
Datum: 06.03.1996
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 2. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 2 U 98/95
ECLI: ECLI:DE:OLGK:1996:0306.2U98.95.00

Vorinstanz: Landgericht Bonn, 3 O 65/91

Tenor:

Auf die Berufungen des Klägers zu 1) und der Beklagten wird das am 5. Mai 1995 verkündete Teilurteil der 3. Zivilkammer des Landgerichts Bonn - 3 O 65/91 - aufgehoben. Die Sache wird zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Berufungsverfahrens, an das Landgericht zurückverwiesen. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Nebeninterventionen werden zurückgewiesen, mit Ausnahme der Nebenintervention der Nebeninterventin zu 9), die zugelassen wird. Von den im Zwischenstreit über die Nebeninterventionen in der Berufungsinstanz entstandenen außergerichtlichen Kosten des Klägers zu 1) und den dort entstandenen Gerichtskosten haben der Kläger zu 24 %, die Nebeninterventin zu 1) 11%, die Nebeninterventin zu 6) 15%, die Nebeninterventin zu 9) 24% und die übrigen Nebeninterventienten jeweils 5% zu tragen. Ihre durch den Zwischenstreit entstandenen eigenen außergerichtlichen Kosten tragen die Nebeninterventienten jeweils selbst mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Nebeninterventin zu 9), die der Kläger zu tragen hat.

Tatbestand

1

##blob##nbsp;

2

Die Beklagte, eine im Jahr 1953 als gemeinnützig gegründete GmbH mit dem Gesellschaftszweck, durch die Bereitstellung des Flugplatzes den Flugsport zu fördern, betreibt den Flugplatz B.-H.. Dieser liegt etwa 11 km südlich vom Verkehrsflughafen Köln-

3

Bonn; in unmittelbarer westlicher Nähe des Landeplatzes befindet sich eine Kaserne des Bundesgrenzschutzes, in der eine Hubschrauberstaffel stationiert ist. Der Flugplatz H. verfügt über eine asphaltierte Start- und Landebahn mit der östlichen Richtung 113° (RWY 11) und der Richtung 293 ° (RWY 29). Östlich vom Landeplatz befindet sich, ca. 1.000 m vom Ende der Start- und Landebahn entfernt, eine Wohnbebauung, die in diesem Bereich mit der Startbahn etwa auf gleichem Niveau liegt. Weiter östlich vom Landeplatz steigt das Gelände an mit der Folge, daß der Höhenabstand zwischen den in Richtung N. startenden Flugzeugen und der unter der Platzrunde liegenden Wohnbebauung in etwa gleich bleibt.

Die Kläger sind Eigentümer von östlich des Landeplatzes gelegenen Wohngrundstücken in St. A.. Die Grundstücke der Kläger zu 1), 2) und 5) liegen in näherer Nachbarschaft zu der Flugschneise RWY 11, die Grundstücke der Kläger zu 3) und 4) sind von der Schneise weiter entfernt. 4

Am 11.11.1964 erteilte der Regierungspräsident D. die nach § 6 LuftVG erforderliche Genehmigung "zur Anlage und zum Betrieb des Landeplatzes des allgemeinen Verkehrs und Segelfluggeländes B.-H." (Bl. 135 ff. d. A.), die in der Fassung der Änderungsgenehmigung vom 09.09.1971 (Bl. 141 ff. d. A.) bis heute fortgilt. 5

Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre wurden der Ortsteil N. und die Wohngegend D. Straße und Pleiser Wald für die Bebauung freigegeben. Spätestens seit Ende der sechziger Jahre kam es zu Beschwerden von Anwohnern gegen den Flugplatzbetrieb. Um zwischen den Flugplatzbenutzern und der angrenzenden Wohnbevölkerung einen Interessenausgleich zu erzielen, bildete die Beklagte 1982 einen Lärmschutzbeirat im Sinne von § 32 b LuftVG. Dieser setzt sich zusammen aus Vertretern der Beklagten, der Flugzeugführer, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, des Regierungspräsidenten K., des R.-S.Kreises sowie der Städte B. und St. A.. 6

Am 24.03.1983 versah der Regierungspräsident D. die für den Flugplatz H. erteilten Genehmigungen mit einer Auflage, die das Ziel hatte, die Anzahl der Flugbewegungen zu reduzieren und damit die von dem Flugplatz ausgehenden Lärmauswirkungen einzuschränken (Bl. 55 d. A.). Danach wurden in der Zeit vom 01.04. bis 30.09. an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen Flüge von Motorflugzeugen mit einer Flugzeit von weniger als 60 Minuten untersagt, ausgenommen Streckenflüge (Flüge mit Landung auf einem anderen Flugplatz), Flüge zur gewerblichen Personenbeförderung, Flüge mit Motorseglern und Motorflugzeugen, die andere Luftfahrzeuge schleppen. 7

Der Flugplatz H. unterliegt der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen (Landeplatzverordnung vom 16.08.1976, BGB1 I 2216 = Bl. 147 d. A.). 8

Unter dem 26.08.1986 traf der Regierungspräsident D. für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz B.-H. folgende Regelung - I - 185/86 (Bl. 316 d. A.): 9

Flüge mit einer Flugzeit unter 20 min. sind werktags in der Zeit vor 08.00 Uhr, von 12.00 bis 14.00 Uhr und nach 18.00 Uhr untersagt, sonn- und feiertags in der Zeit vor 08.00 Uhr und nach 12.00 Uhr. Motorflugzeuge, die den erhöhten Schallschutzanforderungen nach § 4 Abs. 2 der Verordnung über zeitliche Einschränkungen des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16.08.1976 entsprechen, sind von diesen Beschränkungen ausgenommen. 10

Aufgrund von Beschwerden der Anwohner des Flugplatzes wegen Fluglärmbelästigungen beauftragte der Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen mit Erlaß vom 31.03.1988 die Landesanstalt für Immissionsschutz Nordrhein-Westfalen (LIS), im Umfeld des Landeplatzes H. Geräuschemessungen durchzuführen. Das von der LIS am 25.11.1988 erstellte Gutachten (Bl. 60 -- 68 und 42 -- 54 d. A.) beruhte auf Geräuschemessungen für die vom Landeplatz in Richtung Osten (RWY 11) startenden Flugzeuge. Die Messungen erfolgten in den Monaten Juni, Juli und August 1988 mit Hilfe einer dauernd betriebsbereiten Meßstation auf dem Grundstück D. Straße 49 a. Die festgestellten maximalen Schalldruckpegel der Geräusche startender Flugzeuge lagen im Bereich zwischen 56 und 92 dB (A). Der Fluglärmbeurteilungspegel der Fluggeräusche lag an Tagen mit Flugbetrieb zwischen 36 und 63 dB (A). Den künftig zu erwartenden Fluglärmbeurteilungspegel im Gebiet D. Straße bezifferte die LIS anhand der Messungen mit 55 dB (A) bei etwa 40 Starts pro Tag in Richtung RWY 11 und mit 60 dB (A) bei 70 bis 90 Starts. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf das Gutachten Bezug genommen.

Am 17.07.1991 erließ der Regierungspräsident D. eine Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz B.-H. - I-171/91 - (Bl. 268 d.A.). Danach sind Flüge mit einer Flugzeit von weniger als 30 Minuten an Werktagen vor 09.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach 19.00 Uhr sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen vor 09.00 Uhr und nach 13.00 Uhr untersagt. In der Zeit vom 01.04. bis 30.09. sind an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr generell alle nichtgewerblichen Starts in Richtung 11 untersagt, ausgenommen Motorflugzeuge, die den erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen. In dieser Zeit gilt an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen ganztägig in Richtung 11 ein Startverbot für den Flugzeugschlepp. 12

Eine erhebliche Quote der Motorflugbewegungen bezieht sich auf Flüge der LBG-Luftfahrt-Betriebs GmbH, die auf einem an den Flughafen angrenzenden Gelände u. a. eine Flugschule betreibt. Deren Flüge werden über die Start- und Landebahn in H. abgewickelt, wozu die Beklagte sich gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen eines Mietvertrages verpflichtet hat. 13

Seit dem Jahre 1982 werden die Zahlen der Flugzeugstarts in H. statistisch erfaßt. Diese betrugen an Sonn- und Feiertagen durchschnittlich 104 für das Jahr 1982, 98 für 1983, 82 für 1984, 100 für 1985, 110 für 1986, 88 für 1987, 93 für 1988, 112 für 1989. Im Jahre 1990 erfolgten insgesamt 28.784 Starts von Motorflugzeugen (ohne Motorsegler), wovon 8.986 auf den gewerblichen und 19.798 auf den nicht gewerblichen Verkehr entfielen. Die entsprechenden Starts im Jahre 1991 beliefen sich auf 23.034 und im Jahre 1992 auf 24.140. 14

Die Kläger, die der Auffassung sind, der von dem Flugbetrieb des Flugplatzes H. ausgehende Lärm stelle eine erhebliche Belästigung der von den Geräuschen betroffenen Grundstücke dar, so daß deren Eigentümer von der Beklagten Unterlassung der Beeinträchtigung verlangen könnten, haben behauptet, die Grundstücke sämtlicher Kläger seien in gleicher Weise von dem Lärm der startenden Flugzeuge betroffen, da die tatsächlichen Flugbahnen bis um einige hundert Meter von der Ideallinie abwichen. Im übrigen seien die Grundstücke sämtlicher Kläger auch ohne einen direkten Überflug unerträglichen Lärmbelästigungen ausgesetzt. Die in dem LIS-Gutachten getroffenen Feststellungen seien daher auf sämtliche Grundstücke anzuwenden. Bei Schönwetterlagen des Sommer-Halbjahres starteten in einem Abstand von ca. 2 Minuten täglich bis zu 275 Motorflugzeuge, was auch zu einem akuten Sicherheitsproblem für die betroffenen Anwohner führe. Sie haben die Ansicht vertreten, daß die gegenwärtige und künftig zu erwartende Situation für sie unzumutbar sei und daß die Beklagte für einen Unterlassungsanspruch passivlegitimiert sei; diese sei in der Lage, eine 15

Beeinträchtigung ihrer, der Kläger, Grundstücke zu beseitigen. Sie sind ferner der Ansicht gewesen, einer wesentlichen Beeinträchtigung ausgesetzt zu sein, was anhand der Überschreitung der Richtwerte der TA-Lärm und der VDI-Richtlinie 2058 zu beurteilen sei. Diesbezüglich haben sie behauptet, alle klägerischen Grundstücke seien durch die Festsetzungen eines Bebauungsplans als reines Wohngebiet ausgewiesen, für welches tagsüber ein Richtwert von 50 dB (A) gelte. Insoweit haben sie die Ansicht vertreten, der in dem LIS-Gutachten verwendete Fluglärmbeurteilungspegel sei zur Beurteilung heranzuziehen, während der dem Fluglärmgesetz zugrundeliegende sogenannte äquivalente Dauerschallpegel unerheblich sei. Zudem sei es sachgerecht, anders als das LIS-Gutachten, einen Sonntagszuschlag von 6 dB (A) sowie einen Zuschlag für besondere Töne vorzunehmen. Die Geräuscheinwirkungen seien auch nicht als ortsüblich hinzunehmen, was sich aus der landschaftlichen Umgebung des Flugplatzes, der Siedlungspolitik der Stadt St. A. und dem Umweltbewußtsein der Bevölkerung ergebe. Sie haben behauptet, beim Erwerb der Grundstücke keine Kenntnis von den zu erwartenden Belastungen, die von dem Flugplatz ausgingen, gehabt zu haben.

