

Per Kurier

An das
Oberverwaltungsgericht
7. Senat
Deinhardplatz 4

56068 Koblenz

Bonn, den 27. Juni 1997 ??/ba/26

Reg.-Nr. 10 93 2542

Durchwahl Sekretariat Dr. Pape:

Frau Baden (0228/72 62 5-110)

Bonn
PROF. DR. KONRAD REDEKER
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. KURT SCHÖN (1928-1986)
PROF. DR. HANS DAHS
DR. DIETER SELLNER*
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. KLAUS D. BECKER*
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
ULRICH KELLER
Fachanwalt für Arbeitsrecht
ULRIKE BÖRGER
DR. FRIEDWALD LÜBBERT
HANN S. W. FEIGEN
DR. KAY ARTUR PAPE
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. CHRISTIAN D. BRACHER
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. ANDREAS FRIESER
DR. BURKHARD MESSERSCHMIDT
DR. JÜRGEN LÜDERS*, VbP
Fachanwalt für Steuerrecht
THOMAS THIERAU
DIETER MERKENS
DR. THOMAS MAYEN
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. OLAF REIDT
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. KLAUS WALPERT
DR. HEIKE GLAHS
ULRICH BIRNKRAUT
DR. HANSJÖRG PIEHL, LL.M.*
DR. RONALD REICHERT
ANDREAS OKONEK
DR. JÖRG WUNDERLICH

Köln
MARTIN REUTER
zugelassen beim
Oberlandesgericht Köln
AXEL GROEGER
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hamburg
GERNOT LEHR
RENATE DAMM

Leipzig
MARTINA KIESGEN-MILLGRAMM
auch zugelassen beim
Oberlandesgericht Dresden
MANUELA M. GERHARD
DR. THOMAS STICKLER*
auch zugelassen beim
Oberlandesgericht Dresden

London
DR. PETER-ANDREAS BRAND*
zugelassen beim Landgericht und
Kammergericht Berlin
DETLEV STAECKER
DR. HANSJÖRG PIEHL, LL.M.*

* Registered Foreign Lawyer
in England and Wales

In dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren

./.

Land Rheinland-Pfalz

- 7 C 11843/93.OVG -

reichen wir zunächst die Anlage 4 zu unserem Schriftsatz vom
26.6.1997 nach.

Auf die Ausführungen im Schriftsatz der Kläger vom 25.6.1997
erwidern wir für die Beigeladene wie folgt:

1. Was die „Flugbeobachtungen“ der Kläger angeht, möchten wir
uns darauf beschränken, die amtliche Stellungnahme der
Flugsicherung wiederzugeben:

a) Mallorca-Maschine am 24.5.1997, Start 17.54 Uhr lokal.

Luftfahrzeug wurde für die RUWER 1E freigegeben. Start auf Startbahn 03. Nach Passieren von 5000 ft. MSL erfolgte Radarführung mit Flugsicherung Frankfurt nach RUWER.

- b) Mallorca-Maschine am 31.5.1997, Start 18.01 Uhr lokal.

Luftfahrzeug erhielt Freigabe zum Geradeaussteigflug (Startbahnrichtung) nach Flugfläche 70. Start auf Startbahn 03. Nach Passieren von 5000 ft. MSL erfolgte Radarführung mit Flugsicherung Frankfurt nach RUWER.

- c) Frachtmaschine am 31.5.1997, Start 22.04 Uhr lokal.

Luftfahrzeug erhielt Freigabe zum Geradeaussteigflug (Startbahnrichtung) nach Flugfläche 70. Start auf Startbahn 03. Nach Passieren von 5000 ft. MSL erfolgte Radarführung mit Flugsicherung Frankfurt nach RUWER.

- d) Mallorca-Maschine am 7.6.1997, Start 18.14 Uhr lokal.

Luftfahrzeug wurde für die RUWER 1E freigegeben. Start auf Startbahn 03. Luftfahrzeug flog auf der RUWER 1E nach RUWER.

Die Flugzeuge haben amtlich festgelegte und konkret vorgeschriebene Flugrouten benutzt. Diese wurde selbstverständlich in den Gutachten der Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH berücksichtigt.

