
Datum: 10.11.2006
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 34. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 34 U 160/05
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2006:1110.34U160.05.00

Vorinstanz: Landgericht Bielefeld, 8 O 623/00

Tenor:

Auf die Berufung der Klägerin wird das am 20.09.2005 verkündete Urteil der 8. Zivilkammer des Landgerichts Bielefeld abgeändert und wie folgt neu ge-fasst:

Das am 08.11.1990 verkündete Urteil des 22. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm (22 U 18/89) wird mit Wirkung vom 29.11.2000 aufgehoben.

Die Kosten des Rechtsstreits werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Beklagten können die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des aus diesem Urteil vollstreckbaren Betrages abwenden, sofern nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Beschwer der Beklagten übersteigt 20.000,00 Euro.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe	1
I.	2
Die Klägerin ist Betreiberin eines Flugplatzes in Q, die Beklagten sind Anwohner in östlicher Richtung mit einem Abstand von ca. 600 Metern von der Start- und Landebahn. Bei Starts und Landungen der Fluggeräte wird ihr Grundstück regelmäßig überflogen. Bereits seit den 1980er Jahren betreiben die Beklagten, wie auch weitere Nachbarn (vgl. Parallelsache 34 U 159/05) verschiedene verwaltungs- und zivilrechtliche Verfahren, um eine Reduzierung der Beeinträchtigungen durch den Flugverkehr zu erreichen.	3
Öffentlich-rechtliche Grundlage für den Betrieb des Flugplatzes war zuletzt die befristete Genehmigung des Regierungspräsidenten N vom 12.12.1972, die durch weiteren Bescheid vom 20.01.1983 unbefristet, jedoch ausdrücklich unbeschadet der Rechte Dritter verlängert wurde. Unter dem 28.11.1994 erteilte sodann die Bezirksregierung N eine die früheren Genehmigungen ersetzende, inzwischen bestandskräftige "Genehmigung zur Erweiterung der Anlage und zum weiteren unbefristeten Betrieb des Verkehrslandeplatzes". In dieser Genehmigung wurden der Klägerin u.a. Bedingungen und Auflagen hinsichtlich Art und Maß der Nutzung der Anlage gemacht (Abschnitt IV. der Genehmigung), wegen derer im Einzelnen Bezug auf die Genehmigung genommen wird. Unter anderem schränkte die Bezirksregierung den Flugbetrieb für Platzrundenflüge, Überlandflüge von weniger als 30 Minuten Dauer mit Ausnahme von Streckenflügen, Schulflüge mit Ausnahme von Überlandflügen von mehr als 60 Minuten Dauer sowie von Streckenschulflügen, Rund- und Besichtigungsflüge gegen Entgelt mit Ausnahme von Flügen zur gewerblichen Personenbeförderung, erlaubnispflichtige Reklameflüge und Flugzeugschleppstarts mit besonders benannten Ausnahmen wie folgt ein:	4
Montags bis freitags vor 9.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach Sonnenuntergang, spätestens jedoch ab 19.00 Uhr, samstags ab 13.00 Uhr – jeweils Ortszeit – sowie ganztägig an Sonn- und Feiertagen.	5
Die Genehmigung nimmt Luftfahrzeuge, die den erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen sowie Werkstattflüge von den Beschränkungen aus.	6
Eine zahlenmäßige Einschränkung von Starts in Richtung Osten wurde seitens der Genehmigungsbehörde ausdrücklich nicht vorgenommen.	7
Die Bezirksregierung N hat sich im Rahmen der vorgenannten Genehmigung u.a. vor dem Hintergrund eines zivilrechtlichen Urteils des 22. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 08.11.1990 (22 U 18/89) mit der Frage der zahlenmäßigen Beschränkung von Starts in östlicher Richtung befasst. Die jetzigen Beklagten hatten dieses Urteil erstritten, durch das die jetzige Klägerin seinerzeit verurteilt wurde, es zu unterlassen, mehr als 30 Startvorgänge von Motorflugzeugen täglich zuzulassen sowie Platzrunden und Lokalflüge, Schulflüge und Flugzeugschleppstarts werktäglich vor 7.00 Uhr und zwischen 13.00 und 15.00 sowie nach 19.00 Uhr zuzulassen, sowie sonn- und feiertags vor 8.00 Uhr und nach 13.00 Uhr.	8
Der 22. Zivilsenat hat seinerzeit zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt, dass den jetzigen Beklagten als damaligen Klägern ein Unterlassungsanspruch gem. § 1004 Abs. 1 BGB zustehe. Dies folge daraus, dass die überfliegenden Fluggeräte sowohl nach den Ergebnissen des schon damals beauftragten Sachverständigen Dr. C, als auch nach der allgemeinen Lebenserfahrung für den durchschnittlich empfindlichen Menschen deutlich	9