Die Kläger haben - unter Bezugnahme auf die Erläuterungen im Schriftsatz vom 11.11.1993 (Bl. 571 f d. A.) - beantragt, 16

1. 17

die Beklagte zu verurteilen, 18

a) 19

Starts von Motorflugzeugen, Hubschraubern und Motorseglern in östlicher Richtung 20

-vor 08.00 Uhr und nach 20.00 Uhr sowie zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr und an Sonntagen, Sonn- und Feiertagen ab 13.00 Uhr zu unterlassen, 21

-in den Stunden von 08.00 Uhr bis 13.00 Uhr und 15.00 Uhr bis 20.00 Uhr auf 15 Starts pro Tag zu beschränken; werde die Startrichtung während eines Tages gewechselt, so soll in östlicher Richtung nur die Zahl von Motorstarts erfolgen dürfen, die der auf diese Startrichtung verwandten Zeit entspricht; 22

b) 23

keine Motorflugzeuge und Motorsegler in östlicher Richtung starten zu lassen, deren Einzelschalldruckpegel im Steigflug 70 dB (A) überschreitet; 24

hilfsweise: 25

Geräusche zu unterlassen, durch die der maßgebende Fluglärmbeurteilungspegel von 50 dB (A) vor den geöffneten Fenstern der Häuser der Kläger überschritten wird; 26

2. 27

der Beklagten anzudrohen, daß für jeden Fall der Zuwiderhandlung ein Ordnungsgeld bis zur Höhe von 10.000,00 DM gegen sie festgesetzt wird. 28

Die Beklagte hat beantragt, 29

die Klage abzuweisen. 30

Die Beklagte hat behauptet, sie habe keinen Einfluß auf den Flugbetrieb, die Anzahl und den Zeitpunkt der Startbewegungen, sie stelle lediglich das Flughafengelände zur Verfügung; sie sei daher nicht passivlegitimiert. Im übrigen unterfalle die hier zu beurteilende Frage der Regelungsgewalt der Luftverkehrsbehörden und der Kompetenz der Verwaltungsgerichte. Der auf dem Flugplatz H. abgewickelte Betrieb sei durch die öffentlich - rechtlichen Bestimmungen eröffnet und nur hoheitlich beschränkbar. Im übrigen hat die Beklagte die Ansicht vorgebracht, der dem Fluglärmgesetz zugrundeliegende äquivalente Dauerschallpegel sei allein zur sachgerechten Erfassung und Beurteilung von Fluglärm geeignet; die für die Bestimmung der Schallgrenzen innerhalb von reinen Wohngebieten geltenden Grenzwerte der TA-Lärm und DIN 18005 seien für die hier vorhandene Gemengelage verschiedener Nutzungen nicht maßgeblich. Der äquivalente Dauerschallpegel müsse deutlich über 60 oder 62 dB (A) liegen; derartige Werte würden bei den Grundstücken der Kläger jedoch nicht überschritten. Die Beklagte hat daher geltend gemacht, die Feststellungen des LIS-Gutachtens seien unzutreffend und zudem durch die tatsächliche Entwicklung überholt. Die Änderungsgenehmigung des Regierungspräsidenten vom 17.07.1991 habe zu einer Verringerung der Lärmbelastungen geführt, die Zahl der Motorstarts sei stark rückläufig. Auch habe sich der sogenannte Flottenmix, die Zusammensetzung der startenden Flugzeugtypen, zwischenzeitlich gewandelt, insbesondere sei eine Umrüstung der Maschinen mit der Folge der Verminderung der Lärmemissionen erfolgt und weiterhin im Gange.

Die Beklagte hat ferner behauptet, es gebe keine Fluggeräte, die die Einhaltung der von den Klägern genannten Grenzwerte sicherstellen könnten, auch die Begrenzung der Flugbewegungen sei ihr unmöglich. Die Erfüllung der klägerischen Anträge würde zu einer Reduzierung des Flugbetriebes um 20 bis 30 % führen, zudem sei sie kraft der ihr erteilten Landeplatzgenehmigung zum Flugbetrieb verpflichtet. Die von den Klägern begehrten Maßnahmen kämen einer Teilbetriebsstillegung gleich und wären mit § II LuftVG i. V. m. § 14 BImSchG unvereinbar. Das Klagebegehren könne sie nur durch Beantragung einer Änderungsgenehmigung erfüllen, eine Einschränkung des Flugbetriebes aber werde der Regierungspräsident nicht genehmigen. Außerdem würde die Start- und Landebahn von der in H. stationierten Hubschrauberstaffel des Bundesgrenzschutzes sowie von Fliegern der Bundeswehr genutzt, wozu sie, die Beklagte, sich gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen eines Mietvertrages verpflichtet habe. Ansprüche aus § 906 BGB seien gegenüber diesem hoheitlichen Flugbetrieb zu versagen. Im übrigen hat sie der Ansicht vertreten, etwaige Unterlassungsansprüche seien verwirkt, und hat hierzu behauptet, die Kläger hätten ihre Rechte über ein Jahrzehnt nicht geltend gemacht, obwohl die Startzahlen seit Mitte der sechziger Jahre konstant geblieben seien.

Das Landgericht hat eine Auskunft des Regierungspräsidenten D. eingeholt sowie Beweis erhoben durch Einholung eines schriftlichen Gutachtens des TÜV Rheinland und Inaugenscheinnahme. Wegen des Inhalts und des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Verfügung vom 29.10.1992 (Bl. 429 d. A.), die schriftlichen Auskünfte des Regierungspräsidenten D. vom 26.01.1993 (Bl. 431 ff. d.A.), vom 03.03.1993 (Bl. 447 ff. d. A.), vom 18.03.1993 (Bl. 451 ff. d.A.), vom 19.03.1993 (Bl. 473 d. A.), den Beweisbeschluß vom 10.11.1993 (Bl. 563 f. d. A.) i. V. m. den Beschlüssen vom 28.05.1994 (Bl. 599 d. A.) und vom 12.11.1994 (Bl. 653 d.A.), auf das schriftliche Sachverständigengutachten des TÜV Rheinland vom 14.10.1994 {Anlage zum Schreiben vom 14.10.1994, Bl. 643 d. A.) und die ergänzende Stellungnahme vom 13.12.1994 (Bl. 659 ff. d. A.) sowie auf die Sitzungsniederschriften vom 13.10.1993 (Bl. 553 ff. d.A.), vom 28.05.1994 (Bl. 598 f. d. A.) sowie vom 12.11.1994 (Bl. 651 ff. d. A.) Bezug genommen.

Wegen des Sachvortrages der Parteien in erster Instanz wird ergänzend auf den Tatbestand nebst Verweisungen der angefochtenen Entscheidung, die Schriftsätze und die überreichten Unterlagen Bezug genommen.

Durch das angefochtene Teilurteil hat das Landgericht der Klage des Klägers zu 1) teilweise stattgegeben und die Beklagte verurteilt, Starts von Motorflugzeugen und Motorseglern in östlicher Richtung werktäglich vor 08.00 Uhr und nach 20.00 Uhr sowie zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen an 13.00 Uhr zu unterlassen und täglich auf 100 Starts zu beschränken. Die weitergehende Klage des Klägers zu 1) hat das Landgericht abgewiesen. 35

Zur Begründung hat es im wesentlichen ausgeführt: 36

Dem Kläger zu 1) stehe gegen die Beklagte aus § 1004 Abs. 1 BGB ein Unterlassungsanspruch zu, weil er durch Fluglärm, den die Beklagte verursacht, in der Nutzung seines Grundstücks beeinträchtigt werde. Dieser Anspruch sei nicht ausgeschlossen, weil die Beeinträchtigung nicht nur unwesentlich sei (§ 1004 Abs. 2 BGB i. V. m. § 906 Abs. 1 BGB) und auch nicht durch eine ortsübliche Benutzung des Flugplatzgrundstücks herbeigeführt werde (§ 1004 Abs. 1 BGB i. V. m. § 906 Abs. 2 BGB). Der Unterlassungsanspruch sei auf eine zeitliche und zahlenmäßige Begrenzung der über das Grundstück des Klägers zu 1) in östlicher Richtung hinwegführenden Starts von Motorflugzeugen und Motorseglern gerichtet, da solche Starts, soweit sie außerhalb bestimmter Zeiten erfolgten oder eine bestimmte Anzahl pro Tag überstiegen, zu einer wesentlichen Beeinträchtigung führten. Dagegen könne der Kläger zu 1) keine Gestaltung des Flugbetriebes verlangen, bei der bestimmte Einzelschalldruckpegel bzw. ein bestimmter Fluglärmbeurteilungspegel vor den geöffneten Fenstern seines Hauses nicht überschritten werde. 37

Die beim Start von Motorflugzeugen und Motorseglern in östliche Richtung auf das Grundstück des Klägers zu 1) einwirkenden Geräusche beeinträchtigten diesen in der Nutzung seines Grundstücks. Als Beeinträchtigung sei bereits eine bei zulässiger Nutzung des Eigentums für den durchschnittlich empfindlichen Menschen deutlich wahrnehmbare Geräuscheinwirkung anzusehen, sofern sie nach Art und Ausgestaltung überhaupt als störend empfunden werden könne. Daß letzteres auf Fluglärm zutreffe, stehe außer Frage (OLG Hamm, Urteile vom 08.11.1990 - 2 U 32/89 und 22 U 18/89 -, jeweils Seite 10). Im übrigen habe die Kammer dies aber auch bei den beiden Ortsterminen vom 13.10.1993 und 12.11.1994 bestätigt gefunden. Die an diesen Tagen in östlicher Richtung erfolgenden Starts hätten regelmäßig dazu geführt, daß auf der Terrasse des Hauses des Klägers zu 1) eine Unterhaltung nur bei erheblich gesteigertem Stimmvolumen möglich war, im Wohnzimmer sei bei geöffneter Terrassentür ebenfalls eine Unterhaltung nur bei gesteigertem Stimmvolumen möglich gewesen. Bei geschlossenen Fenstern und Türen im Wohnzimmer sei eine Unterhaltung zwar weiter möglich gewesen, allerdings hätten auch in diesem Fall die Fluggeräusche störend gewirkt. 38

Die Beklagte sei passivlegitimiert. Sie sei Störerin im Sinne des § 1004 Abs. 1 S. 1 BGB. Die bei Starts auf das Grundstück des Klägers zu 1) einwirkenden Geräuschemissionen seien ihr als Verursacherin zuzurechnen. Die Beklagte stelle den Flugzeugführern Start- und Landebahnen zur Verfügung, auf denen die Flugzeuge über die Flugschneise RWY 11 die Nachbargrundstücke, u. a. das des Klägers zu 1), teilweise überflögen. Der dadurch erzeugte Fluglärm, der den Kläger zu 1) beeinträchtige, werde sowohl durch die Lage der Startbahn als auch durch Zeit und Umfang der Startbewegungen verursacht. Die Beklagte sei als Flugplatzbetreiberin sowohl Handlungsstörerin, da sie den Startbetrieb durch die 39

