Oberlandesgericht Köln, 2 U 5/97

Datum:	17.01.2001
Gericht:	Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper:	2. Zivilsenat
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	2 U 5/97
ECLI:	ECLI:DE:OLGK:2001:0117.2U5.97.00

Vorinstanz:	Landgericht Bonn, 3 0 65/91

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten und der Nebe-nintervenienten zu 16), 18) und 19) wird unter Zurückweisung der Berufung des Klägers zu 1) das am 13. Dezember 1996 verkündete Urteil der 3. Zivilkammer des Landgerichts Bonn - 3 O 65/91 - abgeändert und wie folgt neu gefaßt: Die Klage wird abgewiesen. Gerichtskosten I. Instanz, die durch den Erlaß des Teilurteils der 3. Zivilkammer des Landge-richts Bonn vom 5. Mai 1995 entstanden sind, sowie des Berufungsverfahrens - 2 U 98/95 O-berlandesgericht Köln - werden nicht erhoben. Die durch die erstinstanzliche Beweisaufnahme entstandenen Kosten und die außergerichtlichen Kosten des Nebenintervenienten zu 15) hat der Kläger zu 1) zu tragen. Die erstinstanzlich angefallenen außergericht-lichen Kosten der Beklagten und der Nebenin-tervenientin zu 9) haben der Kläger zu 1) zu 30 % und die Kläger zu 2) bis 5) zu je 17,5 % zu tragen. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten sowie der Nebenintervenientin zu 9) des Beru-fungsverfahrens - 2 U 98/95 - hat der Kläger zu 1) zu tragen. Eine weitere Kostenerstattung des erstinstanz-lichen Verfahrens und des Berufungsverfahrens - 2 U 98/95 - findet nicht statt. Die Kosten des Berufungsverfahrens - 2 U 5/97 - einschließlich der den Nebenintervenienten zu 9), zu 16), zu 18) und zu 19) entstandenen außergerichtlichen Kosten hat der Kläger zu tragen. Hinsichtlich der Kosten des Zwischenstreits und der außergerichtlichen Kosten der weiteren Nebenintervenienten bleibt es bei den Kosten-entscheidungen in dem Urteil des Senates vom 6. Mai 1996 - 2 U 98/95 - und in dem Zwischenurteil vom 30. Juli 1997 - 2 U 5/97 - . Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

T a t b e s t a n d 1

2

Die Beklagte ist eine im Jahr 1953 als gemeinnützig gegründete GmbH mit dem Gesellschaftszweck, durch die Bereitstellung eines Flugplatzes den Flugsport zu fördern. Sie betreibt den Verkehrslandeplatz B.-H.. Dieser liegt etwa 11 km südlich vom Verkehrsflughafen K.-B.. 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 113º (RWY ..) und der Richtung 293 º (RWY 29). Mit Urkunde vom 11. November 1964 erteilte der Regierungspräsident Düsseldorf der Beklagten die nach § 6 LuftVG erforderliche Genehmigung "zur Anlage und zum Betrieb des Landeplatzes des allgemeinen Verkehrs- und Segelfluggeländes B.-H." (Bl. 135 ff. d. GA.), die in den Fassungen der Änderungsgenehmigungen vom 9. September 1971 (Bl. 141 ff. d. GA.), vom 17. Juli 1991 (Bl. 279 ff. d.GA.), vom 19. März 1993 (Bl. 1022 ff. d.GA.), vom 13. Dezember 1993 (Bl. 1027 ff. d.GA.), vom 27. November 1995 (Bl. 1200 ff. d.GA.), 26. November 1997 und 7. September 1999 (Bl. 2423 ff. d.GA.) bis heute fortgilt. Hiernach ist der Flugplatz zugelassen für Motorflugzeuge und Drehflügler bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5.700 kg, selbststartende Motorsegler sowie Segelflugzeuge und nicht selbststartende Motorsegler bei Durchführung von Winden- und Flugzeugschlepp sowie dreiachgesteuerten Ultraleichtflugzeugen. Der Flugbetrieb darf nur während der Tagesstunden und nur unter Sichtflug-Wetterbedingungen durchgeführt werden. 3

Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre wurden der Ortsteil N. und die Wohngegend D.Straße/P.W. für die Bebauung freigegeben. Mittlerweile ist der Flugplatz, dessen Anfänge auf die Zeit vor dem 1. Weltkrieg zurückgehen, teilweise von Wohnbebauung umfaßt worden. Östlich vom Landeplatz befindet sich nunmehr 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. 4

Der Kläger zu 1) und die früheren Kläger zu 2) bis 5) 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 ..", die Grundstücke der Kläger zu 3) und 4} sind von der Schneise weiter entfernt. Der Kläger zu 1) hatte sein Hausgrundstück durch notariellen Kaufvertrag vom 19. Juni 1985 (Urkunden-Nr. 1656/1985 des Notars B. in B.; Bl. 1410 ff. d.GA.) zu einem Kaufpreis von 340.000,00 DM erworben. 5

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 Köln, des Rhein-Sieg-Kreises sowie der Städte B. und St.A.. 6

Am 24. März 1983 versah der Regierungspräsident Düsseldorf die für den Flugplatz H. erteilte Genehmigung 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.GA.). Danach wurden in der Zeit vom 1. April bis 30. September an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen Flüge von Motorflugzeugen mit einer Flugzeit von weniger 7

als 60 Minuten untersagt, davon ausgenommen Streckenflüge (Flüge mit Landung auf einem anderen Flugplatz), Flüge zur gewerblichen Personenbeförderung gemäß § 20 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, Flüge mit Motorseglern und Flüge mit Motorflugzeugen, die andere Luftfahrzeuge schleppen.

Der Flugplatz H. unterliegt zudem der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. August 1976 (Landeplatzverordnung, BGBl I 2216; Bl. 147 d. GA.). Unter dem 26. August 1986 traf der Regierungspräsident Düsseldorf für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz B.-H. eine Regelung (- I - 185/86; Bl. 316 d.GA.), wonach Flüge mit einer Flugzeit unter 20 Minuten werktags in der Zeit vor 8.00 Uhr, von 12.00 bis 14.00 Uhr und nach 18.00 Uhr, Sonn- und Feiertags in der Zeit vor 8.00 Uhr und nach 12.00 Uhr untersagt sind. Motorflugzeuge, die den erhöhten Schallschutzanforderungen nach § 4 Abs. 2 der Verordnung über zeitliche Einschränkungen des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. August 1976 entsprechen, sind von diesen Beschränkungen ausgenommen. 8

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. März 1988 die Landesanstalt für Immissionsschutz Nordrhein-Westfalen (LIS), im Umfeld des Landeplatzes H. Geräuschmessungen durchzuführen. Der von der LIS am 25. November 1988 erstellte Bericht (Bl. 42 ff., 60 ff. d.GA.) beruhte auf Geräuschmessungen für die vom Landeplatz in Richtung Osten (RWY ..) startenden Flugzeuge. Die Messungen erfolgten in den Monaten Juni, Juli und August 1988 mit Hilfe einer dauernd betriebsbereiten Meßstation auf dem Grundstück D.S. 49 a. Die festgestellten maximalen Schalldruckpegel der Geräusche startender Flugzeuge lagen am Meßpunkt D.S. im Bereich zwischen 56 und 92 dB (A). Der Fluglärmbeurteilungspegel der Fluggeräusche betrug an Tagen mit Flugbetrieb zwischen 36 und 63 dB (A). Weiterhin gelangte das LIS zu dem Ergebnis, daß an dem Meßpunkt der maßgebliche Fluglärmbeurteilungspegel von 55 dB (A) bei etwa 40 Starts pro Tag in Richtung RWY .. und von 60 dB (A) bei 70 bis 90 Starts in Richtung RWY .. erzeugt wird. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Bericht des LIS vom 25. November 1988 verwiesen. 9