wahrnehmbare Geräuscheinwirkungen verursachten, die nach Art und Ausgestaltung als störend empfunden werden könnten und deshalb die damaligen Kläger in der Nutzung ihres Grundstückes wesentlich beeinträchtigten. Dies gelte jedoch nicht grundsätzlich und ganztägig. Der Senat hat vielmehr erkannt, dass die damaligen Kläger nicht verlangen können, dass grundsätzlich das Überfliegen ihres Grundstückes unterlassen werde, weil nicht jedweder Flugbetrieb bereits zu einer wesentlichen Beeinträchtigung ihres Grundstückes führe. In Zeiten gesteigerten Ruhebedürfnisses müsse jedoch ein weitergehender Schutz vor Geräuscheinwirkungen gewährt werden, so dass in diesen Zeiten Geräuscheinwirkungen, die sonst noch nicht als wesentlich anzusehen seien, dann als wesentlich und anspruchsbegründend anzusehen seien. Außerhalb der Ruhezeiten hätten die damaligen Kläger einen Anspruch drauf, dass die Gesamtbeeinträchtigung durch die Starts über ihr Grundstück unwesentlich bleibt. Dies sei bei einer Beschränkung auf 30 Starts gewährleistet.

Die öffentlich-rechtliche Betriebspflicht (§§ 52 Abs. 2, 53 Abs. 1 LuftVG iVm. §§ 42 Abs. 2, 45 Abs. 1 LuftVzO) stehe der tenorierten Flugzeitenbegrenzung nicht entgegen, weil die damalige Beklagte durch entsprechende Ausgestaltung der An- und Abflüge dieser Pflicht noch entsprechen könne. 10

Die seinerzeit bestehende Genehmigung des Regierungspräsidenten N in der Fassung vom 20.01.1983, sei nicht geeignet, die Rechte der damaligen Kläger zu beschränken, weil diese Genehmigung ausdrücklich "unbeschadet der Rechte Dritter" ergangen sei und sie mithin nach dem Willen der Genehmigungsbehörde gerade keine Regelung mit zivilrechtlicher Wirkung darstellen sollte. 11

Diese Entscheidung ist rechtskräftig. 12

Die Klägerin begehrt nunmehr ihre Abänderung. 13

Sie hat in erster Instanz behauptet, dass sie in der Folge der Rechtskraft des genannten Urteils bei der Bezirksregierung N eine Befreiung von der öffentlich-rechtlichen Betriebspflicht beantragt, diese jedoch nicht erhalten habe. Sie meinte daher, dass ihr eine Befolgung des Urteils bereits deshalb aus Rechtsgründen nicht möglich sei und dieses daher abzuändern sei. 14

Außerdem sei inzwischen aufgrund der neuen Betriebsgenehmigung der Bezirksregierung N vom 28.11.1994 die Start- und Landebahn durch eine Verlängerung in westlicher Richtung und eine gleichzeitige Verkürzung in östlicher Richtung von vormals 530 Meter auf nunmehr 890 Meter erweitert worden. Dies habe zur Folge, dass die startenden Fluggeräte ihren Abhebepunkt nunmehr in einer deutlich größeren Entfernung vom Wohnhaus der Beklagten hätten und dementsprechend sich die Überflughöhe auch zum Vorteil der Beklagten vergrößert habe. Die fortschreitende Entwicklung im Luftfahrzeugbau habe zudem dazu geführt, dass sich die Geräuschentwicklung bei den ohnehin zahlenmäßig rückläufigen Starts deutlich vermindert habe. 15

Die Klägerin hat beantragt, 16

festzustellen, dass sie unter Aufhebung der rechtskräftigen Urteile des OLG Hamm jeweils vom 08.11.1990 zu den Aktenzeichen 22 U 32/89 (Anm.: betrifft Parallelverfahren 34 U 159/05) und 22 U 18/89 im Rahmen der luftaufsichtlichen Genehmigung der Bezirksregierung N vom 28.11.1994 in Form des Widerspruchsbescheides vom 29.04.1996 zum uneingeschränkten Betrieb des von ihr geführten Verkehrslandeplatzes in Q-W berechtigt ist, 17

hilfsweise,

die Zwangsvollstreckung aus den Urteilen des OLG Hamm jeweils vom 08.11.1990 zu den 19 Aktenzeichen 22 U 32/89 und 22 U 18/89 für unzulässig zu erklären.

Die Beklagten haben beantragt, 20

die Klage abzuweisen. 21

Sie haben bestritten, dass sich die Situation bei den Geräuscheinwirkungen auf ihr Grundstück wesentlich geändert habe. Unter Vorlage umfangreicher Aufzeichnungen von Starts und Landungen sowie korrespondierendem Bildmaterial haben sie zudem behauptet, dass die Klägerin sich nicht an die Beschränkungen aus dem Urteil des 22. Senats halte, sondern immer wieder auch in den dort aufgeführten Ruhezeiten Starts und Landungen zulasse. Dies war unstreitig auch Gegenstand mehrerer Bestrafungsanträge. 22

Hinsichtlich der öffentlich-rechtlichen Betriebspflicht haben die Beklagten bestritten, dass eine solche überhaupt bestehe, weil vorliegend der Bauschutzbereich nicht eingehalten worden sei. 23