- Öffnung des Flugplatzes veranlasse, als auch Zustandsstörerin, da der Lärm unmittelbar von den Flugzeugen ausgehe und die Beklagte den Flugzeugführern das Fluggelände zur Verfügung stelle. 40
- Der Passivlegitimation der Beklagten stünden deren vertragliche Bindungen sowie die Betriebsgenehmigung des Flugplatzes nicht entgegen. Stelle nämlich ein Grundstückseigentümer Dritten das Grundstück vertraglich zur Verfügung, so seien Geräusche der Benutzer dem Grundstückseigentümer zuzurechnen, da dieser eigenverantwortlich entscheiden könne, ob eine bestimmte Nutzung erfolge oder nicht. 41
- Dies gelte auch hinsichtlich der öffentlich-rechtlichen Genehmigung des Flugplatzes. Die Beklagte unterliege als Flug- und Landeplatzbetreiberin nach den §§ 52 Abs. 2, 53 Abs. 1 LuftVG, 55 Abs. 2, 45 Abs. 1 LuftVZO einer Betriebspflicht, wobei der Umfang dieser Betriebspflicht durch die dem Flugplatzbetreiber erteilte Genehmigung bestimmt werde (OLG Hamm, a.a.O. S. 19 bzw. S. 20). Diese Genehmigung sei vorliegend, anders als in dem vom OLG Hamm zu entscheidenden Fall, nicht unbeschadet privater Rechte Dritter ausgesprochen worden. Dies führe im Ergebnis jedoch zu keiner anderen Beurteilung. Hieran ändere sich auch nichts aufgrund des Schreibens des Regierungspräsidenten D. vom 26.01.1993, in welchem dieser mitgeteilt hat, er sei nicht bereit, die Beklagte auch nur teilweise aus ihrer Betriebspflicht zu entlassen, diese sei selbst im Falle eines zivilrechtlichen Unterlassungsurteils aufgrund der einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften verpflichtet, der Betriebspflicht nachzukommen und die gegebenenfalls inkriminierten Flugbewegungen zuzulassen. 42
- Es könne dahinstehen, ob die Beklagte als Störer in Anspruch genommen werden könnte, wenn feststünde, daß die erforderliche Mitwirkung der Behörde nicht erreicht werden kann und sich daraus ergäbe, daß die Kläger einen zuerkannten Anspruch unter keinen Umständen durchsetzen könnten. Denn auch in diesem Falle wäre der Anspruch des Klägers zu 1) in dem zuerkannten Umfang gegeben. Eine Flugplatzbetriebs- oder Anlagene Genehmigung könne aus Gründen des Lärmschutzes widerrufen werden, die §§ 45 Abs. 1, 53 Abs. 1 LuftVZO ermöglichten es der Genehmigungsbehörde, den Flugplatzbetreiber von der Betriebspflicht zu befreien (VG Köln - 4 L 666/92 -- Bl. 408 R d. A.). Zwar stellten die §§ 6 Abs. 2, S. 3 LuftVG i. V. m. § 49 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG den Widerruf eines Verwaltungsaktes in das Ermessen der zuständigen Behörde. Dieses Ermessen sei jedoch nicht frei, sondern nach § 40 VwVfG rechtlich gebunden. Diese Bindung werde inhaltlich durch § 29 b Absatz 2 LuftVG konkretisiert. Nach dieser Vorschrift habe die Luftfahrtbehörde auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Auch im öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren stehe den Flughafennachbarn ein materiell-rechtlicher Anspruch darauf zu, daß die Genehmigungsbehörde unzumutbare Eigentums- und Gesundheitsbeeinträchtigungen bei ihrer Entscheidung berücksichtige. Ein Verhalten des Regierungspräsidenten, welches diesen Aspekt nicht berücksichtige, wäre mit § 40 VwVfG unvereinbar. So sei beispielsweise ein Ermessenfehler anzunehmen, wenn die Behörde bei ihrer Entscheidung gesetzliche Zielvorstellungen oder andere maßgebliche Gesichtspunkte nicht hinreichend in ihre Erwägungen einbeziehe. Eine ablehnende Entscheidung des Regierungspräsidenten trotz bestehender unzumutbarer Beeinträchtigungen des Klägers zu 1) könnte daher fehlerhaft sein, wenn nicht besondere höherwertige Belange diese Entscheidung tragen würden. Derartige Belange seiend jedoch weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Im übrigen binde ein Zivilurteil im Rahmen seiner Rechtskraft auch die Verwaltungsbehörde, so daß der Kläger zu 1) nicht gehindert sei, seine Ansprüche in dem vorliegenden Zivilverfahren gegenüber der Beklagten geltend zu machen und durchzusetzen. 43

Eine Pflicht des Klägers zu 1), die Immissionen zu dulden mit der Folge, daß Unterlassungsansprüche ausgeschlossen wären (§ 1004 Abs. 2 BGB), bestehe nicht. Eine solche Duldungspflicht ergebe sich nicht aus § 906 Abs. 1 BGB, da nicht erwiesen sei, daß die bei dem Flugbetrieb in dem bisherigen Umfang auftretenden Beeinträchtigungen des Klägers zu 1) nur unwesentlich seien (§ 906 Abs. 1 BGB).

44

Die Frage, wann Lärmbeeinträchtigungen wesentlich sind, sei anhand eines objektiv-differenzierten Maßstabes zu beurteilen, dem sowohl die Geräuschempfindungen eines durchschnittlichen Menschen als auch das Gepräge und die Umgebung des betroffenen Grundstückes zugrunde zu legen seien. Zu den hierbei zu berücksichtigenden Umständen zählten neben der - durch Messung des Spitzenpegels erfassbaren - Stärke auch Dauer, Art, Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Vorhersehbarkeit der Geräuscheinwirkung (OLG Hamm, a.a.O., jeweils S. 11). Die Kammer schließe sich insoweit den überzeugenden Rechtsausführungen des OLG Hamm an.

45

Bei der Gesamtbeurteilung stützte sich die Kammer zum einen auf die Eindrücke, die sie während der beiden Ortstermine gewonnen habe, zum anderen auf die überzeugenden Darlegungen des von ihr beauftragten Sachverständigen - TÜV Rheinland. Danach fänden an knapp einem Drittel aller Tage gut hörbare Startüberflüge über die Siedlung in der Umgebung der Meßpunkte statt. Die dabei auftretenden Pegel lägen meistens 20 Sekunden lang über den Allgemeingeräuschen. Der Erwartungswert der Maximalpegel liege bei etwas über 70 dB (A), wobei in Stunden mit Spitzenbelastungen die Startabstände im Minutenbereich lägen. 72 % aller startenden Flugzeuge verursachten Maximalpegel von 70 dB (A), 33 % überschritten auch noch 75 dB (A), während 80 dB (A) nur noch von verhältnismäßig wenigen Flugzeugen überschritten würden. Wegen der Einzelheiten werde auf die Tabelle 3.4 in dem Gutachten (S. 10) verwiesen. Der tagesbezogene Mittelungspegel liege zwischen 53 und 58 dB (A). Insgesamt verteilten sich die Starts mit 28,6 % in Richtung 11, während 71,4 % in Gegenrichtung starten. Der Sachverständige halte weitere Zu- oder Abschläge zu den Mittelungspegeln nicht für erforderlich, da an den Meßtagen im allgemeinen keine Auffälligkeiten wie z. B. Einzeltöne oder Impulse aufgetreten seien. Dem schließe sie die Kammer an. Auch bereits im LIS-Gutachten vom 25.11.1988 sei insofern ausgeführt (S. 13 = Bl. 67 d. A.), daß ein Tonzuschlag nicht vergeben wurde, "da aufgrund des subjektiven Höreindrucks bei eigenen Beobachtungen am Meßpunkt D. Straße weniger als 10 % der gestarteten Flugzeuge ein Geräusch verursachen, das als pfeifend, kreischend, heulend, singend, brummend zu bezeichnen ist und mit einem Zuschlag von 3 oder 6 dB versehen werden müßte". Um einen tagesbezogenen Beurteilungspegel von 50 dB (A) einzuhalten, dürften pro 16 Stunden in Startrichtung 11 höchstens 14 Starts erfolgen, wie der Sachverständige in einem Gutachten ausgeführt habe. Soweit die Feststellungen des gerichtlich beauftragten Sachverständigen teilweise von den Feststellungen des LIS-Gutachtens abwichen (vgl. insbesondere dort Abb. 8, Bl. 54 d. A.), möge dies seinen Grund in der unterschiedlichen Flottenzusammensetzung an den einzelnen Meßtagen der verschiedenen Gutachter haben. Eine andere Ursache werde aber auch darin zu suchen sein, daß die verschiedenen Flugzeuge in den vergangenen Jahren vermehrt mit Lärmschutzvorrichtungen versehen worden seien, so daß in letzterem Fall ein bestimmter Beurteilungspegel auch bei einer gesteigerten Anzahl von Starts eingehalten würde. Soweit Starts in Richtung 11 an Wochenenden in den Jahren 1990 bis 1992 erfolgten, habe die Anzahl der Starts - abgesehen von Tagen, an welchen die Startrichtung im Laufe eines Tages geändert wurde - immer über 100 gelegen. Auf die Auflistungen (Bl. 448 bis 450 d. A.) werde verwiesen.

46

47

Der Sachverständige -- TÜV Rheinland -- habe seiner Beurteilung u. a. die DIN 45643 Teil 3 "Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen", das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971 sowie die technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) vom 16.07.1968 zugrundegelegt. Die Anzahl der gemessenen Startvorgänge reiche aus, um aussagekräftige Feststellungen über die auftretenden Spitzenbelastungen zu ermöglichen; in Verbindung mit den Auskünften des Regierungspräsidenten D. über die Gesamtzahl von Starts sowie die vorliegenden Unterlagen über die Verteilung von Starts seien auch begründete Feststellungen- über die Gesamtbelastung zulässig.

Geräuscheinwirkungen, die zu Maximalpegeln von mehr als 70 dB (A) führten, würden, wie die Kammer aufgrund der Inaugenscheinnahme der Örtlichkeit zu beurteilen vermöge, von einem durchschnittlichen Hörer bei einem Aufenthalt im Freien oder bei geöffneten Fenstern in der Wohnung deutlich wahrgenommen und während der Einwirkungsdauer als störend empfunden. Da derartige Maximalpegel an solchen Tagen, an welchen die Flugzeuge in Richtung 11 über das Grundstück des Klägers zu 1) starten, nicht nur selten auftraten, sondern an entsprechenden Tagen, wie ausgeführt, eine Vielzahl von Flugzeugen das Grundstück des Klägers zu 1) überflog - bei dem etwa einstündigen Ortstermin am 12.11.1994 seien ständig Starts im Abstand von allenfalls wenigen Minuten erfolgt -, könne nicht mehr festgestellt werden, daß der der Beklagten zurechenbare Flugbetrieb im derzeitigen Umfang nur zur unwesentlichen Beeinträchtigung des Klägers zu 1) führe. Diesem stehe deshalb ein Unterlassungsanspruch gegen die Beklagte zu.

48

Der Kläger zu 1) könne von der Beklagten eine zeitliche Beschränkung der Starts von Motorflugzeugen und Motorseglern - nicht Hubschraubern - in östlicher Richtung verlangen. In Zeiten gesteigerten Ruhebedürfnisses müsse ein weitergehender Schutz vor Geräuscheinwirkungen gewährt werden als in den übrigen Zeiten; zu diesen Zeiten seien daher Beeinträchtigungen als wesentlich anzusehen, auf die das ansonsten noch nicht zutrefe. Die von dem Sachverständigen bei den ausgewerteten Startvorgängen ermittelten Maximalpegel von teilweise deutlich über 70 dB (A) seien so hoch, daß die zugrundeliegenden Geräuscheinwirkungen in Zeiten gesteigerten Ruhebedürfnisses auch im Einzelfall als nicht mehr unwesentliche Beeinträchtigung gewertet werden müßten. Die von dem Kläger zu 1) angeführten Zeiten zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr, vor 08.00 Uhr und nach 20.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ab 13.00 Uhr seien entsprechend den Lebensgewohnheiten der Bevölkerung als Zeiten gesteigerten Ruhebedürfnisses anzusehen. Dies treffe hingegen nicht auf Sonnabende von 15.00 Uhr bis 20 00 Uhr zu. Gerade in diesen Zeitraum falle eine Vielzahl von Arbeiten und Unternehmungen im privaten Bereich, die mit Geräuschen verbunden sind; zu denken sei etwa an Handwerkertätigkeiten, Rasenmähen usw.. Insofern sei dem Antrag deshalb nicht zu entsprechen.

49

Der Kläger zu 1) habe ferner einen Anspruch darauf, daß auch außerhalb der Zeiten gesteigerten Ruhebedürfnisses täglich nur so viele Starts von Motorflugzeugen und Motorseglern in östlicher Richtung erfolgten, daß die Gesamtbeeinträchtigung unwesentlich bleibe. Bei der Beurteilung, wieviele Starts in östlicher Richtung als zulässig zu erachten sind, habe die Kammer sich von folgenden Erwägungen leiten lassen: Das klägerische Grundstück liege in einem reinen Wohngebiet. In diesem Fall sähen die entsprechenden Bestimmungen Emissionsrichtwerte von 50 dB (A) vor. Andererseits sei das Gebiet, in welchem das klägerische Grundstück sich befinde, von Straßen umgeben, von denen aufgrund des Verkehrsaufkommens recht beachtliche Geräuschemissionen ausgingen. Der Sachverständige - TÜV Rheinland - habe Fremdgeräuschpegel von 48 bis 53 dB (A) festgestellt (siehe Tabelle 3.3 des Gutachtens, S. 8). Es könne auch nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Grundstücke der Parteien in einem Bereich liegen, in dem Gebiete mit

50

unterschiedlicher Qualität und Schutzwürdigkeit zusammentreffen (Gemengelage). Der Flugplatz der Beklagten liege in der Nähe von mit Wohnhäusern bebauten Grundstücken, zu welchen auch dasjenige des Klägers zu 1) gehöre. In derartigen Gebieten seien die Grundstücksnutzungen mit einer spezifischen gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme belastet. Dies führe nicht nur zur Pflichtigkeit dessen, der die Belästigung verbreitet, sondern auch - im Sinne der Bildung einer Art von Mittelwert - zu einer die Tatsachen respektierenden Duldungspflicht derer, die sich in der Nähe der Belästigungsquelle ansiedeln.