Am 17. Juli 1991 erließ der Regierungspräsident Düsseldorf eine Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz B.-H. - I-171/91 - (Bl. 268, 279 ff. d.GA.). Danach sind - modifiziert durch den Widerspruchbescheid vom 19. März 1993 (Bl. 1022 ff. d.GA.) Flüge mit einer Flugzeit von weniger als 30 Minuten an Werktagen vor 9.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach 19.00 Uhr sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen vor 9.00 Uhr und nach 13.00 Uhr untersagt. In der Zeit vom 1. April bis 30. September sind an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr generell alle nicht gewerblichen Starts in Richtung "RWY .." untersagt, ausgenommen Leichtflugzeuge und Motorsegler, die den erhöhten Schallschutzanforderungen gemäß § 4 Abs. 2 der VO über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. August 1976. In dieser Zeit gilt zudem an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen ganztägig in Richtung .. ein Startverbot für den Flugzeugschlepp. Ausgenommen hiervon sind ebenfalls Motorflugzeuge, die den erhöhten Schallschutzanforderungen gemäß § 4 Abs. 2 der VO vom 16. August 1976 entsprechen. 10

Der Betrieb auf dem Flugplatz der Beklagten unterliegt nunmehr der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 5. Januar 1999 (BGBl. I S. 35; Bl. 2094 ff. d.GA.). Für den Fluglatz H. sind zusätzlich Sonderregelungen getroffen worden (Bl. 2097 d.GA.). Danach sind in der Zeit vom 11

1. April bis 30. September, wenn die Startrichtung "RWY .." in Betrieb ist, an Sonn- und Feiertagen zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr Starts nur mit zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen (Auspuff/Luftschraube) möglich. Von montags bis freitags vor 9.00 Uhr und nach 19.00 Uhr dürfen Flüge nur mit einer Mindestflugzeit von 30 Minuten ("nach SS 60 Minuten") durchgeführt werden.

Eine erhebliche Quote der Motorflugbewegungen bezieht sich auf Flüge der L.-L.-B. GmbH, die auf einem an den Flughafen angrenzenden Gelände unter anderem eine Flugschule betreibt. Deren Flüge werden ebenfalls über die Start- und Landebahn in H. abgewickelt, wozu die Beklagte sich gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen eines Mietvertrages verpflichtet hat. 12

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, im Jahre 1992 auf 24.140, im Jahre 1993 auf 23.552, im Jahre 1994 auf 23.827, im Jahre 1995 auf 23.519, im Jahre 1996 auf 22.438, im Jahre 1997 auf 18.975 und im Jahre 1998 auf 18.506 (Aufstellung Bl. 2421 d.GA.). 13

Die Kläger haben die Auffassung vertreten, der von dem Flugbetrieb des Flugplatzes H. ausgehende Lärm stelle eine erhebliche Belästigung dar, so daß die Grundstückseigentümer von der Beklagten Unterlassung der Beeinträchtigung verlangen könnten. Sie 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, die gegenwärtige und künftig zu erwartende Situation sei für sie unzumutbar und die Beklagte sei für einen Unterlassungsanspruch passivlegitimiert. Diese sei in der Lage, eine Beeinträchtigung der Grundstücke zu verhindern. Die Störereigenschaft der Beklagten entfalle nicht wegen ihrer Betriebspflicht als Landeplatzhalterin oder des Flugplatzzwangs für die Luftfahrer. Sie - die Kläger - seien nicht zur Duldung der Lärmeinwirkungen verpflichtet, da diese wesentlich und nicht ortsunüblich seien. Die Frage der Wesentlichkeit einer Beeinträchtigung sei anhand der Richtwerte der TA-Lärm und der VDI-Richtlinie 2058 zu beurteilen. Diesbezüglich haben sie behauptet, alle klägerischen Grundstücke seien durch die Festsetzungen des geltenden 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 zudem nicht als ortsüblich hinzunehmen, was sich aus der landschaftlichen Umgebung des Flugplatzes, der Siedlungspolitik der Stadt St.A. und dem Umweltbewußtsein der Bevölkerung ergebe. Selbst wenn man von einer Ortsüblichkeit der Fluglärmimmisionen ausginge, wäre die Klage begründet, weil die Beklagte nicht den Nachweis führen könne, daß 14

ihr eine Abhilfe durch wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen unmöglich sei. Der Kläger zu 1) hat behauptet, beim Erwerb des Grundstücks 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. November 1993 (Bl. 571 f. d. GA.) - beantragt, 15