Das Landgericht hat Beweis erhoben und u.a. ein Sachverständigengutachten des Sachverständigen Dr. C eingeholt und diesen ergänzend mündlich angehört. Außerdem hat die Kammer einen Ortstermin durchgeführt und sich einen unmittelbaren Eindruck von den Geräuscheinwirkungen verschafft. 24

Das Landgericht hat sodann die Klage abgewiesen und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt, dass sich die Tatsachengrundlage des OLG-Urteils von 1990 nicht wesentlich geändert habe, da die Geräuscheinwirkungen des Flugbetriebs auf das Grundstück der Beklagten nach wie vor wesentlich seien. 25

Gegen diese Entscheidung wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufung. Sie wiederholt und vertieft ihr erstinstanzliches Vorbringen. Die Klägerin rügt insbesondere, dass das Landgericht unzutreffend davon ausgegangen sei, dass eine Verminderung der Geräuschbeeinträchtigungen in wesentlichem Umfang nicht eingetreten sei. Soweit das Landgericht maßgeblich auf den Überflug einer Maschine anlässlich des durchgeführten Ortstermins abstelle, gebe dieser nicht die typische Überflugsituation wieder, weil dieser Überflug untypischer Weise mit Rückenwind erfolgt sei. Unter umfänglicher Darstellung der flugphysikalischen Gegebenheiten führt die Klägerin aus, dass mit Rückenwind startende Fluggeräte einen geringeren natürlichen Auftrieb erhielten und mehr Lärm verursachten, während mit Gegenwind startende Maschinen mehr Auftrieb hätten und weniger Lärm am Boden verursachten. Der gemessene Schallpegel stelle deshalb nicht den Dauerschallpegel dar. 26

Im Übrigen sei das Landgericht auch sonst bei der Beweiswürdigung in unzulässiger Weise von den Vorgaben des Ersturteils abgewichen, indem es nicht lediglich darauf abgestellt habe, ob andere Erfolg versprechende Möglichkeiten als die zahlenmäßige Beschränkung der Starts bestehen und die schalldämmenden Maßnahmen an den Flugzeugen zu einer wesentlichen Minderung der Geräuscheinwirkungen geführt hat, sondern vielmehr eine – an sich erforderliche, hier aber fehlerhaft vorgenommene – Gesamtbetrachtung durchgeführt habe. 27

Die Klägerin legt in der Berufung einen Schwerpunkt ihrer Argumentation jedoch auf die Erteilung der Genehmigung vom 28.11.1994 seitens der Bezirksregierung N. Die Klägerin meint, dass diese Genehmigung sich wesentlich von der Vorgängergenehmigung unterscheide, weil sie nicht unter dem Vorbehalt der Rechte Dritter stehe und deshalb eine privatrechtliche Ausschlusswirkung entfalte.

Dies ergebe sich zum einen daraus, dass infolge der Vorbehaltlosigkeit nunmehr für die Klägerin ein öffentlich-rechtlich begründeter Kontrahierungszwang mit startwilligen Benutzern aufgrund der Betriebspflicht bestehe, der ihr die Befolgung des OLG-Urteils nicht erlaube. 29

Unter Berufung auf BGHZ 161, 323 meint die Klägerin außerdem, dass die hier ihrer Ansicht nach gescheiterte Durchführung eines Verfahrens zur Vermeidung von Eigentumsbeeinträchtigungen im nachbarlichen Bereich zum Ausschluss zivilrechtlicher Ansprüche führe. Um ein solches Verfahren handele es sich bei dem 1994 durchgeführten Genehmigungsverfahren im Unterschied zu den vorangegangenen deshalb, weil auch die Öffentlichkeit umfänglich am Verfahren beteiligt worden sei und den Betroffenen ein Widerspruchs- und Klagerecht zugestanden worden sei. 30