Es stehe aufgrund des Sachverständigengutachtens fest, daß zur Einhaltung eines tagesbezogenen Beurteilungspegels von 50 dB {A} pro 16 Stunden in Richtung 11 höchstens 34 Starts erfolgen dürften. Abgesehen davon, daß es sich hierbei um eine "Pseudo - Genauigkeit" handle - 34 Starts von mit besonderen Schallschutzvorkehrungen versehenen Flugzeugen verursachten einen geringeren Beurteilungspegel als die gleiche Anzahl von Starts von Flugzeugen ohne entsprechende Schallschutzvorkehrungen -, halt es die Kammer unter Berücksichtigung der obigen Gesichtspunkte bei einer Beschränkung der täglich außerhalb der Ruhezeiten zulässigen Startzahl auf 100 für gewährleistet, daß die Beeinträchtigung des Klägers zu 1) bei der Benutzung seines Grundstücks nicht mehr wesentlich sei. Dies entspreche in etwa etwa einem Beurteilungspegel von 55 dB (A). Soweit dem LIS-Gutachten andere Werte zu entnehmen seien, möge dies, worauf bereits hingewiesen sei, darauf beruhen, daß die Flottenzusammenstellung bei den seinerzeit durchgeführten Messungen eine andere gewesen sei als diejenige, die den Messungen des vom Gericht beauftragten Sachverständigen - TÜV Rheinland - zugrundeliege, und zwischenzeitlich eine vermehrte Anzahl von Flugzeugen mit Lärmschutzvorrichtungen versehen sei.

51

Weitergehende Unterlassungsansprüche stünden dem Kläger zu 1) hingegen nicht zu.

52

Die zeitliche Beschränkung sowie die Beschränkung der pro Tag zulässigen Startzahlen reiche aus, dem klägerischen Anliegen gerecht zu werden. Es sei deshalb davon abzusehen, die pro Tag zulässige Zahl von 100 Starts in östlicher Richtung dahingehend einzuschränken, daß nur die Zahl von Motorstarts erfolgen darf, die der auf diese Startrichtung verwandten Zeit entspricht, wenn die Startrichtung während eines Tages gewechselt wird.

53

Ebenso bestehe ein Anspruch des Klägers, in die festgestellten Beschränkungen auch Hubschrauber mit einzubeziehen, nicht. Der Sachverständige habe diesbezüglich festgestellt, daß deren Geräuscheinwirkungen zu vernachlässigen seien, was auch bereits den Feststellungen in dem LIS-Gutachten entspreche. Hierbei solle auch nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Hubschrauber etwa des ADAC, des Katastrophenschutzes, des Bundesgrenzschutzes und von Privaten überwiegend aufgrund besonderer Aufträge, die eine gewisse Dringlichkeit haben, Starts durchführen dürften.

54

Auch das weitere Begehren des Klägers zu 1) sei unbegründet. Dieser könne von der Beklagten nicht verlangen, daß diese keine Motorflugzeuge und Motorsegler in östlicher Richtung starten läßt, deren Einzelschalldruckpegel im Steigflug 70 dB (A) überschreitet. Zwar sähen etwa die Hinweise zur Beurteilung der durch Freizeitanlagen verursachten Geräusche vor, daß auftretende Maximalpegel bestimmte Werte, etwa in reinen Wohngebieten von tagsüber 50 dB (A), in Gebieten, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, von tagsüber 55 dB (A), tagsüber um nicht mehr als 20 dB (A) überschreiten sollten (Ziffer 4.2). Nach der VDE-Richtlinie 2058 solle vermieden werden, daß kurzzeitige Geräuschspitzen die Richtwerte am Tage um mehr als 30 dB (A) überschreiten. Wie oben jedoch ausgeführt, habe der Kläger zu 1) keinen Anspruch auf Einhaltung eines strikten Emissionsrichtwertes von 50 dB (A) am Tag, so daß bereits deshalb eine

55

Beschränkung von Einzelschalldruckpegeln auf maximal 70 dB (A) nicht in Betracht komme. Zu berücksichtigen sei auch, daß, wie ebenfalls bereits ausgeführt, die Messungen des gerichtlich beauftragten Sachverständigen ergeben hätten, daß zwar 70 dB (A) noch von 72 % der startenden Flugzeuge in Richtung 11 überschritten würden, 75 dB (A) jedoch nur noch von 33 %, und Überschreitungen von über 80 dB (A) nur noch vergleichsweise selten vorkämen. Es komme hinzu, daß sich eine Beschränkung des Flugbetriebs durch das Zivilgericht auch an Gesichtspunkten der Praktikabilität ausrichten müsse. Wie auch bereits das OLG Hamm in seiner Entscheidung vom 08.11.1990 - 22 U 32/89 -, dort Seite 16, ausgeführt habe, wäre die Einhaltung eines entsprechenden Gebots für die Beklagte mit einem außerordentlichen Überwachungsaufwand, die Vollstreckung mit großen Schwierigkeiten verbunden.

Aus alledem ergebe sich gleichzeitig der Umfang des dem Kläger zu 1) zustehenden Unterlassungsanspruchs, so daß er auch mit dem Hilfsantrag, Geräusche zu unterlassen, durch die der maßgebende Fluglärmbeurteilungspegel von 50 dB (A) vor den geöffneten Fenstern seines Hauses überschritten werde, keinen Erfolg haben könne, abgesehen davon, daß eine derartige Beschränkung praktisch auf eine Stilllegung des Flugplatzes hinauslaufen würde, soweit Starts in östlicher Richtung aufgrund der Wetterlage erfolgen müßten.

Dem Verbot bestimmter Startvorgänge während der Ruhezeiten und der zeitlichen Beschränkung der zulässigen Startvorgänge stehe nicht entgegen, daß es grundsätzlich bei Anwendung des § 1004 Abs. 1 BGB dem Störer überlassen bleiben müsse, wie er die Beeinträchtigung abstellt. Dieser Grundsatz gelte nämlich dann nicht, wenn überhaupt nur ein erfolgversprechendes Mittel zur Verfügung steht, um unzulässige Einwirkungen zu verhindern oder zu verringern. Andere erfolgversprechende Möglichkeiten als die zahlenmäßige Beschränkung der Startvorgänge in östliche Richtung habe die Beklagte nicht aufgezeigt, sie seien auch ansonsten nicht ersichtlich. Auch die Regelungen der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16.08.1976 stünden der Beschränkung des Startbetriebes nicht entgegen.

Auch § 1 Abs. 1 LuftVG begründe eine Duldungspflicht des Klägers zu 1) nicht. Der in § 1 Abs. 1 LuftVG niedergelegte Grundsatz der Freiheit des Luftraumes begründe eine Pflicht der Eigentümer überflogener Grundstücke zur Duldung des Überfluges und der daraus resultierenden Lärmbelästigungen. Allerdings beziehe sich diese Duldung nur auf das Verhältnis der Grundstückseigentümer gegenüber Luftfahrern und Luftfahrzeughaltern, während das Verhältnis zwischen den Grundstückseigentümern und dem Flughafenbetreiber nach nachbarrechtlichen Grundsätzen (§§ 1004, 906 BGB) zu beurteilen sei. Damit sei § 1 Abs. 1 LuftVG nicht geeignet, Duldungspflichten des Klägers zu 1) gegenüber der Beklagten als Flughafenbetriebsgesellschaft zu begründen. Aus diesem Grunde könne die im Rahmen des § 1 Abs. 1 LuftVG maßgebliche Frage, ob die Überflughöhe der in H. startenden Maschinen den Anforderungen des § 6 Abs. 1 LuftVO entspreche und noch als ordnungsgemäße, von § 1 Abs. 1 LuftVG gedeckte Benutzung des Luftraumes angesehen werden könne, offengelassen werden.

Dar Unterlassungsanspruch des Klägers zu 1) sei auch weder gemäß den §§ 1004 Abs. 2, 906 Abs. 2 BGB noch aufgrund von § 11 LuftVG i. V. m. § 14 BImSchG ausgeschlossen.

Der von der Beklagten unterhaltene Flugplatzbetrieb stelle keine ortsübliche Nutzung des Flugplatzgrundstücks im Sinne des § 906 Abs. 2, S. 1 BGB dar. Ebenso wie in dem Fall, der den beiden Entscheidungen des OLG Hamm zugrundelag (a.a.O., S. 20 bzw. S. 21), befänden sich in der näheren, für die Ortsüblichkeit maßgeblichen Umgebung des Flugplatzgrundstücks weder andere Verkehrslandeplätze noch sonstige Flugplätze; der

nächste Flughafen sei der Verkehrsflughafen K.-B., der von dem Landeplatz H. 11 km weit entfernt ist. Auch komme dem von der Beklagten betriebenen Verkehrslandeplatz allein eine solche prägende Wirkung nicht zu. Zwar sei in ständiger Rechtsprechung anerkannt, daß auch einzelne, überragend große Betriebe oder Anlagen den Charakter der engeren Umgebung unter dem Gesichtspunkt der mit ihnen verbundenen Immissionen prägen könnten, so daß sich eine mit einer solchen Anlage verbundene Grundstücksbenutzung als ortsüblich darstellen könne. Diese Voraussetzung erfülle der von der Beklagten betriebene Verkehrslandeplatz jedoch nicht. Er stelle weder eine überragend große Anlage dar, noch gebe er aus sonstigen Gründen der näheren Umgebung das bestimmende Gepräge.

Diesem Ergebnis stehe auch die Tatsache nicht entgegen, daß die Bebauung in der Umgebung des Flughafens, soweit es vorliegend darauf ankomme, zeitlich nach der Inbetriebnahme des Flughafens erfolgte. Für die Beurteilung der Ortsüblichkeit einer Grundstücksnutzung sei deren zeitliche Priorität im Vergleich zu den Nachbargrundstücken unerheblich, da allein die aktuelle Nutzungsstruktur im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung entscheidend sei.

61

Auch § 11 LuftVG i. V. m. § 14 BImSchG schließe den Unterlassungsanspruch des Klägers zu 1) nicht aus.

62

Die Rechtswirkungen des § 14 BImSchG erfassten Anlagen, deren Genehmigung unanfechtbar ist. Entgegen dem Grundsatz, daß öffentlich-rechtliche Genehmigungen in der Regel unter dem Vorbehalt privater Rechte ergehen und daher bürgerlich-rechtliche Ansprüche nicht berühren, werde die Ausschlußwirkung von § 14 BImSchG damit gerechtfertigt, daß nachbarliche Interessen in das vorangegangene Planungs- und Genehmigungsverfahren nach § 5 Abs. 1, Nr. 1 i. V. m. § 6 Nr. 1 BImSchG mit einbezogen werden. Wie der BGH in seinem Beschluß vom 16.01.1992 - IV ZR 9/91 - (Bl. 366 f. d. A.) ausgeführt habe, spreche viel dafür, auch im Anwendungsbereich des Luftverkehrsgesetzes § 14 BImSchG nur bei qualifizierten Genehmigungsverfahren (§§ 8, 10 LuftVG), nicht dagegen bei sog. einfachen Genehmigungen anzuwenden. Vorliegend könne diese Frage jedoch offenbleiben, weil mit der den Flugbetrieb einschränkenden Tenorierung keine Betriebseinstellung, sondern nur eine "Vorkehrung" zur Abwehr von Lärm durch eine zeitliche und zahlenmäßige Beschränkung der Startvorgänge angeordnet werde. Tatsachen dafür, daß eine Beschränkung der Startvorgänge technisch nicht durchführbar oder wirtschaftlich nicht vertretbar sei, habe die Beklagte nicht dargelegt. Es komme hinzu, daß der Flugplatz H. bereits im Jahre 1964 genehmigt wurde. Sowohl die Genehmigung aus dem Jahre 1964 als auch die Änderungsgenehmigung aus dem Jahre 1971 charakterisierten den Flugplatz H. als Landeplatz und Segelfluggelände (Bl. 135, 141 d. A.). Da diese Flugplatzarten zu dieser Zeit nicht der Regelung des § 11 LuftVG unterlagen und die Betriebsgenehmigung Ansprüche der Nachbarn aus den §§ 1004, 906 BGB nicht berührte, erscheine es auch ungerechtfertigt, der Änderung des § 11 LuftVG eine belastende Rückwirkung für die Rechte des Klägers zu 1) zuzumessen.