16

17

1. 18

19

20

die Beklagte zu verurteilen, 21

22

23

a) 24

25

26

Starts von Motorflugzeugen, Hubschraubern und Motorseglern in östlicher Richtung 27

28

29

- vor 08.00 Uhr und nach 20.00 Uhr sowie zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr und an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen ab 13.00 Uhr zu unterlassen, 30

31

32

- 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; 33

34

35

b) 36

37

38

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

hilfsweise:

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

2.

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

Die Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

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 öffentlich-rechtliche Bestimmungen eröffnet und nur hoheitlich beschränkbar. Weiter hat die Beklagte die Ansicht vertreten, 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 zu 1) bis 5) jedoch nicht überschritten. Hierbei sei auch zu berücksichtigen, daß der Wohnbereich, zu dem die Grundstücke der Kläger zu 1) bis 5) gehören, von Anfang an den Lärmbelästigungen ausgesetzt war, die schon vor der Schaffung der Wohnbebauung von dem Flugplatzbetrieb

ausgingen. Die Beklagte hat geltend gemacht, die Feststellungen des LIS-Gutachtens seien unzutreffend und zudem durch die tatsächliche Entwicklung überholt. Die Änderungsgenehmigung des Regierungspräsidenten vom 17. Juli 1991 habe zu einer Verringerung der Lärmbelastungen geführt, die Zahl der Motorstarts sei stark rückläufig. Startbewegungen von mehr als 170 an einem einzigen Tag kämen praktisch nicht mehr vor. Auch habe sich der sogenannte Flottenmix, d.h. 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. 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 teilweisen Betriebsstillegung gleich und wären mit § 11 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 die 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. Zudem hat die Beklagte geltend gemacht, die Kläger hätten bei Erwerb und Bebauung ihres Grundbesitzes die heutige Benutzerfrequenz des Flugplatzes und damit den heutigen Geräuschemissionen entsprechenden Flugbetrieb gekannt und die Geräuscheinwirkungen wissentlich in Kauf genommen. 57

Das Landgericht hat eine Auskunft des Regierungspräsidenten Düsseldorf eingeholt sowie Beweis erhoben durch Einholung eines schriftlichen Gutachtens des TÜV R. und Inaugenscheinnahme. Wegen des Inhalts und des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Verfügung vom 29. Oktober 1992 (Bl. 429 d. GA.), die schriftlichen Auskünfte des Regierungspräsidenten Düsseldorf vom 26. Januar 1993 (Bl. 431 ff. d.GA.), vom 3. März 1993 (Bl. 447 ff. d. GA.), vom 18. März 1993 (Bl. 451 ff. d.GA.), vom 19. März 1993 (Bl. 473 d.GA.), den Beweisbeschluß vom 10. November 1993 (Bl. 563 ff. d.GA.) in Verbindung mit den Beschlüssen vom 28. Mai 1994 (Bl. 599 d.GA.) und vom 12. November 1994 (Bl. 653 d.GA.), auf das schriftliche Sachverständigengutachten des TÜV R. vom 14. Oktober 1994 {Anlage zum Schreiben vom 14. Oktober 1994, Bl. 643 d.GA.) und die ergänzende Stellungnahme vom 13. Dezember 1994 (Bl. 659 ff. d.GA.) sowie auf die Sitzungsniederschriften vom 13. Oktober 1993 (Bl. 553 ff. d.GA.), vom 28. Mai 1994 (Bl. 598 ff. d.GA.) sowie vom 12. November 1994 (Bl. 651 ff. d.GA.) Bezug genommen. 58

Wegen des weitergehenden umfangreichen Sachvortrages der Parteien in erster Instanz wird ergänzend auf den Tatbestand nebst Verweisungen der angefochtenen Entscheidung, die Schriftsätze und die überreichten Unterlagen Bezug genommen. 59

Durch Teilurteil vom 5. Mai 1995 (Bl. 744 ff. d.GA.) 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 8.00 Uhr und nach 20.00 Uhr sowie 60

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. Gleichzeitig hat es für jeden Fall der Zuwiderhandlung die Festsetzung eines Ordnungsgeldes bis zur Höhe von 10.000,00 DM angedroht. Die weitergehende Klage des Klägers zu 1) hat das Landgericht abgewiesen.

