



# OBERVERWALTUNGSGERICHT RHEINLAND-PFALZ

## Hinweis-, Auflagen- und Beweis- BESCHLUSS

7 C 11843/93 und 7 C 11844/93.OVG

In dem Verwaltungsrechtsstreit

1. (
- 2.
- 3.
4. (
5. (

- Kläger -

zu 1-5 Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Kroke und Partner,  
Königsallee 14, 40212 Düsseldorf,

g e g e n

das Land Rheinland-Pfalz,  
vertreten durch den Minister für Wirtschaft und Verkehr, 55116 Mainz,

- Beklagter -

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Volker Gronefeld,  
Pöckinger Str. 22, 81475 München,

beigeladen:

Flughafen Hahn GmbH & Co.KG, vertreten durch den Geschäftsführer Flughafen,  
55483 Lautzenhausen,

Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof.Dr. Redeker und Partner,  
Mozartstr. 4-10, 53115 Bonn,

w e g e n Genehmigung eines Flugplatzes

7 C 11844/93.OVG

In dem Verwaltungsrechtsstreit

1. d
2. c
3. c

- Kläger -

zu 1-3 Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Kall und Prüwer,  
Haagstr. 12, 47441 Moers,

g e g e n

das Land Rheinland-Pfalz,  
vertreten durch den Minister für Wirtschaft und Verkehr, 55116 Mainz,

- Beklagter -

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Volker Gronefeld,  
Pöckinger Str. 22, 81475 München,

beigeladen: Flughafen Hahn GmbH & Co.KG, vertreten durch den Geschäftsführer  
Flughafen, 55483 Lautzenhausen,

Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof.Dr. Redeker und Partner,  
Mozartstr. 4-10, 53115 Bonn,

w e g e n Genehmigung eines Flugplatzes

hat der 7. Senat des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in Koblenz  
durch

Vorsitzender Richter am Oberverwaltungsgericht Hoffmann  
Richter am Oberverwaltungsgericht Dr. Holl  
Richter am Oberverwaltungsgericht Zimmer

im Anschluß an den Erörterungstermin vom 25. und 26. Juni 1996

am 28. Juni 1996

beschlossen:

I.

Das Ergebnis des Erörterungstermins gibt aus der Sicht des Senats zu folgenden Hinweisen Anlaß:

Die im Verwaltungsverfahren eingeholten Untersuchungen zum Lärmschutz haben die besondere Konfliktlage im vorliegenden Einzelfall nicht vollständig ausgeschöpft. Es wird dabei besonders in Erinnerung gerufen (vgl. Ausführungen des Senats im Beschluß vom 09. Dezember 1993), daß das Gericht nicht nur die Einhaltung der strikten rechtlichen Mindestvoraussetzungen des Lärmschutzes, sondern auch die Frage einer ausgewogenen planerischen Abwägung und Konfliktbewältigung zu prüfen hat. Dabei ergeben sich bei der zivilen Mitbenutzung eines militärischen Flugplatzes aus der Sicht des Lärmschutzes Besonderheiten gegenüber der Neuanlegung eines Flughafens. Planerische Mittel im engeren Sinne - etwa die Berücksichtigung der Lage im Raum, Bahnverschiebungen zur Verschonung von Ortslagen usw. - stehen in einem solchen Fall zur Bewältigung der aufgeworfenen Konflikte nicht zur Verfügung. Dies bedeutet nicht zugleich, daß damit Belange des Lärmschutzes bis zur rechtlichen Mindestgrenze zurückzutreten hätten. Das kann allenfalls nach Maßgabe des Gewichts des mit der Planung verfolgten Verkehrsinteresses der Fall sein. Das Streben nach optimaler Wirtschaftlichkeit allein vermag die Planung insoweit nicht zu rechtfertigen. Vielmehr tritt bei der planerischen Abwägung gerade wegen der Fixierung der Anlage im Raum die verstärkte Notwendigkeit zutage, Überlegungen zur Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes im Hinblick auf betriebliche Regelungen anzustellen. Der "Widmungszweck" kann dem nicht pauschal entgegengehalten werden, insbesondere nicht in dem Maße, wie dies bei internationalen Großflughäfen der Fall wäre. Vor allem in Randbereichen des Verkehrs - insbesondere bei Rundflügen ohne Verlassen des Kontrollbereiches des Flughafens - bedarf es einer besonderen Abwägung unter Berücksichtigung des Lärmschutzes. Fragen der Vernetzung des Luftverkehrs hinsichtlich der Betriebszeiten spielen in solchen Fällen in aller Regel keine entscheidende Rolle.