63

Eine Duldungspflicht des Klägers zu 1) ergebe sich auch nicht aus den Grundsätzen der Beschränkung von Abwehrrechten gegenüber gemeinwichtigen Betrieben. Bei Immissionen, die von nichthoheitlichen lebens- oder gemeinwichtigen Betrieben ausgehen, die unmittelbar dem öffentlichen Interesse dienen, seien Abwehransprüche eingeschränkt und unter Umständen zu dulden. Die Ausrichtung des Flugplatzbetriebes in H. auf eine Förderung des Luftsports, wie es bei der Gründung des Flugplatzes und im Gesellschaftsvertrag der Beklagten von 1970 besonders betont wurde, charakterisiere den Betrieb als Freizeit- und Flugsportbetrieb, der überwiegend den Individualbedürfnissen der beteiligten Flieger diene.

64

Besondere Allgemeininteressen, die geeignet wären, eine Duldungspflicht des Klägers zu 1) zu begründen, seien nicht ersichtlich.

Auch sonstige Duldungspflichten des Klägers zu 1) seien nicht ersichtlich. Duldungspflichten aus § 242 BGB und den Grundsätzen des nachbarrechtlichen Gemeinschaftsverhältnisses kämen neben § 906 BGB nicht in Betracht, da diese Norm den Ausgleich nachbarlicher widerstreitender Interessen abschließend regelt. Auch der im Vergleich zur Genehmigungserteilung späte Zeitpunkt der Klageerhebung begründe keine Duldungspflichten. Hätten es Anlieger eines Betriebes versäumt, im öffentlich-rechtlichen Genehmigungs- oder Planungsverfahren Einwendungen zu erheben, so könne dieses Verhalten grundsätzlich nicht als Verzicht auf die Durchsetzung ihrer Interessen gewertet werden. 65

Auch die Nutzung des H.er Flugplatzes durch Flugzeuge der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes schließe Ansprüche des Klägers zu 1) nicht aus. Zwar seien gegenüber Beeinträchtigungen durch hoheitliche Maßnahmen Abwehransprüche nur eingeschränkt möglich und dann vor den Verwaltungsgerichten geltend zu machen. Im vorliegenden Fall hätten sich die Behörden der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes jedoch durch privatrechtliche Mietverträge die Nutzung des Flugplatzes gesichert. Damit hätten sich die Beteiligten auf die Ebene der Gleichordnung des Privatrechts begeben und unterlägen den entsprechenden Einschränkungen gegenüber lärmbeeinträchtigten Anwohnern. Verträge mit Hoheitsträgern berührten einen Unterlassungsanspruch aus § 1004 BGB nicht. 66

Die Geltendmachung von Unterlassungsansprüchen sei dem Kläger zu 1) entgegen der Ansicht der Beklagten auch nicht wegen der Verwirkung seiner Rechte nach § 242 BGB versagt. Die Verwirkung von Abwehrrechten setze besondere Gründe voraus, die die Geltendmachung dieser Rechte als treuwidrig erscheinen lasse; allein durch Zeitablauf kommt eine Verwirkung nicht zustande. Derartige besondere Gründe lägen nicht vor. 67

Daß weitere Beeinträchtigungen des Klägers zu 1) zu besorgen seien (§ 1004 Abs. 1, S. 2 BGB), bedürfe keiner weiteren Ausführungen. 68

Gegen diese Urteil habe sowohl die Parteien als auch die eingangs bezeichneten Nebenintervenienten, die dem Rechtsstreit mit der Berufungseinlegung auf Seiten der Beklagten beigetreten sind, Berufung eingelegt. 69

Gegen das seinen erstinstanzlichen Prozeßbevollmächtigten am 15.05.1995 zugestellte Urteil hat der Kläger zu 1) (nachfolgend: "Kläger") mit einem am 16.06.1995 beim Berufungsgericht eingegangenen Schriftsatz Berufung eingelegt. Diese hat sie mit einem am 18.09.1995 eingegangenen Schriftsatz begründet. 70

Gegen das seinen erstinstanzlichen Prozeßbevollmächtigten am 16.05.1995 zugestellte Urteil hat die Beklagte mit einem am 14.06.1995 beim Berufungsgericht eingegangenen Schriftsatz Berufung eingelegt. So hat diese nach entsprechender Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist mit einem am 18.10.1995 eingegangenen Schriftsatz begründet. 71

Die Berufungen der Nebenintervenienten sind innerhalb der für die Beklagte laufenden Berufungsfrist eingelegt und rechtzeitig begründet worden. 72

Der Kläger wiederholt und ergänzt sein erstinstanzliches Vorbringen. Er verfolgt weiter die erstinstanzlichen Beschränkungen von Hubschrauberstarts, das Startverbot an Sonnabenden 73

ab 13 Uhr und die Beschränkung auf 15 Starts pro Tag nebst verhältnismäßiger Herabsetzung bei Wechsel der Startrichtung (insoweit Erweiterung der Anträge in der Berufungsinstanz), ferner will er in Abänderung der erstinstanzlich gestellten Anträge den Start von Propellerflugzeugen von der Vorlage eines Lärmschutzzeugnisses abhängig gemacht wissen. Er stellt zudem einen neuen Hilfsantrag.

Er macht geltend: 74

Die Ausführungen des Landgerichts zu Hubschrauberflügen beruhten nicht auf einer gesicherten Entscheidungsgrundlage, weil der gerichtlich bestellte Gutachter insoweit keine Messungen durchgeführt habe, nach dem LIS - Gutachten die insoweit entstehenden Lärmbeeinträchtigungen aber erheblich seien (Beweis: Sachverständigengutachten). 75

Die Ausführungen des Landgerichts zu den Verhältnissen an Sonnabenden trügen dem Rechtsbegriff der nur unwesentlichen Beeinträchtigung in § 906 Abs. 1 BGB nicht ausreichend Rechnung. An Sonnabendnachmittagen bestehe ein erhöhtes Ruhebedürfnis der Bevölkerung. 76

Hinsichtlich der Beschränkung auf nur 100 Starts pro Tag seien die Ausführungen des Landgerichts fehlerhaft. Die Vorbelastung durch den Straßenverkehr führe dazu, daß weitere Lärmbeeinträchtigungen nicht zumutbar seien. Nach den Verwaltungsvorschriften in Nordrhein - Westfalen sei die Vorbelastung in den maßgeblichen Richtwert einzurechnen. Die vom Landgericht zitierte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Gemengelage sei nicht einschlägig, da keine öffentlich-rechtliche Streitigkeit vorliege. Zudem stelle das Landgericht zu sehr auf den Mittelungspegel von 55 dB(A)ab. Flugzeugstarts erzeugten keinen Lärmpegel mit geringen Schwankungen, sondern ständige Spitzenbelastungen. Um eine Massierung solcher Spitzenbelastungen in kurzen Zeiträumen zu verhindern, sei auch eine verhältnismäßige Herabsetzung bei wechselnder Startrichtung zu fordern. 77

Er, der Kläger könne auch verlangen, daß nur Flugzeuge sein Grundstück überfliegen, die erhöhten Lärmschutzanforderungen genügten. 78

Mit dem Hilfsantrag solle zumindest eine gleichmäßige Verteilung der zugelassenen Starts auf den Tag erreicht werden. 79

Hinsichtlich der Einzelheiten des Sachvortrages des Klägers wird auf dessen Vorbringen in den Schriftsätzen vom 18.09.1995 (Bl. 913 - 930 d.A.), 18.12.1995 (Bl. 1135 - 1157 d.A.), 28.12.1995 (Bl. 1174 - 1181 d.A.), 04.01.1996 (Bl. 1182 - 1184 d.A.), 12.01.1996 (Bl. 1205 - 1207 d.A.) und 07.02.1996 (Bl. 1231 - 1251 d.A.) einschließlich der dazu überreichten Unterlagen (Bl. 931 - 984, 1158 - 1171; 1208 - 1212, 1252 - 1281 d.A.) ergänzend Bezug genommen. 80

Der Kläger zu 1) beantragt, 81

unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils 82

1. die Beklagte zu verurteilen 83

a) Starts von Motorflugzeugen, Hubschraubern und Mo- 84

torseglern in östlicher Richtung 85

##blob##nbsp; 86

##blob##nbsp;	87
aa) vor 8.00 Uhr und nach 20.00 Uhr sowie zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr und an Sonnahenden, Sonn- und Feiertagen ab 13.00 Uhr zu unterlassen,	88
##blob##nbsp;	89
##blob##nbsp;	90
bb) in den Stunden von 8.00 Uhr bis 13.00 Uhr und 15.00 bis 20.00 Uhr die Zahl der Starts auf 15 pro Tag zu beschränken, wobei im Falle des Wechsels der Startrichtung während eines Tages und an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen in östlicher Richtung nur die Zahl von Motorstarts erfolgen darf, die der auf diese Startrichtung an dem jeweiligen Tag verwandten Zeit entspricht; sich dabei ergebende Bruchteile von Starts sind aufzurunden;	91
##blob##nbsp;	92
b) keine Motorflugzeuge und Motorsegler in östlicher Richtung starten zu lassen, deren Flugzeugführer nicht zuvor durch ein gültiges Lärmzeugnis für Propellerflugzeuge entsprechend dem Muster 1 a zu § 8 Abs. 2 Ziff. 6 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 13.03.1979 (BGBl I S. 307) nachgewiesen haben, daß das Luftfahrzeug den erhöhten Schallschutzanforderungen der Landeplatzverordnung vom 16.08.1976 (BGBl I S. 2216) entspricht;	93
2. hilfsweise, für den Fall, daß der Senat mehr als 30 Starts pro Tag für zulässig hält, die Beklagte zu verurteilen, höchstens 4 Starts pro Stunde durchführen zu lassen,	94
und etwaige Sicherheitsleistungen durch Bankbürgschaft erbringen zu dürfen,	95
sowie die gegnerische Berufung zurückzuweisen.	96
Die Beklagte beantragt,	97
unter teilweiser Abänderung der angefochtenen Entscheidung die Klage in vollem Umfang abzuweisen und Sicherheitsleistung durch Bankbürgschaft zu gestatten sowie die Revision zuzulassen,	98
und die Berufung des Klägers zu 1) zurückzuweisen.	99
Sie wiederholt und vertieft gleichfalls ihr erstinstanzliches Vorbringen. Sie macht geltend:	100
Der Fall werfe die rechtsgrundsätzliche, bisher höchst-terlich nicht entschiedene Frage auf, ab zivilrechtliche Unterlassungsansprüche gegenüber einem nach § 6 LuftVG genehmigten, aber nicht nach den §§ 8 ff LuftVG planfestgestellten Flugplatz bestehen und durch zivilgerichtliche Entscheidungen durchgesetzt werden können. Die Frage sei von allgemeiner Bedeutung, weil die meisten Landeplätze in Deutschland nur nach § 6 LuftVG genehmigt, nicht aber nach § 8 LuftVG planfestgestellt seien.	101
Zum Schutz der Anwohner des VLP H. seien auf der Grundlage der LandeplatzVO Regelungen getroffen, die den Flugverkehr einschränken. Diese öffentlich-rechtlichen Regelungen sollten nun durch privatrechtliche Ansprüche abgeändert werden, indem der Flugbetrieb auf dem VLP weitergehend eingeschränkt werden solle, als dies das öffentliche Recht vorsehe. Damit werde gegen den elementaren Grundsatz verstoßen, daß das	102

öffentliche Recht durch Privatrecht nicht abgeändert werden könne.