Gegen dieses Teilurteil haben sowohl der Kläger zu 1), die Beklagte als auch die Nebenintervenienten zu 1) bis 14), die dem Rechtsstreit mit der Berufungseinlegung auf Seiten der Beklagten beigetreten sind, jeweils Rechtsmittel eingelegt. Mit Urteil vom 6. März 1996 - 2 U 98/95 - (Bl. 1300 ff. d.GA.) in Verbindung mit dem Berichtigungsbeschluß vom 26. August 1996 (Bl. 1455 ff. d.GA.) hat der Senat die Entscheidung des Landgerichts Bonn aufgehoben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Berufungsverfahrens, an das Landgericht zurückverwiesen. Zugleich hat er die Nebeninterventionen zu 1) bis 8) und 10) bis 14) zurückgewiesen und die Nebenintervention der Nebenintervenientin zu 9) zugelassen. 61

Zur Begründung hat der Senat ausgeführt, das Landgericht habe verfahrensfehlerhaft durch Teilurteil entschieden. Es bestehe die Gefahr widersprüchlicher Entscheidungen über die Klage des Klägers zu 1) einerseits und die Klagen der übrigen Kläger andererseits. Zudem hat der Senat für die neue erstinstanzliche Verhandlung und Entscheidung darauf hingewiesen, die Entscheidungskompetenz der Zivilgerichte sei gegeben, soweit nicht die Einstellung des Betriebs einer unanfechtbar genehmigten Anlage, wohl aber mögliche und wirtschaftlich vertretbare Vorkehrungen verlangt würden, die die behaupteten benachteiligenden Wirkungen ausschlössen (§ 14 BImSchG). Die Eigenschaft der Beklagten als Störerin könne nicht im Hinblick auf die öffentlich-rechtliche Betriebspflicht in Frage gestellt werden. Es könne nicht davon ausgegangen werden, daß eine Verurteilung nicht durchsetzbar wäre. Es sei nicht ausreichend dargelegt, daß keine teilweise Befreiung der Beklagten von ihrer Betriebspflicht zu erreichen sei. Das Schreiben des Regierungspräsidenten enthalte keine abschließende und auf Dauer bindende Entscheidung. Die Klage könne auch nicht deshalb abgewiesen werden, weil die festgestellten Werte für die Lärmbelastung möglicherweise unter den Richtwerten des Landesentwicklungsplans IV, des Fluglärmgesetzes, der TA-Lärm und der DIN 18005 liegen. Auch nach der Ergänzung des § 906 Abs. 1 BGB sei eine Einzelfallprüfung erforderlich. Beim Kauf eines Hauses in einer beeinträchtigten Wohnlage komme eine Berücksichtigung der Vorbelastung in Form einer Lockerung der Zumutbarkeitsgrenzen in Betracht. Hierzu sei eine Würdigung der getroffenen und noch zu treffenden Feststellungen erforderlich. Entscheidend sei mithin, ob die das Grundstück des Klägers zu 1) treffenden Lärmbelästigungen wesentlich oder unwesentlich und mithin vom Kläger zu 1) zu dulden seien. Dies könne nur durch Erhebung und Bewertung der angetretenen Beweise geklärt werden. Die Revision hat der Senat nicht zugelassen, da die die Entscheidung tragenden Rechtsfragen - Unzulässigkeit eines Teilurteils - höchstrichterlich entschieden sind. Zugleich hat der Senat über die Kosten des Zwischenstreits abschließend entschieden und die weitergehende Kostenentscheidung dem Landgericht übertragen. 62

Nach der Zurückverweisung des Rechtsstreits an das Landgericht haben die Kläger zu 2) bis 5) in der mündlichen Verhandlung vom 9. Juli 1996 die Klage mit Zustimmung der Beklagten zurückgenommen (Bl. 1442 d.GA.). 63