Im Falle eines voll ausgelasteten größeren Verkehrsflughafens mag es auch so liegen, daß die verschiedenen denkbaren Lärmscheinungen durch die Vielzahl der Bewegungen mit strahlgetriebenen Flugzeugen zu sämtlichen Betriebszeiten gleichsam abgedeckt werden, d.h. mit umfaßt werden. Zur Konfliktbewältigung und Bewertung reicht deshalb dort unter Umständen eine an diesem Phänomen ausgerichtete, auf jährliche bzw. halbjährliche Durchschnittswerte bezogene Untersuchung aus. Die Rechtsprechung hat allerdings in Lärmfragen stets betont, daß es auf die Umstände des jeweiligen Einzelfalles ankommt und die Heranziehung von schematisierenden Regelwerken nicht überflüssig macht, die Lärmphänomene je nach ihrer Eigenart im einzelnen zu bewerten.

Die Erörterung hat insbesondere aufgezeigt, daß bei der Entwicklung des Flugbetriebs, für die sich übrigens auch Anhaltspunkte in der Prognos-Studie aus dem Jahre 1991 finden, die Annahme eines Szenarios eines mittleren Verkehrsflughafens (Modell Nürnberg) allein nicht geeignet ist, die Gesamtheit der abzuwägenden Belange zu erfassen. Dabei mag die Behörde im Ansatz zu Recht von der Überzeugung ausgegangen sein, daß sie im Hinblick auf die insgesamt halbjährlich zu erwartenden Gesamtbewegungszahlen auf der sicheren Seite liegt. Die Bewertung der Lärmbelastungssituation kann aber je nach Einzelfall besondere Überlegungen erforderlich machen.

Von den bisherigen Untersuchungen "nicht abgedeckt" sind insbesondere im folgenden genannte Verkehrsarten und Erscheinungen, bei denen unter Umständen die Immissionsbelasteten auch wegen der Betroffenheit von nicht der Vorbelastung unterliegenden 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.

Ergänzend zu untersuchen sind im übrigen, getrennt für Tag- und Nachtschutz, die möglichen Abweichungen von dem Modell "Nürnberg" hinsichtlich der Zusammensetzung des Bewegungsaufkommens und deren Auswirkungen auf die Lärmbelastung.

#### 1. Aktiver Lärmschutz, Betriebsregelungen

- Die bislang durch den militärischen Flugbetrieb weitgehend unbelasteten Zeiten am Feierabend sowie an Wochenenden und an Feiertagen scheinen im Falle Flughafen Hahn nunmehr besonders von der Allgemeinen Luftfahrt (Rundflüge, Hobbyflieger usw.) genutzt werden zu können. Die Flugrouten weichen von dem strahlgetriebenen Verkehr unter Umständen ab, die möglichen Lärmauswirkungen sind bisher nicht ermittelt worden. Insbesondere ist auch nicht in Erwägung gezogen worden, ob insoweit entsprechend sonst üblichen Lärmbewertungsregelungen ein Zuschlag von 6 dB(A) für besonders schutzwürdige Ruhezeiten erforderlich ist. Soweit der Lärm nicht die abwägungsunerhebliche Bagatellgrenze unterschreiten sollte, 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. Solche Erwägungen gelten nicht für den privaten Flugverkehr in seiner eigentlichen Verkehrsfunktion (z.B. Geschäftsverkehr mit Privatmaschinen zu anderen Regionalflughäfen).