Die Klägerin beantragt, 31

1. unter Abänderung der angefochtenen Entscheidung das zwischen den Parteien zu Aktenzeichen 22 U 18/89 am 08.11.1990 ergangene Urteil gem. § 323 ZPO dahin abzuändern, dass die Klägerin seit Eintritt der Rechtshängigkeit berechtigt ist, den Verkehrslandeplatz Q / W im Rahmen der ihr durch die Bezirksregierung N am 28.11.1994 erteilten Betriebsgenehmigung uneingeschränkt und ohne Einhaltung der durch das Urteil OLG Hamm 22 U 18/89 vom 08.11.1990 ihr im Verhältnis zu dem Beklagten auferlegten Unterlassungspflichten zu betreiben, 32
2. hilfsweise, unter Abänderung der angefochtenen Entscheidung das zwischen den Parteien zu Aktenzeichen OLG Hamm 22 U 18/89 am 08.11.1990 ergangene Urteil gem. § 323 ZPO dahin abzuändern, dass die Klägerin seit Eintritt der Rechtshängigkeit berechtigt ist, den Verkehrslandeplatz Q / W im Rahmen der ihr durch die Bezirksregierung N am 28.11.1994 erteilten Betriebsgenehmigung uneingeschränkt und ohne Einhaltung der ihr durch das Urteil des OLG Hamm 22 U 18/89 vom 08.11.1990 im Verhältnis zu dem Beklagten auferlegten Unterlassungspflichten mit Ausnahme solcher Startvorgänge zu betreiben, die innerhalb der durch das Urteil vom 08.11.1990 vorgegebenen Verbotszeiten in östlicher Startrichtung (05) mit Luftfahrzeugen erfolgen, die nicht nach den erhöhten Schallschutzanforderungen gem. § 2 Abs. 1 Nr. 2b der Landeplatzlärmschutzverordnung vom 05.01.1990 zugelassen sind,
3. weiter hilfsweise, unter Abänderung der angefochtenen Entscheidung das zwischen den Parteien zu Aktenzeichen 22 U 18/89 am 08.11.1990 ergangene Urteil gem. § 323 ZPO dahin abzuändern, dass die Klägerin seit Eintritt der Rechtshängigkeit berechtigt ist, den Verkehrslandeplatz Q / W im Rahmen der ihr durch die Bezirksregierung N am 28.11.1994 erteilten Betriebsgenehmigung uneingeschränkt und ohne Einhaltung der ihr durch das Urteil OLG Hamm 22 U 18/89 vom 08.11.1990 im Verhältnis zu dem Beklagten auferlegten Unterlassungspflichten mit Ausnahme solcher Startvorgänge zu betreiben, die innerhalb der durch das Urteil vom 08.11.1990 vorgegebenen Verbotszeiten in östlicher Startrichtung (05) mit Luftfahrzeugen erfolgen, die zweimotorig oder nicht nach erhöhten Schallschutzanforderungen gem. § 2 Abs. 1 Nr. 2b der Landeplatzlärmschutzverordnung vom 05.01.1999 zugelassen sind,
4. weiter hilfsweise, unter Abänderung der angefochtenen Entscheidung das zitierte Urteil OLG Hamm 22 U 18/89 vom 08.11.1990 für die Zeit ab Rechtshängigkeit gem. § 323 ZPO im vorstehend beantragten Sinn zu Gunsten der Klägerin abzuändern, soweit nicht unter

Verstoß gegen die ihr im Verhältnis zu dem Beklagten durch das Urteil vom 08.11.1990 vorgegebenen zeitlichen und zahlenmäßigen Beschränkungen in östlicher Startrichtung (05) Starts mit Luftfahrzeugen erfolgen, die zweimotorig oder nicht nach erhöhten Schallschutzanforderungen gem. § 2 Abs. 1 Nr. 2b der Landeplatzlärmschutzverordnung vom 05.01.1999 zugelassen sind,

5. höchst hilfsweise unter Abänderung der angefochtenen Entscheidung das zitierte Urteil OLG Hamm vom 08.11.1990 für die Zeit ab Rechtshängigkeit gem. § 323 ZPO zu Gunsten der Klägerin im vorstehend beantragten Sinn abzuändern, soweit nicht unter Verstoß gegen andere, in das pflichtgemäße Ermessen des erkennenden Senats gestellte Bedingungen, die die Klägerin relativ zu dem Urteil OLG Hamm 22 U 18/89 vom 08.11.1990 günstiger als vorher stellen, Starts in östlicher Richtung (05) erfolgen.

Die Beklagten beantragen, 33

die Berufung zurückzuweisen. 34

Sie verteidigen das angefochtene Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres bisherigen Vortrags. Sie sind insbesondere der Ansicht, dass es der Genehmigung vom 28.11.1994 an einer privatrechtlichen Ausschlusswirkung fehle, weil ein Planfeststellungsverfahren nicht durchgeführt worden sei. 35

Im übrigen könne die Klägerin auch nach der Genehmigung vom 28.11.1994 keinen "uneingeschränkten" Betrieb des Flugplatzes verlangen, weil dem die Auflagen und Bedingungen aus dieser Genehmigung entgegenstünden. 36

II. 37

Die zulässige Berufung ist in der Sache auch begründet. 38

Die vorliegende Klage ist als Abänderungsklage iSv. § 323 ZPO zulässig. Zwar ist nach dieser Vorschrift grundsätzlich Voraussetzung, dass die Klage sich auf ein Urteil bezieht, in dem die Beklagten zu künftig wiederkehrenden Leistungen gem. § 258 ZPO verurteilt worden sind. Die Abänderungsklage stellt jedoch einen prozessualen Fall der *clausula rebus sic stantibus* dar und enthält daher einen allgemeinen Rechtsgedanken, der es erlaubt, sie in entsprechender Anwendung des § 323 ZPO auch in den Fällen für zulässig zu erachten, in denen nicht die Abänderung einer Verurteilung zu wiederkehrenden Leistungen, sondern die Abänderung eines anderen Schuldtitels begehrt wird (BGHZ 28, 330, 337). Dies gilt insbesondere auch für Unterlassungsurteile (Musielak, ZPO 4. Aufl., § 323 Rn. 5; Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO 62. Aufl., § 323 Rn. 79; aA wohl: Zöller/Vollkommer, ZPO 25. Aufl., § 323 Rn. 8). 39