Der Kläger zu 1) hat auf seine früheren Ausführungen verwiesen und ergänzend ausgeführt, es sei bereits seit der Wiederzulassung des Motorflugbetriebes im Jahre 1955 zu Beschwerden von Anwohnern gekommen. Der Beklagten sei eine Beschränkung des Flugbetriebes auch wirtschaftlich zuzumuten. Gegebenenfalls müßten die Startgebühren 64

erhöht werden. Die Feststellung des TÜV Rheinland in seinem Gutachten vom 14. Oktober 1994 und der ergänzenden Stellungnahme vom 13. Dezember 1994 deckten sich mit denen der LIS in puncto Maximalpegel, Zahl und Häufigkeit der Starts. Soweit eine Divergenz bei der Errechnung der Mittelungspegel auftrete, beruhe dies darauf, daß der TÜV nicht den gemäß DIN 45643 Teil 3 Abschnitt 6 vorgeschriebenen Zuschlag von 6 dB (A) für die Tagesrandstunden berücksichtigt habe. Es treffe nicht zu, daß das Vorhandensein von Schallschutzvorkehrungen wesentliches Kriterium für die Höhe der Fluglärmpegel wären. Daher hätten der TÜV wie die LIS zutreffend die Feststellungen zum Zusammenhang zwischen Fluglärmbeurteilungspegel und Anzahl der Starts auf der Basis der im jeweiligen Meßzeitraum tatsächlich erfolgten Startvorgänge getroffen. Die von der Kammer noch für zulässig erachteten 100 Starts seien insbesondere dann unzumutbar, wenn sich die "Startmenge" zeitlich balle.

Der Kläger hat nunmehr beantragt, 65

66

67

1. 68

69

70

die Beklagte zu verurteilen, 71

72

73

a) 74

75

76

Starts von Motorflugzeugen, Hubschraubern und Motorseglern in östlicher Richtung 77

78

79

aa) 80

81

82

vor 08.00 Uhr und nach 20.00 Uhr sowie zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr und an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen ab 13.00 Uhr zu unterlassen, 83

84

85

bb)

in den Stunden von 08.00 Uhr bis 13.00 Uhr und 15.00 Uhr 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 Bruchteil von Starts sind aufzurunden.

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 Ziffer 6 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 13. März 1979 (BGBl I S. 307) nachgewiesen haben, daß das Luftfahrzeug den erhöhten Schallschutzanforderungen der Landeplatzverordnung vom 16. August 1987 (BGBl I S. 2216) entspricht;

2.

hilfsweise,

für den Fall daß die Kammer mehr als 30 Starts pro Tag für zulässig hält, die Beklagten zu verurteilen, höchstens 4 Starts pro Stunde durchführen zu lassen.

3.

108

109

der Beklagten anzudrohen, daß für jeden Fall der Zuwiderhandlung ein Ordnungsgeld bis zur Höhe von 10.000,00 DM gegen sie festgesetzt wird. 110

Die Beklagte hat beantragt, 111

112

113

die Klage abzuweisen und den Klägern zu 2) bis 5) die insoweit entstandenen Kosten des Rechtsstreits aufzuerlegen. 114

Die Nebenintervenientin zu 9) sowie der mit Schriftsatz vom 16. September 1996 dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten beigetretene Nebenintervenient zu 15) haben sich dem Antrag der Beklagten angeschlossen. 115