- Eine entsprechende isolierte Bewertung dürfte sich für Sondererscheinungen des Verkehrs wie die am Wochenende stattfindenden sog. "Touch-and-Go-Flüge" mit strahlgetriebenen Flugzeugen anbieten, deren Störwirkung sich mit den Regelwerken des Fluglärmgesetzes, insbesondere wenn es auf längere Zeiträume bezogen ist, nicht angemessen erfassen läßt. Auch hier 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 weniger durch eine weiträumigere Verteilung des Lärms, sondern eher durch die Konzentration auf bestimmte Betriebszeiten und die weitgehende Freihaltung anderer Zeiträume gedient sein dürfte.

→ - Bedeutung für die Abwägungsentscheidung dürfte der Bewertung des Lärms nicht strahlgetriebener Flugzeuge bzw. zeitlich gehäuft zu besonderen Ruhezeiten auftretenden Lärms auch für die Frage der Schwelle des Einsetzens der passiven Lärmschutzmaßnahmen zukommen, soweit nicht Abhilfe durch die vorgenannten sachlichen und zeitlichen Einschränkungen ausreichend möglich ist.

- Im Hinblick auf den vorgesehenen Nachtflugbetrieb dürfte die der Abwägung zugrunde gelegte Erwägung nicht mehr ausreichend gesichert gewesen sein, das zugrunde gelegte Schutzziel (Überschreitung von 55 dB(A) Einzelpegel nicht häufiger als 6mal pro Nacht) enthalte einen Rückgriff auf die physiologisch-medizinisch erhärtete Bedenklichkeitsschwelle sowie einen in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erwähnten Sicherheitszuschlag von 5 dB(A) (zur rechtlichen Bedeutung von "Sicherheitsmargen" vgl. nunmehr BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, Umdruck S. 17). Angesichts des Erkenntnisstandes war zumindest zu Zwecken der Abwägung erforderlich, sich die Größe eines betroffenen Gebietes auch bei einer maßgeblichen Schwelle 52 - 53 dB(A) vor Augen zu führen. Insbesondere waren besondere Erwägungen zu einem Schutz der nächtlichen Kernzeit von 24.00 Uhr bis 4.00 Uhr unter besonderer Abwägung mit den für diese Zeiten bestehenden Verkehrsbelangen anzustellen, zumal Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu durchaus spürbaren Einschränkungen der gewohnten Lebensverhältnisse führen können und u.U. nicht in allen Einzelfällen realisierbar sind, ohne erhebliche Beeinträchtigungen mit sich zu bringen. Zumindest könnte eine "weitestgehend" bewegungslose nächtliche Kernzeit durch entsprechende Einschränkungen in Erwägung gezogen werden, soweit auf ein absehbares Szenario hinsichtlich greifbarer Verkehrsbelange, etwa die konkrete Einrichtung eines Knoten-

verkehrs mit unter Umständen gesondert zu definierendem Fluggerät abgestellt wird. Dabei ist sich der Senat bewußt, daß im allgemeinen eine geradezu maßgeschneiderte Betriebsregelung angesichts der Verkehrsfunktion eines Flughafens kaum in Betracht zu ziehen ist; indessen lassen sich unter Umständen spezielle Dienste von einer solchen Betrachtung ausnehmen. Für den Fall einer definierten Einschränkung des Bewegungsaufkommens in der nächtlichen Kernzeit würde sich gegebenenfalls auch die umstrittene Frage des erforderlichen Schutzniveaus der Maßnahmen des passiven Schallschutzes, die Frage der Ausdehnung eines Schutzgebietes sowie des Einsetzens des passiven Lärmschutzes entschärfen lassen.

## 2. Passiver Lärmschutz

### Nachtschutz

Zur Feststellung des Gewichts der Betroffenheit ist es aus der Sicht des Senats - auch im Hinblick auf den durch die aufgewiesene Entwicklung des wissenschaftlichen Kenntnisstandes gleichsam entfallenden "Sicherheitsabstand" erforderlich, zu ermitteln, ob in den hauptbetroffenen Ortslagen unter Zugrundelegung eines Flugzeugmixes mit den lautesten Kap. 3-Frachtmaschinen (vgl. auch Hinweise der Kläger zu den vergleichbaren Meßpunkten am Flughafen Köln/Bonn) aufgrund der Bausubstanz die Verwirklichung passiven Lärmschutzes nur unzureichend möglich ist und deshalb andere Angebote erforderlich wären. Der Sachverständige Kaufmann hat im Erörterungstermin erklärt, es seien überschlägige Betrachtungen in einer Studie angestellt worden, die seines Erachtens auf der sicheren Seite lägen, wobei in den meisten Fällen eine verhältnismäßig gute Bausubstanz zugrunde gelegt worden sei. Dies beruhe indessen nur auf dem äußeren Augenschein von den Verhältnissen. Ein Betreten der Gebäude zur näheren Ermittlung der Verhältnisse insbesondere im Hinblick auf Wandstärken und Dachhaut sei nicht erfolgt. Die Kläger haben bestritten, daß bauliche Verhältnisse wie im Falle des Klägers Kipp, bei denen