Die Abänderungsklage ist auch begründet, weil eine wesentliche Änderung derjenigen Verhältnisse eingetreten ist, die für die Verurteilung der Klägerin im Vorprozess maßgebend war (Musielak, ZPO 4. Aufl., § 323 Rn. 27) und deshalb die ursprüngliche Entscheidung nach den Grundsätzen des Wegfalls der Geschäftsgrundlage anzupassen ist. 40

1. 41

Soweit die Klägerin allerdings vorbringt, die ihr nach dem öffentlichen Recht obliegende Betriebspflicht des Flugplatzes stehe einer privatrechtlich begründeten Nutzungseinschränkung grundsätzlich entgegen, handelt es sich bereits nicht um den Vortrag einer geänderten Tatsachengrundlage, denn die Betriebspflicht hat bereits zum Zeitpunkt des 42

Erstprozesses bestanden und war dort sowohl Gegenstand des Parteivorbringens als auch der Entscheidung des 22. Senats. Die Klägerin greift hier also nicht die Tatsachengrundlage des Urteils an, sondern die vom seinerzeit erkennenden Senat vorgenommene rechtliche Beurteilung, so dass dieses Vorbringen im Rahmen einer Abänderungsklage nach den oben dargelegten Grundsätzen einschließlich der Bindungswirkung des Ersturteils unschlüssig ist. Dabei kommt es im Ergebnis nicht darauf an, ob die damalige Rechtsauffassung des 22. Senats zutreffend war, wonach die Betriebspflicht u.U. auch dann erfüllt werden kann, wenn zugleich Beschränkungen im Flugbetrieb hingenommen werden müssen. Insoweit darf nämlich die Rechtskraft des seinerzeitigen Urteils nicht durchbrochen werden, so dass es dem Senat verwehrt ist, hierzu Stellung zu beziehen (Musiak, ZPO, 4. Aufl. § 323 Rn. 37).

2. 43

Auch soweit die Klägerin darüber hinaus weiterhin behauptet, die Lärmbelästigungen durch startende und landende Flugzeuge seien aufgrund geänderter Verhältnisse an der Start- und Landebahn sowie der grundsätzlich geräuscharmeren Flugzeugmotoren so deutlich zurückgegangen, dass inzwischen nur noch eine seitens der Beklagten hinzunehmende Belastung vorliege, dringt sie hiermit nicht durch, denn sie hat den ihr obliegenden Beweis (Musiak, ZPO, 4. Aufl., § 323 Rn. 45a) hierfür nicht erbracht. 44

Die Klägerin hat Beweis durch Sachverständigengutachten angetreten. Das Landgericht hat ein Gutachten des SV Dr. C, der auch im Vorprozess bereits tätig war, eingeholt, welches im Wesentlichen zu dem Ergebnis kommt, dass sich die Geräuscheinwirkungen um durchschnittlich mehr als 3 dB(A), teilweise um bis zu 11 dB(A) vermindert haben. 45

Der Senat sieht in dieser Verringerung der durchschnittlichen Geräuscheinwirkung eine wesentliche Veränderung, die grundsätzlich geeignet ist, eine Änderung in der Tatsachengrundlage zu begründen. 46

Hinzukommen müsste jedoch für den Erfolg der Abänderungsklage, dass die nunmehr gegebene durchschnittliche Geräuscheinwirkung so niedrig liegt, dass sie als unwesentlich im Rahmen der Anspruchsprüfung des § 1004 BGB anzusehen ist. Eine zwar wesentliche Verringerung, die das Maß aber immer noch nicht auf ein unwesentliches zurückführt, vermag der Abänderungsklage nicht zum Erfolg zu verhelfen. 47

Der Sachverständige C gelangt in seinem Gutachten zu einem Beurteilungspegel L_r gem. Nr. 2.10 TA Lärm von 52,0 bis 55,1 dB(A) und zu einem Maximalpegel von 85,8 dB(A). Nach Auswertung des im Internet auf den Seiten der Stadt Q frei zugänglichen Flächennutzungsplans dürfte das Grundstück der Beklagten in einem allgemeinen Wohngebiet liegen. Gem. Nr. 6.1 TA Lärm beträgt der Richtwert für Geräuschimmissionen in solchen Wohngebieten tags 55 dB(A) und darf in Spitzen diesen Wert nicht um mehr als 30 dB(A) überschreiten. Mithin werden die Anforderungen der TA Lärm (mit Ausnahme einer geringfügigen Überschreitung des Maximalpegels um 0,8 dB(A) durch ein einziges Flugzeug) erfüllt. 48

Der 22. Senat hat jedoch seinerzeit in rechtlicher Hinsicht ausgeführt (Bl. 15 unten), dass die TA Lärm nicht maßgebend für die Beurteilung der Rechtsfrage ist, ob eine wesentliche Beeinträchtigung iSv. § 1004 BGB vorliegt. Der 22. Senat meinte vielmehr unter Bezugnahme auf BGH NJW 90, 2465, dass die Beurteilung der Wesentlichkeit von Lärm eine Abwägung aller konkreten Umstände voraus setze, die für die Wahrnehmung der Geräusche durch einen durchschnittlichen Hörer von Bedeutung sind. Hierzu zählten neben der Stärke auch Dauer, Art, Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Vorhersehbarkeit der Geräuscheinwirkung. 49