2. Die Beigeladene hat schon damit gerechnet, daß sich die Kläger noch vor der mündlichen Verhandlung mit dem eingeleiteten Plangenehmigungsverfahren befassen werden. Zutreffend wird dabei darauf hingewiesen, daß das eingeleitete Plangenehmigungsverfahren im laufenden Gerichtsverfahren keine rechtliche Relevanz hat. Gleichwohl möchten wir die

Sach- und Rechtslage richtigstellen:

- Derzeit verfügt der Flughafen Hahn auf den Vorfeldern 2 und 3 über 12 Abstellpositionen für Flugzeuge der Code-Buchstaben A, B und C (bis ausschließlich 36 m Spannweite - z.B. B 737, A 319-321, BAE 146) und zwei Abstellpositionen auf dem Vorfeld 5 für Flugzeuge der Code-Buchstaben E und F (bis ausschließlich 76 m Spannweite - z.B. B 747, AN 124). Das Vorfeld 5 wurde in der Vergangenheit von der US Airforce regelmäßig für die Beladung der Galaxy genutzt.

Abstellpositionen für Flugzeuge des Code-Buchstaben D (36 m - 52 m Spannweite - z.B. Airbus 300 mit einer Spannweite von 44,80 m oder IL 76 TD mit einer Spannweite von 50,50 m) gehen zu Lasten von jeweils zwei Positionen für Flugzeuge der Code-Buchstaben A, B und C bzw. zu Lasten einer Position für Flugzeuge der Code-Buchstaben E und F.

Darüberhinaus bestehen auf den Vorfeldern 1 und 4 entweder je zwei Abstellpositionen für Flugzeuge bis zum Code-Buchstaben C oder je eine Abstellposition für Flugzeuge der Code-Buchstaben E und F.

Zur Zeit werden Großraumflugzeuge auf dem Vorfeld 5, d.h. unmittelbar an der Nordseite der Start- und Landebahn positioniert und abgefertigt. Da jedoch diese Position rund 1,4 km vom Tower bzw. 2 km von der jetzigen Frachthalle 411 entfernt liegen, ist die Abfertigung dieser Flugzeuge nur mit sehr hohem technischen und personellen Aufwand möglich.

Zur Verbesserung der Positionierung und Abfertigung von Großraummaschinen mit dem Code-Buchstaben E und F,

d.h. z.B. für die Flugzeugtypen B 747 soll daher ein neues Vorfeld mit zwei entsprechenden Abstellpositionen gebaut werden. Das geplante neue Vorfeld soll in zentraler Lage, mit unmittelbarer Anbindung zur neuen Air France-Halle, dem Tower und der Feuerwache errichtet werden.

Nach Fertigstellung dieses neuen Vorfeldes werden die zwei vorgenannten Außenpositionen auf dem Vorfeld 5 als Abfertigungsfläche stillgelegt und nur noch als kurzfristige Haltepositionen im Bedarfsfall ausnahmsweise genutzt.

- Hinsichtlich der Anbindung des neuen Vorfeldes an das Rollwegesystem haben die Flughafenplaner zwei Alternativen untersucht. Die Gegenüberstellung der Alternativen zeigt die unterschiedlichen Investitionskosten auf:

- Die Anbindung des neuen Vorfeldes über das bestehende Taxiwaysystem hat in mittlerer Zukunft die Sanierung dieses Systems zur Folge. Die Kosten dieser Sanierung werden auf 28 Mio. DM geschätzt.

- Der vorgesehene Stichrollweg vom Vorfeld in direkter Nordlinie zur Start-/Landebahn kann hingegen für ca. 5 Mio. DM gebaut werden. Eine Sanierung des alten Rollwegesystems ist damit auf absehbare Zeit nicht erforderlich.

Die erste Variante wird schon aus Kostengründen seitens der Flughafenplaner nicht befürwortet.

- Derzeit verfügt die Beigeladene über kein vorfeldangrenzendes Gebäude, das ohne Schwierigkeiten von LKW's angefahren und in dem Luftfracht problemlos umgeschlagen und zu allen Jahreszeiten gelagert werden kann. Vor

diesem Hintergrund ist der Neubau einer Frachthalle erforderlich. Größere Investitionen an bestehenden und entfernteren Hallen wären im Zusammenhang mit dem neuen Vorfeld Fehlinvestitionen. Die Frachthalle wird in der ersten Ausbaustufe für ca. 15.000 t bis 25.000 t Fracht/Jahr ausgelegt.

