

DER MINISTER FÜR WIRTSCHAFT, MITTELSTAND UND TECHNOLOGIE
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

V/A 2 - 31 - 21/4 DL

4000 DÜSSELDORF 1, den 18.11.1985

Haroldstraße 4 • Postfach 1144
Fernschreiber 8 582 728 wtnw d
Telefax 837 2200
Fernruf (0211)837 02
Durchwahl 837

Planänderungsbeschluß
für die Parallelstart- und -landebahn 06 L / 24 R
auf dem Flughafen Düsseldorf

Gemäß §§ 8 ff. des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.1.1981 (BGB1. IS. 61) und § 76 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG.NW.) vom 21.12.1976 (GV. NW. S. 438) wird die Auflage Nr. 6 der Genehmigung vom 3.10.1976 in der Fassung der Nebenbestimmung A II 1.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.12.1983 in folgender Weise ergänzt:

"Der vorgenannte Eckwert von 34 Flugzeugbewegungen darf nur in bis zu sechs Stunden zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr ausgeschöpft werden. In den übrigen Stunden zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr dürfen nicht mehr als 30 Flugzeugbewegungen pro Stunde koordiniert werden."

Entscheidungsgründe:

Die Auflage Nr. 6 der Genehmigung vom 3.10.1976 in der Fassung der Nebenbestimmung A II 1.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.12.1983 läßt nach der in den Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluß geäußerten Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts (vgl. Ablehnung der Beweisanträge des Beklagten durch Beschluß vom 18.11.1985 - 6 K 30005/84) ihrem Wortlaut nach zu, daß auf dem Parallelbahnsystem 34 Flugzeugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen über 5,7 t höchstzulässiger Startmasse pro Stunde in bis zu 16 aufeinanderfolgenden Tagesstunden (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) koordiniert werden. Diese Befürchtung muß im Hinblick auf die für den gewerb-

lichen Luftverkehr typischen tageszeitlichen Schwankungen der Luftverkehrsnachfrage als unrealistisch ausgeschlossen werden. Deshalb ist auch die Planfeststellungsbehörde zu keinem Zeitpunkt von einer solchen Möglichkeit der Ausschöpfung der flugbetrieblichen Regelung des Planfeststellungsbeschlusses ausgegangen. Grundlage für ihre Überlegung war vielmehr, daß der Eckwert von 34 Flugzeugbewegungen pro Stunde in der Regel nur in bis zu 6 Tagesstunden ausgeschöpft wird und in den übrigen Tagesstunden deutlich weniger als 34 Flugzeugbewegungen pro Stunde koordiniert werden. Diese Bewegungszahlen sind schon auf dem Einbahnsystem durchführbar und ermöglichen es, die Flugplan-koordination entsprechend den Verkehrsbedürfnissen optimal zu gestalten.

Im Planfeststellungsbeschluß wurde davon ausgegangen, daß sich bei einer 24-stündigen Betriebsbereitschaft des Flughafens etwa 50 % der täglichen Flugzeugbewegungen auf 6 Stunden am Tage konzentrieren und für die verbleibenden 50 % der täglichen Flugzeugbewegungen eine Betriebszeit von 18 Stunden, davon 10 Stunden am Tage, zur Verfügung steht (vgl. S. 118 ff. Planfeststellungsbeschluß). Folglich wurden 34 koordinierte Flugzeugbewegungen pro Stunde nur in bis zu 6 Stunden des Tages angenommen. Dies bedeutet - auch im Hinblick darauf, daß der Planfeststellungsbeschluß für das Parallelbahnsystem die Zahl der Flugzeugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr über 5,7 t höchstzulässiger Startmasse in den 6 verkehrsreichsten Monaten eines Jahres auf 71.000 begrenzt -, daß in den übrigen 10 Stunden des Tages die Zahl der koordinierten Flugzeugbewegungen deutlich unterhalb von 34 Bewegungen pro Stunde liegen muß.

Dem Planfeststellungsbeschluß ist zu entnehmen (vgl. S. 111 ff., insbesondere S. 120 ff.), daß die einzelnen Bestimmungen der Auflage Nr. 6 nicht isoliert, sondern als Einheit zu betrachten sind. Bereits die Festlegung, daß die Anzahl von 71.000 Flugzeugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen über 5,7 t höchstzulässiger Startmasse in den 6 verkehrsreichsten Monaten eines Jahres auf dem Parallelbahnsystem nicht überschritten werden darf, impliziert eine Abwägung zwischen den verkehrspolitischen Erfordernissen einerseits und dem umweltpolitischen Ziel einer Begrenzung der Kurzzeit-Fluglärmbelastung andererseits. Denn es ergibt sich daraus für die 16 Betriebsstunden am Tage

eine durchschnittliche Kurzzeit-Fluglärmbelastung von 25 lärmrelevanten Flugzeugbewegungen pro Stunde, das heißt 5 Flugzeugbewegungen pro Stunde weniger als die durchschnittlich 30 lärmrelevanten Flugzeugbewegungen pro Stunde, die einer Halbjahresbelastung von 91.000 Flugzeugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten eines Jahres entsprechen und Gegenstand des Anhörungsverfahrens waren.