Wie bereits zuvor ausgeführt, ist der Senat an diese rechtliche Beurteilung des 22. Senats gebunden, um eine Durchbrechung der Rechtskraft auszuschließen.	50
Das Landgericht hat den vom 22. Senat aufgestellten Anforderungen Rechnung getragen, indem sich die Kammer vor Ort begeben hat und die tatsächlichen Begebenheiten in Augenschein genommen hat. Es hat sodann in tatsächlicher Hinsicht im angefochtenen Urteil festgestellt, dass der Überflug einer 2-motorigen Maschine bei einem Maximalpegel von 82,3 db(A), den der beim Ortstermin anwesende SV gemessen hat, eine Unterhaltung unmöglich gemacht habe und wegen seines vibrierenden und dröhnenden Tons nahezu bedrohlich gewirkt habe. Infolge der Tatsache, dass die von den Starts verursachten Geräusche schnell an- und abschwellend, unregelmäßig und nicht vorhersehbar seien, blieben sie störend.	51
Soweit die Klägerin diese Beweiswürdigung des Landgerichts angreift, ersetzt sie sie in weiten Teilen ihres Vortrags in unzulässiger Weise durch ihre eigene. Soweit sie bemängelt, dass der vorgenannte Überflug einer 2-motorigen Maschine verwertet wurde, obwohl nach ihrer Behauptung die Windverhältnisse nicht optimal waren, kann sie hiermit nicht durchdringen. Zum einen hat die Klägerin selbst im Ortstermin diesen Überflug als sofort zu erhebenden Beweis ausdrücklich angeboten, so dass sie nunmehr nicht die Ungeeignetheit des Beweismittels rügen kann, weil es sich insoweit um widersprüchliches Verhalten handelt. Zum anderen ist der Klägerin aber jedenfalls hierdurch der ihr obliegende Beweis dafür, dass nunmehr nur eine unwesentliche Beeinträchtigung des Grundstücks vorliege, nicht gelungen.	52
Soweit die Klägerin außerdem – insbesondere im Rahmen der Berufung – auf eine auch vom Sachverständigen festgestellte kontinuierliche Verringerung der Flugbewegungen abstellt, ist dieses Vorbringen unerheblich. Das Ersturteil des 22. Senats hat eine zahlenmäßige Beschränkung auf 30 Starts festgelegt, um die Beeinträchtigung auf ein hinnehmbares, d.h. unwesentliches Maß zurückzuführen. Eine Reduzierung der Gesamtzahl der täglichen Starts unter diese Anzahl behauptet selbst die Klägerin nicht.	53
Die Feststellungen des Landgerichts begegnen daher beim Senat keinen Bedenken hinsichtlich ihrer Vollständigkeit und Richtigkeit iSv. § 529 ZPO, so dass der Senat sie seiner Entscheidung zugrunde zu legen hat.	54
3.	55
Die Abänderungsklage ist jedoch im Lichte der der Klägerin seitens der Bezirksregierung N erteilten Genehmigung vom 28.11.1994 erfolgreich.	56
Diese Genehmigung hat bei der Entscheidung des 22. Senats vom 08.11.1990 noch nicht vorgelegen, so dass es sich hierbei durchaus um eine veränderte Tatsachengrundlage handelt, weil der damalige Senat die sich aus einer solchen öffentlich-rechtlichen Genehmigung für die privatrechtlichen Beziehungen der Parteien ergebenden Folgen bei seiner Urteilsfindung nicht hat berücksichtigen können.	57
Solche privatrechtlichen Auswirkungen kommen der Genehmigung vom 28.11.1994 in der Form des Ausschlusses von Ansprüchen zu.	58
Zwar ergibt sich eine Ausschlusswirkung vorliegend nicht aus § 75 VwVfg, weil es sich bei dem durchgeführten Genehmigungsverfahren nicht um ein Planfeststellungsverfahren handelt.	59

Nach der Legaldefinition § 6 Abs. 1 LuftVG handelt es sich bei Flugplätzen um Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände. An die Eingruppierung eines Planvorhabens entsprechend diesen Kategorien knüpfen sich unterschiedliche Voraussetzungen für das Genehmigungsverfahren.

Gem. § 8 Abs. 1 LuftVG muss grundsätzlich nur für Flughäfen und Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich iSv. § 17 LuftVG ein Planfeststellungsverfahren gem. § 72 ff. VwVfG durchgeführt werden. 61

Unter bestimmten Voraussetzungen kann gem. § 8 Abs. 2 LuftVG anstelle eines Planfeststellungsverfahrens auch ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden, wobei eine Plangenehmigung gem. § 8 Abs. 2 S. 2 HS 1 LuftVG die gleiche Rechtswirkung wie eine Planfeststellung nach § 8 Abs. 1 LuftVG hat. 62