der Sachverständige die Notwendigkeit einer Einzelfalluntersuchung bestätigt hat nur in Einzelfällen zu verzeichnen seien und geltend gemacht, bei der nur äußerlichen Aufnahme der Verhältnisse könne häufig die im Hinblick auf Schallschutzvorkehrungen ungünstige Beschaffenheit der Gebäude verborgen bleiben (verdecktes Fachwerk, dünne Wände, Konstruktion der Dachhaut). Die genannte Studie der Dorsch-Consult bezieht sich im wesentlichen nur auf Schallschutzfenster. Es stellt sich die Frage, ob nicht auch eine stichprobenartige Erfassung in den hauptbelasteten Ortslagen im Hinblick auf die von den Klägern geltend gemachten Bedenken geeignet sein könnte, die erforderliche Klarheit zu verschaffen. Die Frage ist erneut im Hinblick auf möglicherweise bei einem Worst-case-Szenario höher anzusetzende Schallpegel zu prüfen.

Besondere Bedeutung kommt nach Auffassung des Senats der Frage des zugrunde zu legenden Typenmixes bei der Abgrenzung des Nachtschutzes zu. Zugleich hat diese Frage auch - wenn auch sicher nachrangig - Bedeutung für den Tagschutz.

Der Senat hält es für angemessen, daß die Beteiligten das aus ihrer Sicht auf die Entwicklung des Flugverkehrs in Hahn zugeschnittene Szenario und den sich daraus ergebenden Eingabedatensatz für die Berechnung nach dem Fluglärmgesetz im Hinblick auf Bewegungszahl, Flugzeugklasse, Flugzeugtyp darlegen. Dabei ist entsprechend dem bisherigen Genehmigungsinhalt von einer möglichen vollen Auslastung der Flughafenkapazität auszugehen. Es erscheint zur Abschätzung des Bedeutungsgehalts der von den Klägern geltend gemachten Abweichung sinnvoll, diese verschiedenen Eingabedatensätze einer Neuberechnung zugrunde zu legen und die sich ergebenden Unterschiede im Hinblick auf Mittelungspegel wie auch Spitzenpegel zu bewerten.



## Tagschutz

Entsprechendes gilt für Typenmix sowie die Bewegungszahlen für das bei der Berechnung des Tagschutzgebiets zugrunde zu legende Szenario. Zum Zwecke der Berechnung im Rahmen der Ermittlungen geht der Senat dabei zunächst davon aus, daß sich aus dem Tenor im Genehmigungsbescheid anhand der Begründung unter Zuhilfenahme der der Genehmigung zugrundeliegenden schalltechnischen Untersuchungen die Regelung ergibt, daß das Schallschutzgebiet übereinstimmen soll mit einem Gebiet, in dem der 70 dB(A) Spitzenpegel (entspricht dem Schutzziel 55 dB(A) Maximalpegel innen) nicht mehr als 19mal pro Tag überschritten werden kann.