Die Beklagte hat ihren früheren Sachvortrag wiederholt und ergänzend ausgeführt, sowohl die Bezirksregierung Düsseldorf als die für den Betrieb des Flugplatzes H. zuständige Luftfahrtbehörde als auch das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr als die zuständige Oberste Landesbehörde seien auch in Kenntnis der im vorliegenden Rechtsstreit ermittelten Werte über Lärmbelastungen und des Teilurteils der Kammer vom 5. Mai 1995 und des Urteils des Senates vom 6. März 1996 - 2 U 98/95 - nicht bereit, die Betriebspflicht im Umfange der erstinstanzlich ausgeurteilten Beschränkungen einzuschränken. Diese lehnten ebenfalls eine Befreiung nach § 45 LuftVZO ab. Die von dem Landgericht in dem Teilurteil ausgeurteilten Vorkehrungen, mit denen die Lärmbelastung verringert werden soll, seien wirtschaftlich nicht vertretbar. Das Betriebsergebnis würde sich durch den Einnahmeausfall und durch die Einstellung von Kontrollpersonal jährlich um mehr als 240.000,00 DM verschlechtern. Eine Erhöhung der Landegebühren sei am Markt nicht durchsetzbar. Dies würde dazu führen, daß sie - die Beklagte - ihren Betrieb einstellen müßte, da sie ansonsten illiquide und überschuldet wäre. 116

Die Nebenintervenientin zu 9) hat sich den Ausführungen der Beklagten angeschlossen und ergänzend geltend gemacht, für die Frage der Wesentlichkeit der Beeinträchtigung sei das Gutachten des TÜV Rheinland vom 14. Oktober 1994 nicht mehr repräsentativ, da sie seit 1994 über eine halbe Million DM in den Lärmschutz investiert habe. Auch andere Nutzer des Flugplatzes hätten Lärmschutzeinrichtungen angeschafft. Der Kläger habe bei dem Kauf des Hauses nicht nur den vom Flugplatz ausgehenden Lärm wahrnehmen, sondern aus dem Wohnzimmerfenster den Verkehrslandeplatz sehen können. 117

Der Nebenintervenient zu 15) hat sich darauf berufen, es könne keine Beschränkung für alle Motorsegler ausgesprochen werden. Der von ihm genutzte Flugzeugtyp sei zwar als Motorsegler einzustufen, er werde aber von einer Seilwinde in die Luft gebracht und der Motor sei nur als sogenannte "Heimkommhilfe" konzipiert. 118

Das Landgericht hat durch Beschluß vom 29. Oktober 1996 (Bl. 1496 ff. d.GA.) Beweis erhoben durch Vernehmung des Zeugen L.. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das Sitzungsprotokoll vom 15. November 1996 (Bl. 1517 ff. d.GA.) verwiesen. 119

120

Mit Urteil vom 13. Dezember 1996 (Bl. 1540 ff. d.GA.) hat das Landgericht die Beklagte verurteilt, Starts von Motorflugzeugen und eigenstartenden Motorseglern in östlicher Richtung vor 8.00 Uhr und nach 20.00 Uhr sowie werktäglich zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ab 13.00 Uhr nicht zuzulassen und täglich auf 100 Starts zu beschränken. Zugleich hat es der Beklagten für jeden Fall der Zuwiderhandlung die Festsetzung eines Ordnungsgeldes bis zur Höhe von 10.000,00 DM angedroht.

Zur Begründung hat es im wesentlichen unter Bezugnahme auf die Ausführungen in dem Teilurteil vom 5. Mai 1995 ausgeführt, dem Kläger zu 1) stehe gegen die Beklagte aus § 1004 Abs. 1 BGB ein Unterlassungsanspruch zu. Die durch den Flugbetrieb auftretenden Beeinträchtigungen seien unter Berücksichtigung der Eindrücke, die die Kammer während der beiden Ortstermine gewonnen habe, und der Darlegungen des Sachverständigen wesentlich. Die Beeinträchtigungen würden nicht durch eine ortsübliche Benutzung des Flugplatzgrundstücks herbeigeführt. Die Beklagte sei passivlegitimiert. Sie sei Störerin im Sinne des § 1004 Abs. 1 S. 1 BGB. Die 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 .." die Nachbargrundstücke, unter anderem das des Klägers zu 1), teilweise überflögen. Der Passivlegitimation der Beklagten stünden deren vertragliche Bindungen sowie die erteilte Betriebsgenehmigung nicht entgegen. Das Schreiben des Regierungspräsidenten Düsseldorf vom 26. Januar 1993 führe zu keiner anderen Beurteilung. Selbst für den Fall, daß die erforderliche Mitwirkung der Behörde nicht erreicht werden könne, bestehe der Anspruch des Klägers zu 1) in dem zuerkannten Umfang. Eine Flugplatzbetriebs- oder Anlagegenehmigung könne aus Gründen des Lärmschutzes widerrufen werden. Zwar liege der Widerruf eines Verwaltungsaktes im Ermessen der zuständigen Behörde; dieses Ermessen sei jedoch rechtlich gebunden. Ein Verhalten des Regierungspräsidenten, welches den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm nicht berücksichtige, sei mit § 40 VwVfG nicht vereinbar. Zudem binde ein Zivilurteil auch die Verwaltungsbehörde. 121