Der Vorbehalt des Privatrechts gelte nicht. Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG (grundlegend das Urteil vom 07.07.1978 - 4 C 79.76 - DVB1. 1978, 845) liege die Bewältigung des in der überschaubaren Zukunft voraussichtlich zu erwartenden Luftverkehrsaufkommens im Interesse der mit dem LuftVG verfolgten öffentlichen Belange. Ein für die Abwicklung von Luftverkehr zur Verfügung gestellter (gewidmeter) Flugplatz sei mithin eine öffentliche Sache, vergleichbar einer öffentlichen Straße. Eine Änderung der getroffenen Regelungen komme daher nur nach öffentlichem Recht in Betracht. 103

Sie, die Beklagte, könne dem Unterlassungsausspruch auch nicht nachkommen, weil sie keine Flugbewegungen selbst durchführe und auf die Durchführung als Flugplatzbetreiber auch keinen bestimmenden Einfluß habe. 104

Aufgabe des Betreibers eines Flugplatzes sei es, den Flugplatz nach Maßgabe der luftrechtlichen Genehmigung und sonstiger sich möglicherweise aus dem öffentlichen Recht ergebenden Einschränkungen zur Abwicklung von Luftverkehr zur Verfügung zu stellen. Der Betriebsgenehmigung entspreche eine Betriebspflicht. Dies gelte auch für den Betreiber eines Landeplatzes, §§ 52 Abs. 2, 53 Abs. 1, 42 Abs. 2, 45 Abs. 1 LuftVZO. Mit der Betriebspflicht wiederum korrespondiere ein Rechtsanspruch jedes Führers eines zugelassenen Luftfahrzeuges (§ 42 Abs. 2 Nr. 7 LuftVZO), im Rahmen des grundsätzlich freien Luftverkehrs, § 1 Abs. 1 LuftVG, den Flugplatz zum Starten und Landen zu benutzen. Sie, die Beklagte, habe deshalb nicht die rechtliche Möglichkeit, einem Flugzeugführer bei entsprechender Windlage das Starten in die Richtung 11 bestimmten Tageszeiten oder deswegen zu verbieten, weil vor ihm bereits 100 Flugzeuge an diesem Tag gestartet seien. Sie habe auch keinen Einfluß darauf, welche Flugzeuge starteten und landeten, erst recht nicht auf den Flugbetrieb des Bundesgrenzschutzes, der auch einen eigenen Tower habe. 105

Das Landgericht habe sie daher zu einer unmöglichen Leistung verurteilt. 106

Jedenfalls sei der Kläger zur Duldung des Flugbetriebes verpflichtet. Sein Grundstück werde dadurch nur unwesentlich beeinträchtigt. Dies ergebe sich aus dem Gutachten des TÜV Rheinland. Danach ergebe sich eine Lärmbelastung von zwischen 53 und 58 dB(A), der äquivalente Dauerschallpegel betrage 49 dB(A), die Maximalpegel lägen um die 70 dB(A), einige über 75 dB(A), wenige über 80 dB(A). 107

Nach der Änderung des § 906 Abs. 1 BGB, der der Verwirklichung der Einheit der Rechtsordnung diene, müsse überdacht werden, ob nicht entgegen bisheriger Auffassung des BGH die Werte des Fluglärmgesetzes maßgeblich seien. Jedenfalls enthalte der Landesentwicklungsplan IV normative Grenz- und Richtwerte, von denen der für die Zone C, in die das Grundstück des Klägers falle, 62 dB(A) betrage. 108

Zudem stelle die TA Lärm eine Verwaltungsvorschrift im Sinne des § 906 Abs. 1 Satz 3 BGB dar, eine ähnliche Qualität habe die DIN 18005. Nach allen Regelwerken hingen die Grenz-, Richt- und Orientierungswerte vom Charakter des betroffenen Gebiets ab. Deshalb müsse berücksichtigt werden, daß der Flugplatz H. schon existiert habe und von ihm gleiche oder höhere Lärmbelastungen ausgegangen seien, als das Wohngebiet, in dem das Grundstück des Klägers liegt, als Wohngebiet ausgewiesen wurde. Die Wohnbebauung sei mithin in einem durch den Fluglärm vorbelasteten ("geprägten") Gebiet erfolgt. Im übrigen gelte der Grundsatz gegenseitiger Rücksichtnahme. Schließlich bestehe auch eine starke Vorbelastung durch Verkehrsgeräusche. Die Unwesentlichkeit einer unter 62 dB(A) liegenden 109

Lärmbelastung entspreche auch wissenschaftlicher Erkenntnis und der Rechtsprechung. Dabei sei zu berücksichtigen, daß nur 28,6% aller Starts in der hier in Frage stehenden Startrichtung 11 erfolgten.

Das Landgericht habe auch nicht berücksichtigt, daß sich der Lärmschutz primär auf Innenräume beziehe, so daß hier Abzüge gerechtfertigt seien (Beweis: Sachverständigengutachten). 110

Selbst wenn die Lärmbelastung als wesentlich anzusehen sei, sei sie jedenfalls ortsüblich. Die Umgebung des Flugplatzes werde durch diesen wesentlich geprägt, wobei zu berücksichtigen sei, daß der Flugplatz zuerst da gewesen sei (seit 1909). 111

Schließlich ergebe sich eine Duldungspflicht aus § 11 LuftVG in Verbindung mit § 14 BImSchG. 112

Auch habe sich der Kläger freiwillig in die jetzt bestehende Konfliktlage begeben, als er das Grundstück 1985 erworben habe. 113

Der Anspruch sei auch verjährt. 114

Hinsichtlich der Einzelheiten des Sachvortrages der Beklagten wird auf deren schriftsätzliches Vorbringen in den Schriftsätzen vom 18.10.1995 (Bl. 993 - 1019 d.A.), 18.12.1995 (Bl. 1129 - 1133 d.A.), 16.01.1996 (Bl. 1213 - 1218 d.A.) und 07.02.1996 (Bl. 1282 - 1283 d.A.) einschließlich der dazu überreichten Unterlagen (Bl. 1020 - 1033, 1134, 1219 - 1221 d.A.) ergänzend Bezug genommen. 115

Die Nebenintervenienten beantragen ebenfalls, 116

die Klage auf die Berufung der Beklagten abzuweisen und die Revision zuzulassen. 117

Sie schließen sich den Argumenten der Beklagten an und ergänzen und vertiefen diese. 118

Hinsichtlich der Ausführungen der Nebenintervenienten zu 1) bis 8) wird auf deren Schriftsätze vom 18.10.1995 (Bl. 1063 - 1079), 27.10.1995 (Bl. 1089 - 1101 d.A.), 20.12.1995 (Bl. 1172 f. d.A.), 10.01.1996 (Bl. 1192 - 1199) und vom 07.02.1996 (Bl. 1292 - 1298) nebst den dazu überreichten Unterlagen (Bl. 1200 -1204) Bezug genommen. 119

Hinsichtlich der Ausführungen der Nebenintervenienten zu 9) bis 14) wird auf deren Schriftsätze vom 16.10.1995 (Bl. 1034 - 1062), 14.12.1995 (Bl. 1114 - 1117), 09.01.1996 (Bl. 1185 - 1188), 12.01.1996 (Bl. 1189 - 1191) und vom 06.02.1996 (Bl. 1284 - 1291 d.A.) nebst den dazu überreichten Unterlagen (Bl. 1118 -1128) Bezug genommen. 120

Zu ihrem rechtlichen Interesse tragen sie wie folgt vor: 121

Die Nebenintervenientin zu 1) macht geltend, sie habe die satzungsmäßige Aufgabe, die Rechte und Interessen der allgemeinen Luftfahrt zu fördern und sich um deren Aufrechterhaltung zu bemühen. Die Mitglieder seien teilweise Nutzer des Verkehrslandeplatzes H. (Bl. 842 d.A.). 122

Die Nebenintervenienten zu 2) bis 8) machen geltend, sie seien als Eigner und Nutzer von Flugzeugen aus geschäftlichen Gründen darauf angewiesen, den Flugplatz ohne über die gesetzlichen Beschränkungen hinausgehende Einschränkungen zu benutzen (Bl. 842 f. d.A.). 123

124

Die Nebenintervenienten zu 9) bis 14) machen ebenfalls geltend, als Eigentümer, Halter und Benutzer von Flugzeugen durch die angefochtene Entscheidung in der Nutzung des Flugplatzes über Gebühr eingeschränkt zu werden, wobei die Nebenintervenientin zu 9) einen Gewerbebetrieb zur Ausbildung von Piloten und zur Durchführung von Lufttransporten nebst Werftbetrieb unterhält und der Nebenintervenient zu 12) sich auf eine geschäftsmäßige Nutzung eines in H. stationierten Flugzeuges beruft (Bl. 857 ff. d.A.).	
Der Kläger zu 1) beantragt,	125
die Nebeninterventionen zurückzuweisen.	126
Er macht geltend, die Nebenintervenienten hätten kein rechtliches Interesse glaubhaft gemacht (Bl. 988 f. d.A.). In der mündlichen Verhandlung, in der auch über die Zulässigkeit der Nebeninterventionen verhandelt worden ist, hat der Kläger zu 1) die von den Nebenintervenienten zur Begründung ihres rechtlichen Interesses vorgetragenen Tatsachen mit Nichtwissen bestritten. Mittel zur Glaubhaftmachung haben die Nebenintervenienten daraufhin nicht angeboten.	127
Ergänzend nimmt der Senat noch auf die Schriftsätze Bezug, die die Parteien im Anschluß an die mündliche Verhandlung vor dem Senat zur Akte gereicht haben.	128
E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e	129
A.	130
Die zulässigen Berufungen der Parteien führen zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Landgericht gemäß § 539 ZPO.	131
1) Das Landgericht hat über die Klage verfahrensfehlerhaft durch Teilurteil entschieden.	132
Der Erlaß eines Teilurteils, mit dem die Beklagte auf die Klage des Klägers zu 1) zur Unterlassung von Flugbewegungen verurteilt wird, war (und ist derzeit weiterhin) unzulässig, weil wegen des noch schwebenden Rechtsstreits der Kläger zu 2) bis 5) gegen die Beklagte die Gefahr widersprüchlicher Entscheidungen besteht. Ein Teilurteil darf nach einhelliger Ansicht nur erlassen werden, wenn eine solche Gefahr ausgeschlossen ist (vgl. etwa BGHZ 107, 236, 242; BGH NJW 1987, 441; NJW-RR 1994, 379, 380 f.; Baumbach/ Lauterbach/ Albers/ Hartmann, 54. Auflage, § 301 Rn. 4; ZPO-MünchKomm-Musielak, § 301 Rn. 7; Zöller/ Vollkommer, ZPO, 19.Auflage, § 301 Rn. 7). Das gilt auch bezüglich Streitgenossen, die in demselben Rechtsstreit klagen oder verklagt sind (vgl. etwa BGH NJW-RR 1992, 253, 254; OLG München NJW-RR 1994, 1278 f.). Der Erlaß eines Teilurteils ist auch dann unzulässig, wenn die Gefahr widersprüchlicher Entscheidungen zwar nicht auf der Grundlage der Rechtsauffassungen des erlassenden Gerichts besteht, wenn sich aber aufgrund möglicher abweichender Beurteilungen durch die Gerichte im Rechtsmittelzug eine solche Gefahr ergeben kann (vgl. etwa BGHZ 107, 263, 242; BGH NJW-RR 1994, 379, 380 f.; OLG München a.a.O. S. 1279; Zöller/ Vollkommer a.a.O.).	133
Im Streitfall bestand (und besteht), wenn die Beklagte auf die Klage des Klägers zu 1) wie geschehen durch Teilurteil verurteilt wird, die Gefahr widersprüchlicher Entscheidungen über die Klage des Klägers zu 1) einerseits und die Klagen der übrigen Kläger andererseits. Denn da die Kläger nach der Auffassung des Landgerichts und des Senats grundsätzlich einen Unterlassungsanspruch gegen die Beklagte geltend machen können, kommt es auf Art und Ausmaß des der Beklagten aufzugebenden Unterlassungsumfangs und die Bewertung der	134

dazu erhobenen und eventuell noch zu erhebenden Beweise an. Insoweit liegt aber die Gefahr von Widersprüchen auf der Hand, wenn über die Klagebegehren der Kläger zu unterschiedlichen Zeitpunkten entschieden wird. Sämtliche Kläger wohnen in demselben Wohnviertel in einem Bereich, in dem die Lärmbelastungen aller Wahrscheinlichkeit nach im großen und ganzen gleichgeartet sind. Zumindest die Kläger zu 1), 2) und 5) wohnen in unmittelbarer Nähe der Flugschneise. Art und Umfang des zu unterlassenden Verhaltens können im Verhältnis zu den Klägern des Rechtsstreits nicht nennenswert unterschiedlich sein. Wird nun über die Klage des Klägers zu 1) entschieden, ohne daß zugleich auch eine Entscheidung über die Berechtigung der übrigen Klagen erfolgt, so besteht die Gefahr, daß aufgrund wechselnder Besetzungen der Spruchkörper und abweichender Würdigung der bereits erhobenen Beweise unter Berücksichtigung eventuell zusätzlicher Beweiserhebungen in den unterschiedlichen Prozeßrechtsverhältnissen über die von der Beklagten zu unterlassenden Handlungen trotz des im wesentlichen gleichgelagerten Sachverhalts unterschiedlich entschieden wird. Die Gefahr widersprüchlicher Entscheidungen besteht auch deshalb, weil die Sach- und Rechtsfragen in den verschiedenen Instanzen jeweils unterschiedlich beurteilt werden können, soweit überhaupt alle Kläger die gegebenen Rechtsmittelmöglichkeiten in gleicher Weise ausschöpfen. Hielte man den Erlaß von Teilurteilen im gegebenen Fall für zulässig, könnte die Beklagte äußerstenfalls durch fünf Teilurteile und dazu gegebenenfalls auf Rechtsmittel ergehende Urteile der höheren Instanzen in jeweils unterschiedlichem Umfang verurteilt werden. Das liegt weder im Interesse einer zügigen Verfahrensdurchführung noch im Interesse der zumindest im Rahmen desselben Rechtsstreits anzustrebenden Herstellung des Rechtsfriedens.

