A).

Um ein Betroffenheitsgebiet korrekt festzulegen, ist es daher unzulässig nur einen einzigen Kurvenpunkt im Schaubild 5 daraufhin zu überprüfen, ob bei einer bestimmten Häufigkeit der zulässige Maximalpegel überschritten wird. Genau so verfährt aber das Gutachten der Dorsch Consult GmbH, wenn es als Betroffenheitsgebiet dasjenige Gebiet ausweist, bei dem 55 dB(A) mehr als sechsmal überschritten werden. Orte, für die diese Aussage zutrifft, liegen mit Sicherheit im Betroffenheitsgebiet. Die scheinbar logische Folgerung , daß demzufolge alle anderen Orte nicht zu Betroffenheitsgebiet gehören, ist jedoch falsch. Sofern man ausschließlich auf das Kriterium 6 x 55 dB(A) abstellt, würden nämlich die in dem vorausgegangenen Zitat genannten Kurvenpunkte, die jeweils das Gesamtrisiko repräsentieren nicht zu Betroffenheitsgebiet gehören; nämlich:

zwei Ereignisse mit Maximalpegeln von 59,4 dB(A), (da die Häufigkeit zu gering ist)

oder 10 Ereignisse mit Maximalpegeln von 54,1 dB(A), (da der Maximalpegel von 55 dB(A) nicht erreicht wird)

oder 30 Ereignisse mit Maximalpegeln von 53,6 dB(a), (da der Maximalpegel von 55 dB(A) nicht erreicht wird)

oder fünf mal 54 dB(A) und einmal 59 dB(a), (da die erforderliche Häufigkeit von mehr als sechs nicht erreicht wird).

Dies zeigt eindringlich, daß die von der Dorsch-Consult ermittelten Betroffenheitsgebiete keinerlei Aussagekraft haben. Sie sind mit Sicherheit zu klein ausgewiesen, was in einer systematisch falschen Vorgehensweise bei der Ermittlung begründet liegt. Wir verweisen an dieser Stellen nochmals auf unsere Ausführungen vom 27.8.1996 und auf die dort dargestellten Konsequenzen, die sich infolge eines Absenkens der "Griefahn-Kurve" auf Grund der vom Sachverständigen Spreng dargelegten neuen medizinischen Erkenntnisse ergeben.

- 2.5 In der oberen Tabelle auf der Seite 6 des Gutachtens der Dorsch-Consult Ingenieurgesellschaft mbH sind neben dem Leq (4) gemäß Fluglärmgesetz die mittleren Maximalpegel für die Wohnlagen der Kläger zusammengestellt. Da dem äquivalenten Dauerschallpegel als Maß für den Grad der Betroffenheit in diesem Verfahren keinerlei Bedeutung zukommt, da die Genehmigungsbehörde konsequent für Tag und Nacht völlig zu Recht ihre Betrachtung auf Maximalpegel abgestellt hat, sind diese mittleren Maximalpegel kritisch zu untersuchen, da auch sie das Bild, ähnlich dem Leq (4) verfälschen. Wir beschränken uns dabei exemplarisch auf die Wohnlage Bahnhof Hirschfeld (Kläger zu 2).

Für die Ermittlung des mittleren Maximalpegels haben wir das gewichtete arithmetische Mittel herangezogen. Sind L_1, L_2, L_3, \dots die Maximalpegel einer Flugzeuggruppe h_1, h_2, h_3, \dots , die diesen zugeordneten Bewegungszahlen so errechnet sich der mittlere Maximalpegel $L_{\max,m}$ nach der Formel

$$L_{\max,m} = \frac{\sum_{i=1}^n L_i \times h_i}{\sum_{i=1}^n h_i}$$

Für alle in unserer Tabelle 1 angeführten Flugzeuggruppen S1 bis S7 errechnen wir daraus einen mittleren Maximalpegel von 88,4, dB(A) In der die Tabelle 1 ergänzenden Tabelle 5 sind die Werte für die beiden Prop-Gruppen aufgeführt. Bezieht man die beiden Prop-Klassen in die Mittelwertbildung ein, so sinkt der Mittelwert erwartungsgemäß ab auf nur noch 80,9 dB(A). Einerseits erkennt man daraus, daß durch das Einbeziehen "leiser" Flugzeuge mit hohen Bewegungszahlen der Mittelwert abgesenkt werden kann, andererseits ist die Diskrepanz zu dem Wert der Dorsch-Consult Ingenieurgesellschaft mbH von nur 63 dB(A) eklatant. Dieser Widerspruch ist für die Kläger nicht aufzulösen.

- 2.6 Zusammenfassend läßt sich seitens der Kläger feststellen, daß das Lärmgutachten vom März 1997, wie auch alle vorangegangenen, fehlerbehaftet ist, die Situation gerade auch der Kläger völlig unzureichend untersucht, und mit den Ergebnissen immer zu Lasten der Betroffenen danebenliegt.

(Dr. Bank)
Rechtsanwalt