Die erfolgreiche Durchführung eines solchen Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens hätte gem. § 75 Abs. 1 S. 1 HS 2 VwVfG grundsätzlich zur Folge, dass alle sonst erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht mehr erforderlich wären, sondern durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden, und gem. § 75 Abs. 2 S. 1 VwVfG, dass nach Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, Beseitigung oder Änderung der Anlage oder Unterlassen der Benutzung ausgeschlossen wären. 63

Die Durchführung eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gem. § 8 Abs. 1 u. 2 LuftVG setzt aber stets voraus, dass das Vorhaben grundsätzlich feststellungspflichtig ist, d.h. dass es sich um einen Flughafen oder um einen Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich handelt. Das ist hier nicht der Fall. 64

Der von der Klägerin betriebene Flugplatz unterfällt ausweislich der Genehmigung vom 28.11.1994 der Kategorie (Verkehrs-) Landeplatz der Klasse III, so dass sowohl das Planfeststellungsverfahren gem. § 8 Abs. 1 LuftVG, als auch das Plangenehmigungsverfahren gem. § 8 Abs. 2 LuftVG hier nicht einschlägig sind und auch nicht durchgeführt wurden. 65

Soweit sich die Klägerin auf BGHZ 161, 323 (= NJW 05, 660) bezieht und damit meinen sollte, dass hier die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zu fingieren sei, kann dem nicht gefolgt werden. Eine fingierte Planfeststellung kann gem. § 78 LuftVG nur für solche Flugplätze angenommen werden, die entweder im Beitrittsgebiet der neuen Bundesländer liegen (Abs. 1) oder im Gebiet der alten Bundesrepublik liegen und bereits vor dem 31.12.1958 betrieben wurden (Abs. 2). Die Klägerin trägt zu diesen Voraussetzungen jedoch nichts vor. 66

Eine Ausschlusswirkung für private Abwehransprüche des Beklagten folgt hier jedoch aus § 14 S. 1 BImSchG. 67

Bei dem Flugplatz der Klägerin handelt es sich um eine genehmigungspflichtige Anlage gem. § 6 Abs. 1 S. 1 LuftVG. 68

Die Genehmigung vom 28.11.1994 ist zwar nicht in einem grundsätzlich für die Anwendung des § 14 BImSchG erforderlichen (vgl. Giesberts/Reinhardt, BeckOK UmweltR, § 14 BImSchG, Rn. 2, 3f.) förmlichen Verfahren gem. § 10 BImSchG erteilt worden, da ein Verfahren nach dem BImSchG nicht durchgeführt wurde. Gem. § 11 LuftVG findet § 14 69

BlmSchG jedoch auch auf Flugplätze Anwendung.

Für die Frage, ob die Genehmigung nach § 6 LuftVG dabei die Genehmigung nach § 10 BlmSchG ersetzt, kommt es darauf an, ob das Genehmigungsverfahren mit Beteiligung der Betroffenen und als förmliches Verfahren durchgeführt wurde, denn hiernach bemißt sich die Vergleichbarkeit der Genehmigung mit einer solchen nach § 10 BlmSchG, die die Rechtsprechung zur ungeschriebenen Voraussetzung der Anwendbarkeit von §§ 11 LuftVG, 14 BlmSchG gemacht hat. Die Genehmigungsbehörde hat dabei die Wahl, eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen und damit die Ausschlusswirkung der §§ 11 LuftVG, 14 BlmSchG herbeizuführen, oder es beim Nichteingreifen des § 11 LuftVG zu belassen (OVG Münster, NVwZ-RR 98, 23). 70

Vorliegend hat sich die Genehmigungsbehörde für eine Öffentlichkeitsbeteiligung entschieden. Antrag und Pläne wurden im Planungsamt der Stadt Q zur allgemeinen Einsicht ausgelegt und die Auslegung wurde durch ortsübliche Bekanntmachung und in der Tagespresse am 21.10.1992 durch Veröffentlichungen in den Zeitungen N1 Tageblatt, X-Blatt und O bekannt gemacht. Außerdem wurden die Träger öffentlicher Belange einschließlich der Stadt Q (die sich ablehnend geäußert hat) beteiligt. Gegen den Genehmigungsantrag sind im Beteiligungsverfahren 365 Einwendungen erhoben worden, die im Rahmen der Genehmigung behandelt wurden. 71

Schließlich wurde auf den Widerspruch der jetzigen Beklagten das Vorverfahren durchgeführt, welches abschlägig beschieden wurde. Das verwaltungsgerichtliche Klageverfahren haben die Beklagten nicht bis zu einer Entscheidung durchgeführt. Ein anderer Nachbar (I) hat jedoch erfolglos das verwaltungsgerichtliche Verfahren durchgeführt (VG Minden 1 K 2616/96 = OVG Münster 20 A 5495/99). 72

Die Öffentlichkeitsbeteiligung der Genehmigungsbehörde und der Rechtsschutz der Betroffenen entspricht damit demjenigen, der gem. § 10 Abs. 3 bis 5 BlmSchG vorgesehen ist. Es liegt mithin eine Genehmigung im förmlichen Verfahren vor, so dass § 14 BlmSchG vorliegend Anwendung findet. 73

