

NÖRR STIEFENHOFER LUTZ

RECHTSANWÄLTE STEUERBERATER WIRTSCHAFTSPRÜFER • PARTNERSCHAFT

Hessischer Verwaltungsgerichtshof
- 11. Senat -
Brüder-Grimm-Platz 1-3
34117 Kassel

Raimund Volpert
Dr. Martin Schröder
Dr. Lars Diederichsen
Rechtsanwälte
Briener Str. 28
80333 München

Telefon: +49 (0) 89 28628-285/-374
Zentrale: +49 (0) 89 28628 0
Telefax: +49 (0) 89 280 110
Raimund.Volpert@noerr.com
Martin.Schröder@noerr.com
Lars.Diederichsen@noerr.com

Unser Zeichen: RVO/MSD/LDI
1876M-02-832m.doc

München, den 20.03.2008

11 C 322/08. T
11 C 324/08. T
11 C 325/08. T
11 C 326/08. T
11 C 330/08. T
11 C 334/08. T
11 C 337/08. T

In den Verwaltungsstreitverfahren

Flörsheim u.a. ./ Land Hessen

Main-Taunus-Kreis ./ Land Hessen

Landeshauptstadt Mainz ./ Land Hessen

Spielmann u.a. ./ Land Hessen

Setton u.a. ./ Land Hessen

BERLIN DRESDEN DÜSSELDORF FRANKFURT AM MAIN MÜNCHEN
BRATISLAVA BUDAPEST BUKAREST KIEW MOSKAU PRAG WARSCHAU
NEW YORK REPRESENTATIVE OFFICE

König u.a. ./ Land Hessen**Hefner ./ Land Hessen**

tragen wir in Ergänzung der Klagebegründungsschriften vom 19.03.2008 Folgendes vor:

Die Planfeststellungsbehörde legt ihrer Beurteilung jenen Lärm zugrunde, den die Vorhabensträgerin in dem Gutachten G 10.1 und in einigen weiteren Unterlagen prognostiziert hat (vgl. nur Planfeststellungsbeschluss, S. 2303 ff.; 2318 ff.; 2320 ff.; 2324 ff.).

Diese Lärmprognosen treffen nicht zu. Tatsächlich wird der vorhabensbedingte Flug- und Bodenlärm ungleich intensiver sein, als von der Vorhabensträgerin prognostiziert und von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt. Die für diesen Befund maßgeblichen Erwägungen seien in diesem Schriftsatz zusammengefasst:

1. Der für die juristische Beurteilung maßgebliche Vorhabensbetrieb ist die praktische Maximalkapazität. Sie liegt nicht bei 701.000 Flugbewegungen pro Jahr, sondern bei ca. 900.000 Flugbewegungen pro Jahr. Diesen Betrieb wird die Vorhabensträgerin realistischer Weise erreichen.
2. Die Klägerinnen und Kläger der o. g. Verfahren liegen sämtlich im Westen des Flughafens. Für die Prognose des sie betreffenden Fluglärms ist von zentraler Bedeutung die Behauptung der Planfeststellungsbehörde, dass im Ausbaufall die Flugrouten in Richtung der Navigationspunkte TABUM und BIBOS nicht mehr auf direktem Wege, wie es heute der Fall ist, angeflogen werden. Diese Behauptung entbehrt der flugbetrieblichen Grundlage und auch der Plausibilität.

Beweis: Einholung eines Sachverständigengutachtens

Für die von den diesen Abflugrouten betroffenen Klägerinnen und Kläger der o. g. Aktenzeichen zeigt die Lärmprognose der Planfeststellung unrealistisch niedrige Werte. Wenn die genannten Flugrouten mit ihrer flugbetrieblich vol-

len Leistungsfähigkeit befliegen werden, wird der den Klägerinnen und Klägern drohende Lärm wesentlich höher ausfallen.

Beweis: Einvernahme von Dr. Dietrich Kühner, Sachverständiger für Schallschutz in Industrie und Verkehr, Am Schulberg 9, 51519 Odenthal, als Sachverständiger

Einvernahme von Dr. Christian Maschke, Pücklerstraße 30, 10997 Berlin, als Sachverständiger

Einholung eines Sachverständigengutachtens

3. Die Lärmprognose für den Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 hätte nach der seit dem 07.06.2007 geltenden Anlage zu § 3 des novellierten Fluglärmgesetzes erstellt werden müssen. Diese Anlage schreibt für die Berücksichtigung der Betriebsrichtungsverteilung über die Zeit einen Zuschlag sowohl für den Tag als auch für die Nacht von 3 Sigma vor. Hätte die Planfeststellungsbehörde diese Regel befolgt, so wären die Lärmwerte für die im Westen des Flughafens gelegenen Klägerinnen und Kläger der o. g. Aktenzeichen um 2 dB(A) höher ausgefallen.

Beweis: wie oben

4. Die Planfeststellungsbehörde hätte bei ihrer Lärmprognose berücksichtigen müssen, dass die Flugzeuge regelmäßig und unvermeidbar von den im DES enthaltenen Flugwegen abweichen.

Beweis: Einholung eines Sachverständigengutachtens

Diese regelmäßigen und nicht seltenen Abweichungen gehen weit über den Toleranzbereich des DES hinaus.

Beweis: Einholung eines Sachverständigengutachtens

Die Flugzeuge weichen sowohl in ihrem Flugweg über Grund als auch in dem Höhenprofil regelmäßig und nicht selten von dem DES in einer Weise ab, dass die durch ihren Überflug auf dem Boden erzeugten Immissionspegel weit höher sind, als sie es bei DES-konformem Flug wären.

Beweis: Einvernahme von Dr. Dietrich Kühner, b.b., und Dr. Christian Maschke, b.b., als Sachverständige

Einholung eines Sachverständigengutachtens

Diese statistisch stabilen, mit dem Betrieb eines großen Verkehrsflughafens unvermeidlich verbundenen räumlichen Irregularitäten führen zu einer erheblichen Erhöhung der Lärmimmissionspegel.

Beweis: wie oben

5. Hinsichtlich der Nachtzeit hat die Planfeststellungsbehörde nicht erkannt, dass der von ihr zugelassene Betrieb insbesondere in den Durchschnittsnächten der Sommermonate zu weit höheren Flugbewegungszahlen führt, als sie dem Gutachten G 10.1 zugrunde liegen. In diesen Nächten ist jedenfalls mit Immissionspegeln zu rechnen, die um 2 bis 4 dB(A) über jenen liegen, die die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt hat.

Beweis: wie oben.

NÖRR STIEFENHOFER LUTZ • Partnerschaft

Dr. Martin Schröder
Rechtsanwalt