Der Senat hat die Parteien in der mündlichen Verhandlung auf die möglichen Bedenken gegen die Zulässigkeit des angefochtenen Teilurteils hingewiesen. Zwischen den Parteien bestand keine Einigkeit darüber, daß der von dem Kläger zu 1) betriebene Rechtsstreit etwa im Sinne eines Musterprozesses vorab entschieden werden solle, so daß es eines Eingehens auf die eventuelle Zulässigkeit einer solchen Verfahrensweise nicht bedarf. Die Parteien haben auch nicht angeregt, die noch nicht beschiedenen Klagen in die Berufungsinstanz hochzuziehen, so daß über die Zweckmäßigkeit eines solchen Vorgehens ebenfalls nicht entschieden werden muß. Es ist daher notwendig, die angefochtene Entscheidung aufzuheben, damit, soweit die Klagen weiterhin in demselben Rechtsstreit geführt werden, über sämtliche Klagen zugleich entschieden werden kann. 135

2) Die Aufhebung und Zurückverweisung erweist sich nicht deshalb als entbehrlich, weil, wie die Beklagte meint, sämtliche Klagen schon aus Rechtsgründen abzuweisen sind. Zwar würde es, wenn diese Meinung zutrifft, auf den Inhalt des Unterlassungsanspruchs und die dazu erhobenen und zu erhebenden Beweise und deren Würdigung nicht ankommen. Die Gefahr widersprüchlicher Entscheidungen wäre aber nicht ausgeräumt, da es auch bezüglich der Rechtsfragen in den Instanzen und bei wechselnder Besetzung in jeweils derselben Instanz zu widersprüchlichen Entscheidungen kommen kann. 136

Der Senat weist allerdings zur Klarstellung für die neue erstinstanzliche Verhandlung und Entscheidung auf folgendes hin: 137

Der Senat folgt in den entscheidungserheblichen Rechtsfragen im wesentlichen den Ausführungen des Landgerichts in der angefochtenen Entscheidung, die sich mit der Problematik ausführlich und sorgfältig auseinandersetzen. Ergänzend sei folgendes ausgeführt: 138

a) Die Ausführungen, mit denen die Beklagte die Entscheidungskompetenz der Zivilgerichte in Frage stellen will, überzeugen nicht. Die Beklagte übersieht hier schlichtweg, daß das 139

Gesetz selbst im Bereich des Luftverkehrs den zivilrechtlichen Nachbarschutz gegenüber der öffentlich-rechtlichen Ebene durchschlagen läßt. Nach § 11 LuftVG gilt nämlich für Flugplätze § 14 BImSchG, selbst dann entsprechend, wenn der Flugplatz öffentlichen Zwecken dient. Nach § 14 BImSchG können aber aufgrund privatrechtlicher, nicht auf besonderen Titeln beruhender Ansprüche zur Abwehr benachteiligender Einwirkungen von einem Grundstück auf ein benachbartes Grundstück zwar nicht die Einstellung des Betriebs einer unanfechtbar genehmigten Anlage, wohl aber mögliche und wirtschaftlich vertretbare Vorkehrungen verlangt werden, die die benachteiligenden Wirkungen ausschließen. Der BGH ist deshalb in den beiden Leitentscheidungen zum Flugplatzlärm ohne weiteres davon ausgegangen, daß die nachbarrechtlichen Vorschriften des BGB Anwendung finden (BGHZ 69, 105 ff. - Verkehrsflughafen D., Zahlungsklage wegen Aufwendungsersatz für Schallschutz -; 69, 118 ff. - Kleinflugplatz, Unterlassungsklage -). Das ist offenbar auch bisher von niemandem ernsthaft in Abrede gestellt worden (vgl. die Kommentierung von Lau in: Giemulla/ Lau/ Barton, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, Loseblattsammlung, Stand der 19. Ergänzungslieferung Januar 1995, zu § 11 LuftVG und die dortigen Nachweise). Die Ausführungen der Berufung der Beklagten tragen dieser Rechtslage nicht in ausreichendem Umfang Rechnung. Daß der Flugplatz H. unter § 11 LuftVG fällt, nimmt die Beklagte an späterer Stelle selbst an (Bl. 1016 d.A.).

b) Nicht gefolgt werden kann der Berufung der Beklagten auch, soweit sie (Bl. 999 - 1002 d.A.) offenbar ihre Störereigenschaft unter Hinweis auf die öffentlich-rechtliche Betriebspflicht in Abrede stellen will. 140

Zutreffend hat das Landgericht angenommen, daß die Lärmbelästigungen von der Beklagten 141 verursacht werden, weil sie den Flugplatz den startenden und landenden Flugzeugen zur Verfügung stellt (so BGHZ 69, 118, 122 f., wodurch die bei Lau a.a.O. Rn. 15 zitierte ältere Rechtsprechung und Literatur überholt ist). Allerdings hat der BGH in der zitierten Entscheidung nur ausgeführt, der dortige Beklagte habe nichts dafür vorgetragen, daß er eine Einschränkung der Betriebspflicht aufgrund der privatrechtlichen Verurteilung nicht erreichen könne (a.a.O. S. 124). Ob die Rechtslage hier im Hinblick auf das Schreiben des Regierungspräsidenten D. vom 26.01.1993 (Bl. 431, 433 d.A.) anders zu sehen ist, kann immerhin zweifelhaft sein. Denn dort wird dem Landgericht mitgeteilt, daß man nicht bereit sei, die Beklagte auch nur teilweise aus der Betriebspflicht zu entlassen. Nach Ansicht des Senats ist indes die Störereigenschaft der Beklagten zu bejahen, weil im Streitfall nicht davon ausgegangen werden kann, daß eine Verurteilung keinesfalls durchsetzbar wäre. Das Schreiben des Regierungspräsidenten enthält keine abschließende und erst recht keine auf Dauer bindende Entscheidung. Es läßt eine gewisse Abneigung gegen mit der öffentlich-rechtlichen Ordnung korrespondierende zivilrechtliche Regulierungen des Flugverkehrs erkennen. Ob diese verständlich ist, da das Nebeneinander beider Rechtsbereiche je nach Sichtweise schwer verständlich ist und zudem zu erheblichen Reibungsverlusten führen kann, mag dahinstehen. Aufgrund der Stellungnahme des Regierungspräsidenten ist jedenfalls nicht ausreichend dargelegt, warum es schlechthin unmöglich sein soll, eine teilweise Befreiung der Beklagten von ihrer Betriebspflicht zu erreichen. § 45 Abs. 1 Satz 2 LuftVZO sieht eine solche Befreiungsmöglichkeit ausdrücklich vor und stellt sie ins Ermessen der Genehmigungsbehörde. Daß die Ermessensentscheidung hier etwa aus technischen Gründen eindeutig nur im Sinne einer Ablehnung der Teilbefreiung ausfallen könne, ist nicht ersichtlich. Dann ist aber nicht zu erwarten, daß sich die Bezirksregierung im Falle einer Verurteilung der Beklagten bei der dann erneut zu erwägenden Ermessensentscheidung einer Berücksichtigung eben dieser Verurteilung verweigern wird. Davon, daß die staatliche Verwaltung einer von einem staatlichen Gericht getroffenen Entscheidung ohne durchschlagenden Grund die Anerkennung und Berücksichtigung im Rahmen zu treffender

Entscheidungen verweigern wird, kann der Senat nicht ausgehen. Auf die ausführlichen weiteren Ausführungen des Landgerichts zu diesem Punkt nimmt der Senat ergänzend Bezug.

c) Im Ansatz zutreffend hat das Landgericht mithin geprüft, ob der Kläger von der Beklagten nach § 1004 BGB die (teilweise) Unterlassung der Lärmbelästigung verlangen kann oder ob der Kläger zur Duldung dieser Einwirkungen verpflichtet ist. Die Duldungspflicht kann bestehen, wenn die (ortsübliche oder ortsunübliche) Einwirkung die Benutzung des Klägergrundstücks nur unwesentlich beeinträchtigt (§ 906 Abs. 1 BGB) oder wenn eine ortübliche Benutzung wesentliche Beeinträchtigungen mit sich bringt, diese aber nicht durch wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen verhindert werden können (§ 906 Abs. 2 BGB), ferner wenn der Kläger mit seinem Antrag letztlich eine Einstellung des Betriebes des Flugplatzes verlangt, und dies nach § 11 LuftVG in Verbindung mit § 14 BImSchG ausgeschlossen ist, und schließlich wenn es sich bei den vom Kläger verlangten Maßnahmen zwar um Vorkehrungen handelt, die die benachteiligenden Wirkungen ausschließen und die nach § 11 LuftVG in Verbindung mit § 14 BImSchG grundsätzlich verlangt werden können, wenn die konkreten Vorkehrungen aber nach dem Stand der Technik nicht durchführbar oder wirtschaftlich nicht vertretbar sind (§ 14 Satz 2 BImSchG). 142

aa) Ein Fall des § 906 Abs. 2 BGB scheidet im Streitfall offensichtlich aus. Denn es ist nicht dargetan, daß die vom Kläger verlangten bzw. die ausgeurteilten Maßnahmen für die Beklagte wirtschaftlich unzumutbar sind. 143

bb) Eine Betriebseinstellung im Sinne des § 14 BImSchG verlangt der Kläger entgegen der Ansicht der Beklagten nicht. Verkehrslenkende Maßnahmen, die den Betrieb nicht (weitgehend) zum Erliegen bringen, sind Vorkehrungen im Sinne des § 14 BImSchG (Lau a.a.O. Rn. 18). Jedenfalls dann, wenn sich Unterlassungsansprüche der Kläger in dem vom Landgericht angenommenen Umfang ergeben, kann von einer faktischen Betriebseinstellung noch nicht die Rede sein. 144

cc) Daß die verlangten bzw. ausgeurteilten Vorkehrungen nach dem Stand der Technik nicht durchführbar oder wirtschaftlich nicht vertretbar seien, ist nicht dargelegt. Ein Fall des § 14 Satz 2 BImSchG liegt demnach nicht vor. 145

d) Die Klage kann auch nicht deshalb abgewiesen werden, weil die bereits festgestellten Werte für die Lärmbelastung möglicherweise unter den Richtwerten des Landesentwicklungsplans IV, des Fluglärmgesetzes, der TA-Lärm und der DIN 18005 liegen (vgl. Bl. 1005 ff. d.A. und die Einwendungen des Klägers dazu Bl. 1143 f.) und weil nach § 906 Abs. 1 BGB in der Neufassung Immissionen in der Regel unerheblich sind, wenn sie unter bestimmten durch Normen vorgegebenen Grenzwerten liegen (zum Verhältnis von privatem und öffentlichem Immissionsschutzrecht nach der Ergänzung des § 906 Abs. 1 BGB vgl. jetzt auch Fritz NJW 1996, 573 ff). Zum einen heißt "in der Regel" gerade nicht "immer" (Palandt/Bassenge, 55.Aufl., § 906 Rn. 17). Zum anderen ergibt sich aus den Gesetzesmaterialien, die Bl. 1142 zutreffend auszugsweise zitiert sind (BT-Drs. 12/7425, S. 87 f), daß es grundsätzlich bei der Einzelfallprüfung der Gerichte bleiben soll. Die Einzelfallprüfung ist schon deshalb erforderlich, weil sich ergeben kann, daß die normierten Werte in Anbetracht des Fortschreitens der Technik nicht mehr aktuell sind (vgl. Palandt a.a.O. Rn. 19; das Fluglärmgesetz stammt beispielsweise aus dem Jahr 1971). 146