Wie bereits im Planfeststellungsbeschluß ausgeführt (vgl. S. 120 ff. insbesondere S. 125 ff.), war die Festsetzung eines Koordinationseckwertes für die Planfeststellungsbehörde die einzige praktikable Möglichkeit, die Kurzzeit-Fluglärmbelastung in den Spitzenstunden zu begrenzen.

Eine Regelung, wie häufig der Spitzenstundenmaximalwert koordiniert werden darf, wurde nicht für erforderlich gehalten, weil in der gleichen Auflage Nr. 6 bereits geregelt ist, daß die Zahl der vom Flugplankoordinator zu koordinierenden Flüge einen Maximalwert von 71.000 Flugzeugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen über 5,7 t höchstzulässiger Startmasse in den 6 verkehrsreichsten Monaten eines Jahres nicht überschreiten darf. Damit ist für die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) automatisch ein Selbstregulativ vorgegeben. Denn je mehr sich die Auslastung des Parallelbahnsystems dem Maximalwert 71.000 Flugzeugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten eines Jahres nähert, um so mehr ist die FDG durch die Gesamtheit der in der Auflage Nr. 6 getroffenen Regelungen gezwungen, dem Flugplankoordinator von sich aus zusätzliche, für einzelne Tagesstunden differenzierte Koordinationsseckwerte vorzugeben, die weitaus niedriger als der Spitzenstunden-Koordinationsseckwert "34 Bewegungen pro Stunde" liegen. Im Hinblick auf ihre verkehrspolitische Aufgabenstellung und in Erfüllung ihrer Betriebspflicht gemäß § 45 Abs. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung obliegt es der FDG, zu gegebener Zeit im Rahmen der von der Planfeststellungsbehörde verfüigten Vorgaben in der Auflage Nr. 6 den Koordinationseckwert für die einzelnen Tagesstunden so festzulegen, daß er innerhalb der Gesamtvorgabe optimal den tageszeitlichen, wochentäglichen und saisonalen Schwankungen der Luftverkehrsnachfrage angepaßt wird.

Im übrigen ist der Einfluß der tageszeitlichen, wochentäglichen oder saisonalen Verteilung der Flugzeugbewegungen auf die Gestörtheit der Flughafen-anwohner bisher weder in deutschen noch in ausländischen Studien explizit untersucht worden. Es sind keine empirisch ermittelten oder wissenschaftlich gesicherten Ergebnisse bekannt, daß eine Fluglärmgesamtmenge als zeitlich gleichmäßig verteilte Dauerbelastung für die Anwohner besser verträglich ist als deren Aufteilung in Zeiten mit Lärmspitzen und Zeiten mit Lärmtälern. Hinzu kommt, daß die Lärmsensibilität individuell, unter anderem je nach Alter sowie beruflichem und privatem Lebensrhythmus, tageszeitlichen und wochentäglichen Schwankungen unterliegt.

Nach alledem wird die Planfeststellungsbehörde ihrer umweltpolitischen Zielsetzung, zugunsten der Bevölkerung in der Flughafenumgebung eine flugbetriebliche Nutzung des Parallelbahnsystems nicht über die Endkapazität des Einbahnsystems hinaus zuzulassen (vgl. S. 257 ff. Planfeststellungsbeschluß), gerecht.

Die Planfeststellungsbehörde sah sich aufgrund der eingangs geschilderten Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts Düsseldorf zu der ausdrücklichen Festlegung veranlaßt, daß der in der Auflage Nr. 6 genannte Eckwert von 34 Flugzeugbewegungen nur in bis zu 6 Tagesstunden ausgeschöpft werden darf und in den übrigen Tagesstunden nicht mehr als 30 Flugzeugbewegungen pro Stunde koordiniert werden dürfen. Diese Klarstellung und Präzisierung entspricht dem in dem Planfeststellungsbeschluß niedergelegten Abwägungsergebnis.

Die vorgenommene Ergänzung stellt eine Planänderung ohne wesentliche Bedeutung dar, da es sich hierbei lediglich um eine im Einklang mit den Entscheidungsgründen des Planfeststellungsbeschlusses stehende Klarstellung und Präzisierung des Gewollten handelt. Sie berührt die Belange anderer nicht nachteilig, weil sie keine zusätzliche Beschwer der durch die Planfeststellung Betroffenen zur Folge hat. Von der Durchführung eines erneuten Planfeststellungsverfahrens konnte daher abgesehen werden; die Planfeststellungsbehörde hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, um in verfahrensökonomischer Weise die eingangs aufgezeigten Befürchtungen auszuschließen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Beschluß kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Düsseldorf, Bastionstraße 39, 4000 Düsseldorf 1, erhoben werden. Die Klage ist beim Verwaltungsgericht schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären. Wird die Klage schriftlich erhoben, sollen ihr drei Durchschriften beigelegt werden.

Die Klage muß den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

Falls die Frist durch das Verschulden eines von Ihnen Bevollmächtigten ver-
säumt werden sollte, so würde dessen Verschulden Ihnen zugerechnet werden.




(Professor Dr. Reimut Jochimsen)