- Der Flughafen verfügt über eine 2.440 m lange Start- und Landebahn und zwei Überrollflächen von je 300 m Länge, sog. „Stopways“.

Bei Nutzung dieser je 300 m langen „Stopways“ durch Flugzeuge, die entweder einen Startabbruch vollzogen haben oder denen aufgrund einer „langen Landung“ die verfügbare Bahnlänge zwischen den Schwellen nicht ausreicht, besteht z.Zt. für „Wide-Bodies“ keine Möglichkeit, am Startbahnende zu drehen. Ein nach einem solchen Ereignis notwendiges Vorschieben der Flugzeuge, hier besonders der gängigen Frachttypen B 747 und AN 124 ist technisch schwierig und blockiert die Start-/Landebahn für die Zeit dieses Vorgangs. Diese Zeit kann mehrere Stunden betragen, in denen der Flughafen nicht anfliegbar wäre. Eine solche Situation kann zu erheblichen Problemen, verbunden mit Sicherheitsrisiken führen, da die benachbarten Flughäfen Saarbrücken und Frankfurt als „Alternate“ nicht oder nur bedingt zur Verfügung stehen. Der Flughafen Saarbrücken verfügt nur über eine Landebahn von 2.000 m Länge, der Flughafen Frankfurt ist regelmäßig überlastet.

Die Nutzung der Überrollflächen bietet im übrigen zusätzliche Sicherheiten für den Flugbetrieb, da die Flugzeugführer nach der Landung den Bremsvorgang auf eine längere Strecke ausdehnen können und damit auch

der Einsatz der lärmrelevanten Schubumkehr reduziert werden kann.

Die befestigte Start-/Landebahn wird durch den Bau der Wendehämmer nicht verlängert. Ebenso wird die Lage der Schwellen nicht verändert. Es verbleibt bei der derzeitigen und ausschließlich zulässigerweise nutzbaren Länge von 2.440 m. Es erfolgt lediglich auf den letzten 110 m eine erst schmale und auf den letzten 50 m eine bis zu 40 m breite seitliche Ergänzung.

Die Beigeladene hält aus Sicherheitsgründen die Errichtung der Wendehämmer für dringend geboten.

- Die Beigeladene hat zu den vorbeschriebenen Baumaßnahmen bei der zuständigen Bezirksregierung Koblenz am 3.4.1997 (Vorfeld und Stichrollweg) und am 11.4.1997 (Wendehämmer) zwei Anträge auf Plangenehmigung gem. § 8 Abs. 2 LuftVG gestellt. Den Anträgen wurden die im Verfahren erforderlichen Gutachten beigefügt. Die Bezirksregierung Koblenz hat alle Träger öffentlicher Belange im Genehmigungsverfahren beteiligt. Eine Entscheidung der Bezirksregierung wird für das 3. Quartal 1997 erwartet.
- Ganz abgesehen davon, daß es auf all das im vorliegenden Verfahren nicht ankommt, können Einzelheiten anhand aussagekräftiger Planunterlagen im Rahmen der mündlichen Verhandlung erläutert werden.

Entgegen den Ausführungen der Kläger ist festzuhalten, daß die beabsichtigten Baumaßnahmen keine wie auch immer gartete „Betriebserweiterung“ zur Folge haben werden. Insbesondere wird es zu keiner Erweiterung oder gar Verlängerung der Start-/Landebahn kommen. Die Herstellung der Wendehäm-

mer dient lediglich der flugbetrieblichen Sicherheit. Die „Befürchtungen“ der Kläger sind schon deshalb unbegründet, weil die veröffentlichten Startrollpunkte nicht verändert werden. Die beabsichtigten Maßnahmen werden sich zu Lasten der Kläger nicht auswirken. Schon deshalb war die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nicht erforderlich.


3. Was die Ausführungen zu einem „Differenzpegel“ angeht, bleibt im Dunkeln, was die Kläger damit bezwecken wollen. Die Kläger wollen wohl nicht ernsthaft behaupten, daß derjenige, der „leise“ wohnt, schutzwürdiger ist, als derjenige, der „laut“ wohnt, insbesondere dann, wenn der nach derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnissen erforderliche Schallschutz gewährleistet ist.

Verteiler:

Gericht 6-fach

Anlage 4 zum Schriftsatz vom 26.6.1997 (3-fach)

1 Original, 2 Kopien


Rechtsanwalt