### **3. Verhältnis von Schutzgebietsausweisung und aktiven Maßnahmen; Einsetzen des passiven Schallschutzes**

Sollten die abweichenden Szenarios, deren Darlegung den Beteiligten aufgegeben ist, zur Errechnung größerer Schutzgebiete führen, dürfte sich die Überlegung aufdrängen, ob es ohne inhaltliche Einschränkung bei den bisherigen Schutzgebiets- und Vorbehaltsregelungen verbleiben kann. Die Frage erübrigt sich im Hinblick auf den Nachtschutz unter Umständen für den Fall, daß die Abwägung ohnehin zu einer zeitlichen Einschränkung des Nachtfluges in einer fast bewegungsfreien Kernzeit von 24.00 Uhr bis 4.00 Uhr führen würde. Problematisch könnte sein, ob der passive Lärmschutz für die Nacht bei stärker betroffenen Anwesen erst bei der Überschreitung einer auf das gesamte Jahr bezogenen Häufigkeitsschwelle einsetzt. Auch die Schuttschwelle für den Tagschutz, die ebenfalls auf verhältnismäßig hohe durchschnittliche tägliche Bewegungszahlen mit strahlgetriebenen Flugzeugen im Jahresdurchschnitt abhebt, dürfte bei einem für das Szenario Hahn nicht gerade unwahrscheinlichen unregelmäßigeren Betrieb für die Abwägung der Belange problematisch sein und hängt auch insoweit unter Umständen von anderen begleitenden Maßnahmen des aktiven Schutzes (Betriebsregelungen), insbesondere für besondere

Verkehrsarten und besondere Ruhezeiten ab. Besonders erscheint angesichts der Prognoseschwierigkeiten im Hinblick auf die Marktentwicklung für den Nachtflugverkehr angesichts der Notwendigkeit der Rechtfertigung durch einen absehbaren Verkehrsbedarf der Verzicht auf jegliche Kernzeit bzw. zahlenmäßige Einschränkung bedenklich. Auch insoweit muß der Einfluß des möglichen Propellerflugzeuglärms auf die Nachtruhe gesondert untersucht werden.

Der an die Überschreitung einer Bewegungszahl von 40 strahlgetriebenen Flugzeugen pro Nacht im Durchschnitt des Jahres geknüpfte Vorbehalt weiterer Entscheidung dürfte den in die Abwägung einzustellenden Belangen insoweit kaum genügen, da im übrigen auch Anlaß und Zielrichtung der Prüfung in keiner Weise bestandskräftig vorgezeichnet sind und ein ausreichendes Schutzniveau nicht erkennen lassen.

#### 4. Schutz des Außenwohnbereichs

Da insoweit physisch-reale Maßnahmen nicht in Betracht kommen, ist in der Abwägung insoweit in erster Linie der Schutz durch betriebliche Regelungen zu erwägen. Nur soweit diese nicht angemessen sind, hat schon die planerische Entscheidung als solche die Aufgabe der Konfliktbewältigung dahingehend, daß sie das Schutzniveau und die Art der Entschädigung näher bestimmt. Da die Genehmigung bisher nicht begrenzt ist, läßt sich nicht annehmen, daß der Konflikt nicht auftritt. Die Konfliktbewältigung hängt im übrigen, was das Ziel der Berücksichtigung des Rekreationsbedürfnisses in der Bevölkerung angeht, nicht allein von der durchschnittlichen Verkehrsbelastung langer Zeiträume ab. Abgesehen von den besonderen Verkehrsarten, besonderen Betriebszeiten und zeitlichen Häufungen kann aber auch insoweit der Schutz vom Überschreiten einer zu definierenden Schwelle abhängig gemacht werden, bevor erst ein Antrag auf Verkehrswertminderungsentschädigung gestellt werden kann. Aktive Schutzmaßnahmen, die eine Restfunktion der Außenwohnbereiche für die Rekreation in ausreichendem Maße sicherstellen, können allerdings Recht-

fertigung sein, von einer Regelung der Wertentschädigung abzusehen. Das Verfahren zur Höhe wäre ohnehin einem gesonderten Verwaltungsverfahren vorzubehalten, innerhalb dessen bei der Feststellung der Höhe der Entschädigung auch die Frage eines Vorteilsausgleichs behandelt werden könnte.

## II.

Im Hinblick auf das der Lärmprognose zugrunde zu legende Verkehrsszenario wird den Beteiligten bis zum 30. Juli 1996 aufgegeben, schriftsätzlich die aus ihrer Sicht gerechtfertigten "Eingabedaten" für die Fluglärmrechnung nach AzB (Zahl der Flugbewegungen pro Jahr, Flugzeugklasse, Flugzeugtypen, aufgeteilt nach Tagflug und Nachtflug) darzulegen, soweit sie eine Abweichung von den der Untersuchung im Verwaltungsverfahren zugrunde gelegten Annahmen ("Nürnberg-Modell mit Varianten") für angemessen halten.