Andererseits kann nicht ohne konkrete Tatsachenfeststellung allein deshalb auf die abstrakten Werte abgestellt werden, weil sich der Kläger wegen der beim Erwerb des Hauses gegebenen Vorbelastung auf Abwehransprüche nicht berufen kann. Der Kläger hat in der 147

mündlichen Verhandlung persönlich erklärt, er habe, da er von auswärts zugezogen sei, beim Erwerb des Hauses von der Existenz des Flugplatzes nichts gewußt. Selbst wenn sich dies bei näherer Nachprüfung als unrichtig herausstellen sollte, ist die Klage keinesfalls ohne weiteres unbegründet. Zwar ist eine gegebene Vorbelastung geeignet, die Zumutbarkeitsschwelle herabzusetzen (BGH NJW 1981, 1369, 1372 = BGHZ 79, 45, 53; weitere Nachweise dort und bei BGH NJW 1995, 1823, 1824 re. Sp.). Die zuletzt genannte - von den Streithelfern zum Teil in Bezug genommene - Entscheidung, in der ein Anspruch aus enteignendem Eingriff einem Kläger aberkannt wurde, der sehenden Auges in der Lärmschutzzone 1 des Militärflugplatzes Ramstein gebaut hatte, ist indes mit dem Streitfall nicht vergleichbar. Ein Enteignungsentschädigungsanspruch ist nach der Rechtsprechung an strengere Voraussetzungen geknüpft als ein Abwehranspruch nach §§ 1004, 906 BGB (das Eigentum muß schwer und unerträglich getroffen sein, was erst bei Mittelungspegeln von 70 - 75 dB(A) tagsüber und 60 - 65 dB(A) nachts der Fall ist, vgl. BGH a.a.O. S. 1824 und 1825). Selbst wenn dem Kläger das Vorhandensein des Flugplatzes an sich bekannt gewesen sein sollte, so ist doch (bisher jedenfalls) nicht festgestellt, daß ihm auch der Umfang der Lärmbelästigungen bei Ankauf des Hauses bekannt war. Beim Kauf eines Hauses in einer beeinträchtigten städtischen Wohnlage, die nicht unmittelbar am Flugplatz liegt, kommt nach Ansicht des Senats eine Berücksichtigung der Vorbelastung eher in Form einer Lockerung der Zumutbarkeitsgrenzen, nur ausnahmsweise in Form einer Aberkennung aller Abwehransprüche in Betracht. Letztlich kommt es auch insoweit auf die Würdigung der getroffenen und noch zu treffenden Feststellungen an.

e) Die Klage kann auch nicht ohne weiteres wegen Verjährung - auf die sich die Beklagte beruft - abgewiesen werden. Die Verjährungsfrist für den Unterlassungsanspruch beginnt bei einer dauernden Folge von immer wieder erneut auftretenden Störungshandlungen mit jeder Störungshandlung von neuem (vgl. BGH NJW 1973, 2285; 1978, 262, 263; 1985, 1023, 1024; 1995, 132). 148

f) Entscheidend ist mithin, ob die das Grundstück des Klägers treffenden Lärmbelästigungen unwesentlich und deshalb vom Kläger zu dulden sind (§ 906 Abs. 1 BGB). Dies kann nur durch die Erhebung und Bewertung der dazu angetretenen Beweise geklärt werden. 149

3) Die Kostenentscheidung ist dem Landgericht vorzubehalten, da noch nicht feststeht, welche Partei letztendlich obsiegen wird. 150

Der Ausspruch der vorläufigen Vollstreckbarkeit nach § 708 Nr. 10 ZPO erfolgt, obwohl das Urteil keinen vollstreckungsfähigen Inhalt hat, im Hinblick auf § 775 Nr. 1 ZPO. 151

Die Beschwer keiner Partei übersteigt 60.000,00 DM. 152

Die Revision wird nicht zugelassen. Die die Unzulässigkeit eines Teilurteils betreffenden Rechtsfragen sind höchstrichterlich entschieden; der Senat weicht von der zitierten Rechtsprechung nicht ab. Die Ausführungen des Senats zu den Rechtsfragen, die das Nebeneinander der öffentlich - rechtlichen und der privatrechtlichen Regelungen und die Frage der Unmöglichkeit der Durchsetzung eines zivilrechtlichen Unterlassungsausspruchs angesichts der hier in Frage stehenden Vorgaben der öffentlichen Verwaltung betreffen, mögen einer höchstrichterlichen Klärung bedürfen. Sie tragen die Entscheidung aber nicht. Die Gefahr widersprüchlicher Entscheidungen besteht gerade auch deshalb, weil es in den Instanzen und bei wechselnder Besetzung der Spruchkörper und unterschiedlicher Fortführung des Rechtsstreits durch die Streitgenossen auf Klägerseite sogar in den jeweiligen Instanzen zu unterschiedlichen Entscheidungen zu den angesprochenen Rechtsfragen kommen kann. 153

Berufungsstreitwert: 50.000,00 DM	154
B.	155
Die Nebeninterventionen sind zurückzuweisen bis auf die Nebeninterventin zu 9).	156
Der Senat hat über die Zulässigkeit der Nebeninterventionen zu befinden, weil der Kläger zu 1) deren Zurückweisung beantragt hat (§ 71 Abs. 1 Satz 1 ZPO). Die mündliche Verhandlung über die Zulässigkeit der Nebeninterventionen hat in dem Senatstermin vom 17. Januar 1996 stattgefunden. Nach dem Ergebnis dieser Verhandlung muß die Zulassung der Nebeninterventionen abgelehnt werden mit Ausnahme der Nebenintervention der Nebeninterventin zu 9), welche zugelassen wird. Eine Nebenintervention ist gemäß § 71 Abs. 1 Satz 2 ZPO zuzulassen, wenn das nach § 66 Abs. 1 ZPO erforderliche rechtliche Interesse am Obsiegen der unterstützten Partei glaubhaft gemacht wird. Die Glaubhaftmachung ist im Streitfall nicht entbehrlich, denn der Kläger zu 1) hat auf Befragen des Senats, ob die von den Nebenintervenienten zur Begründung ihres Interesses vorgetragenen Tatsachen zugestanden werden, zulässigerweise mit Nichtwissen bestritten (§ 138 Abs. 4 ZPO). Die danach erforderliche Glaubhaftmachung hätte in dem Senatstermin erfolgen müssen. Denn nach § 294 Abs. 2 ZPO ist im Falle notwendiger Glaubhaftmachung eine Beweisaufnahme, die nicht sofort erfolgen kann, unzulässig. Die Nebenintervenienten hätten im Hinblick darauf Mittel der Glaubhaftmachung entweder bereits mit ihren vorbereitenden Schriftsätzen zur Akte reichen oder aber im Termin vorlegen müssen. Mit einem Bestreiten des Klägers mußten sie rechnen, da dieser bereits mit Schriftsatz vom 18. September 1995 (Bl. 988 d.A.) gerügt hatte, die Nebenintervenienten hätten ihr rechtliches Interesse nicht glaubhaft gemacht.	157
Der Senat hat erwogen, ob der Vortrag aller oder einiger Nebenintervenienten aufgrund der in der Akte befindlichen Urkunden als glaubhaft gemacht angesehen werden kann. Dies ist indes - bis auf die erwähnte Ausnahme - nicht der Fall. Die in der Akte befindlichen Urkunden betreffend einzelne Luftfahrzeuge weisen nicht mit der für einen Urkundenbeweis erforderlichen Eindeutigkeit die Zuordnung zu bestimmten Haltern aus. Dies allein würde auch die zur Nutzung des Flugplatzes H. vorgetragenen Tatsachen nicht in ausreichendem Maße glaubhaft machen.	158
Angesichts der fehlenden Glaubhaftmachung kann dahinstehen, ob ein Interesse der Nebenintervenienten bejaht werden könnte oder - was der Senat in der mündlichen Verhandlung für die Nebenintervenientin zu 1) schon angedeutet hat - verneint werden müßte.	159
Etwas anderes gilt für die Nebeninterventin zu 9). Es ist im vorliegenden Rechtsstreit stets unstreitig gewesen, daß die Nebeninterventin zu 9) auf dem Flugplatzgelände unter anderem eine Flugschule betreibt und in erheblichem Umfang an den Motorflugbewegungen, die von dem Flugplatz ausgehen, beteiligt ist (vgl. Tatbestand des angefochtenen Urteils, Seite 6 f). Unter diesen Umständen ist eine weitere Glaubhaftmachung nicht erforderlich, das Bestreiten des Klägers mit Nichtwissen, das im Widerspruch zu dem unstreitigen Vortrag der Parteien in der Sache steht, unzulässig.	160
Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Nebeninterventionen kann mit der Entscheidung über die Berufungen verbunden werden (vgl. BGH NJW 1982, 2070).	161
Einer ausdrücklichen Entscheidung über die Berufungen der Nebenintervenienten bedarf es nicht, da auch die Beklagte als die unterstützte Partei im selben Umfang Berufung eingelegt	162

hat und der Senat darüber entscheidet. Daß bis zu der hier rechtskräftig (vgl. dazu noch unten) erfolgten Zurückweisung von Nebeninterventionen die Prozeßhandlungen der Nebenintervenienten wirksam waren (§ 71 Abs. 3 ZPO), ergibt sich aus dem Gesetz und erfordert keinen besonderen Ausspruch.

Über die Kosten des Zwischenstreits mußte der Senat gesondert entscheiden (vgl. Zöller/Vollkommer a.a.O. § 71 Rn. 7 mit weiteren Nachweisen). Die Quotierung unter den Nebenintervenienten ergibt sich aus der der nachfolgenden Streitwertfestsetzung zu entnehmenden unterschiedlichen Beteiligung der Nebenintervenienten am Zwischenstreit. Der Senat hat die Streitwerte unter Zugrundlegung der zum Interesse der Nebenintervenienten in unterschiedlicher Weise vorgetragenen Tatsachen unter Berücksichtigung des für den Streit der Parteien festgesetzten Streitwertes nach § 3 ZPO geschätzt. 163

Der Festsetzung einer Beschwer oder der Entscheidung über die Zulassung der Revision bedarf es für den Zwischenstreit nicht. Die vorliegende Entscheidung des Senats über die Zulässigkeit der Nebeninterventionen ist sogleich rechtskräftig (§§ 71 Abs. 2, 567 Abs. 4 ZPO, vgl. ferner BGH NJW 1982, 2070), eine nach rechtskräftiger Zurückweisung der Nebeninterventionen von den Nebenintervenienten eingelegte Revision wäre unzulässig (§ 548 ZPO, vgl. ferner BGH a.a.O.; BGHZ 76, 299, 301 f.). 164

Streitwerte für den Zwischenstreit: 165

betreffend die Nebenintervenienten zu 2), 3), 4), 5), 7), 8), 10), 11), 12), 13), 14): jeweils 3.000,00 DM, 166

betreffend die Nebenintervenientin zu 1): 7.000,00 DM, 167

betreffend die Nebenintervenientin zu 6): 10.000,00 DM, 168

betreffend die Nebenintervenientin zu 9): 15.000,00 DM, 169

insgesamt also 65.000,00 DM. 170