Rechtsfolge des § 14 S. 1 HS 1 BlmSchG ist, dass alle privatrechtlichen Ansprüche der Nachbarn ausgeschlossen sind, die auf die Einstellung des Betriebs gerichtet sind. Erfasst sind insoweit Unterlassungs- und Beseitigungsansprüche. 74

Eine gänzliche Einstellung des Betriebes ist aber nicht Gegenstand des Ersturteils gewesen und wird auch jetzt nicht von den Beklagten verfolgt. 75

Von der Präklusionswirkung werden aber auch Ansprüche zur Abwehr benachteiligender Einwirkungen auf ein Nachbargrundstück erfasst (Giesberts/Reinhardt, BeckOK UmweltR, § 14 BlmSchG Rn. 14). Um einen solchen Anspruch handelt es sich bei dem im Ersturteil tenorierten Unterlassungsanspruch. 76

Folge ist gem. § 14 S. 1 HS 1 BlmSchG mithin zunächst, dass der Unterlassungsanspruch ausgeschlossen ist. 77

Der Beklagte kann aber auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Umwandlung des Abwehranspruchs in einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gem. § 14 S. 1 HS. 2 BlmSchG die Unterlassung der in dem Urteil vom 08.11.1990 aufgeführten Handlungen verlangen. Schutzmaßnahmen im Sinne dieser Vorschrift sind zwar alle Maßnahmen, die die nachteiligen Einwirkungen ausschließen oder mindern, z.B. Filter, Schallschutzwände etc., 78

bei lärmemittierenden Betrieben aber auch Verlagerungen oder Einschränkungen der Betriebszeiten (Feldhaus/Spindler, § 14 BImSchG, Rn 93).

Dies gilt jedoch dann nicht, wenn die erteilte Genehmigung – wie hier - die Betriebszeiten bereits abschließend bestimmt hat (Feldhaus/Spindler, § 14 BImSchG Rn. 93) und bezüglich der Reduzierung der Starts nichts Gegenteiliges vorsieht (Jarass, BImSchG, 6. Aufl., § 14 Rn. 17). 79

Vorliegend hat sich die Genehmigungsbehörde im Rahmen der Berücksichtigung der Belange der Anwohner auch mit der Frage der Betriebszeiten und – mit Rücksicht auf das bekannte Urteil des 22. Senats – auch mit der Beschränkung von Startvorgängen in östlicher Richtung befasst und hierzu abschließende Regelungen in der Genehmigung vom 28.11.1994 getroffen. 80

Die Bezirksregierung N hat insoweit Auflagen zu den Betriebszeiten gemacht, die hinsichtlich der nicht den erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechenden Fluggeräte die Beschränkungen aus dem OLG-Urteil noch übertreffen. 81

Die Genehmigung hat daher die Betriebszeiten abschließend und zwar für die Beklagten hinsichtlich lauter Fluggeräte günstiger als das OLG-Urteil geregelt. 82

Bezüglich der Beschränkung der Startvorgänge hat die Bezirksregierung N in der Genehmigung eine zum Urteil vom 08.11.1990 gegenteilige Entscheidung getroffen. Insoweit heißt es unter Hinweis auf den Vorrang des öffentlich-rechtlichen Charakters der Betriebspflicht des Flugplatzes, dass "eine zahlenmäßige Einschränkung von Starts in Richtung Osten auf der Startbahn 06, wie es in einem zivilrechtlichen Rechtsstreit (...) rechtskräftig entschieden wurde," nicht übernommen werde. 83

Die Bezirksregierung hat hier mithin eine ausdrückliche Entscheidung gegen die zahlenmäßige Beschränkung der Starts getroffen, so dass die Beklagten auch nicht über einen Anspruch auf eine entsprechende Schutzmaßnahme verfügen. 84

Der Senat hat den seitens der Klägerin gestellten Hauptantrag der spezifischen prozessualen Ausgangssituation im Sinne von § 323 ZPO einer Auslegung unterzogen und den Tenor entsprechend gefasst. 85

Ziel der Abänderungsklage der Klägerin ist die Beseitigung der sich aus dem Urteil des 22. Zivilsenats ergebenden, vollstreckbaren Unterlassungspflichten aufgrund der geänderten Tatsachengrundlage. Diesem Ziel wird durch die tenorierte Aufhebung des Urteils vom 08.11.1990 mit Wirkung ab Rechtshängigkeit der Abänderungsklage entsprochen. Eine positive Feststellung der Berechtigung der Klägerin zum uneingeschränkten Betrieb des Flugplatzes im Rahmen der ihr erteilten Genehmigung der Bezirksregierung N kam demgegenüber nicht in Betracht, weil dies über das hinausginge, was die Klägerin im Verfahren 22 U 18/89 durch eine Klageabweisung maximal hätte erreichen können. 86

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1 ZPO. 87

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 88

Die Revision war nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen hierfür gemäß § 543 Abs. 2 ZPO nicht gegeben sind. Der Rechtssache kommt keine grundsätzliche Bedeutung zu, eine Entscheidung des Revisionsgerichts in dieser Sache ist zur Fortbildung des Rechts oder für die Einheitlichkeit der Rechtsprechung nicht erforderlich. 89