Gegebenenfalls können auch "Hilfsszenarios" angegeben werden. Die Annahmen sollen sich an der Kapazität des Flughafens ausrichten und sind kurz zu begründen.

Auf die umstrittene Realitätsgerechtigkeit solcher Annahmen soll nicht näher eingegangen werden, da die Untersuchungen entsprechend den Erörterungen im Termin Hilfscharakter haben und lediglich der Ermittlung dienen, mit welchen Bandbreiten der Lärmbelastung zu rechnen wäre.

## III.

Es soll vor dem Hintergrund der rechtlichen Hinweise Beweis erhoben werden durch Einholung eines oder mehrerer Sachverständigengutachten zu folgenden Themen:

1. Ausweisung eines Tagschutzgebietes unter Berücksichtigung eines Schutzziels 55 d(BA) Maximalpegel innen, Überschreitung nicht häufiger als 19mal pro Tag von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr

Anmerkung: Eingabedaten nach Maßgabe des von den Beteiligten gesondert darzulegenden - vom Modell Nürnberg abweichenden - Verkehrsszenarios.

2. Berechnung eines Nachtschutzgebietes ausgerichtet an

- a) 70 d(BA) Spitzenpegel außen - Überschreitung nicht häufiger als 6mal pro Nacht -.
- b) 67 d(BA) Spitzenpegel außen - Überschreitung nicht häufiger als 6mal pro Nacht -  
(Eingabedaten entsprechend 1) für die Nacht).

3. Es soll die nächtliche Lärmbelastung bewertet werden, wie sie sich in einzelnen Nächten bei einer Häufung entweder von Strahlflugzeugen oder von Propellerflugzeugen oder Strahlflugzeugen und Propellerflugzeugen für besonders betroffene Gebiete ergeben kann, und zwar nach einem für die Lärmbewertung insoweit geeigneten Regelwerk, das nicht auf die Betrachtung größerer Zeiträume sowie einen eher regelmäßigen Verkehr zugeschnitten ist.

4. Es soll eine Lärmuntersuchung nach einem geeigneten Regelwert angestellt werden für die Auswirkung des Lärms von Propellerflugzeugen an Wochenenden sowie an Feiertagen sowie Wochentagen ab 17.00 Uhr, bezogen auf die Tagesmittelungspegel sowie Einzelmaximalpegel/Häufigkeitsverteilung unter besonderer Berücksichtigung der anzunehmenden Flugrouten und besonders betroffener Gebiete sowie unter Berücksichtigung einer Sonderbetrachtung der erreichbaren Lärminderung durch ein Verbot für besondere einzelne Verkehrsarten, unter Berücksichtigung eines Ruhezeitzuschlages von 6 dB(A).

5. Lärmuntersuchung entsprechend 4) für die Auswirkungen des Lärms von Ausbildungs- und Übungsflug mit Strahlflugzeugen (sog. Touch-and-Go-Verkehr) an Wochenenden bzw. Feiertagen.

Die Ausführung des Beweisbeschlusses und die Auswahl eines gerichtlich zu bestellenden Sachverständigen bleibt vorbehalten für den Fall, daß nicht die Genehmigungsbehörde, gegebenenfalls auf deren Anregung die Beigeladene, dem Gericht in substantiiertes Weise unter Einbeziehung des erforderlichen Sachverständigen durch entsprechende Darlegungen hinreichenden Aufschluß über die aufgeworfenen Fragen verschafft. Der Senat wird insoweit nach Ermittlung der erforderlichen Eingabedaten entsprechend Ziffer II eine angemessene Frist setzen.

Die Durchführung der Beweisaufnahme sowie die geforderte Darlegung erübrigen sich unter Umständen ganz oder teilweise ebenfalls, wenn die Genehmigungsbehörde ihrerseits zuvor geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen sollte.

gez. Hoffmann

gez. Dr. Holl

gez. Zimmer