Der Kläger zu 1) könne von der Beklagten eine zeitliche und zahlenmäßige Beschränkung der Starts von Motorflugzeugen und Motorseglern - nicht Hubschraubern - in östlicher Richtung verlangen. Dagegen könne der Kläger zu 1) keine Gestaltung des Flugbetriebes fordern, bei der bestimmte Einzelschalldruckpegel bzw. ein bestimmter Fluglärmbeurteilungspegel vor den geöffneten Fenstern seines Hauses nicht überschritten werde. Bei einer Beschränkung der täglich außerhalb der Ruhezeiten zulässigen Startzahl auf 100 sei gewährleistet, daß die Fluglärmbeeinträchtigung des Klägers zu 1) nicht mehr wesentlich sei. Dies entspreche in etwa einem Beurteilungspegel von 55 dB (A). Demgegenüber bestehe kein Anspruch des Klägers, in die festgestellten Beschränkungen auch Hubschrauber mit einzubeziehen. Der Sachverständige habe diesbezüglich festgestellt, daß deren Geräuscheinwirkungen zu vernachlässigen seien. 122

Dem Unterlassungsanspruch des Klägers zu 1) stehe nicht entgegen, daß die Bebauung in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens zeitlich nach der Inbetriebnahme des Flughafens erfolgte. Ebensowenig schließe § 11 LuftVG in Verbindung mit § 14 BImSchG den ausgeurteilten Anspruch des Klägers zu 1) aus. Eine Duldungspflicht des Klägers zu 1) folge schließlich nicht aus den Grundsätzen der Beschränkung von Abwehrrechten gegenüber gemeinwichtigen Betrieben. 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 regele. Die Beklagte könne sich nicht auf eine Verwirkung der Rechte berufen. 123

Ergänzend hat sich die Kammer den Ausführungen des Senates in dem Urteil vom 6. März 1996 angeschlossen und zusätzlich ausgeführt, der Vortrag der Beklagten, die Bezirksregierung und das Ministerium für Wirtschaft lehnten eine Einschränkung der Betriebspflicht der Beklagten und eine Befreiung ab, führe zu keiner anderen Beurteilung.

Gegen das seinem erstinstanzlichen Prozeßbevollmächtigten am 2. Januar 1997 (Bl. 1648 d.GA.) zugestellte Urteil hat der Kläger zu 1) mit einem am 31. Januar 1997 beim Berufungsgericht eingegangen Schriftsatz (Bl. 1708 ff. d.GA.) Berufung eingelegt und diese nach Verlängerung der Berufungsbegründung bis 1. April 1997 (Bl. 1770 d.GA.) mit an diesem Tag eingegangenem Schriftsatz (Bl. 1771 ff. d.GA.) begründet. 124

Die Beklagte hat gegen das ihrem erstinstanzlichen Prozeßbevollmächtigten am 30. Dezember 1996 (Bl. 1649 d.GA.) zugestellte Urteil mit einem am 29. Januar 1997 beim Berufungsgericht eingegangenen Schriftsatz (Bl. 1669 ff. d.GA.) ebenfalls Berufung eingelegt und diese nach entsprechender Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist (Bl. 1767 d.GA.) mit am 1. April 1997 eingegangenen Schriftsatz (Bl. 1788 ff. d.GA.) begründet. Mit Schriftsatz vom 19. Februar 1997 (Bl. 1761 d.GA.) ist die Nebenintervenientin zu 9) dem Berufungsverfahren auf Seiten der Beklagten beigetreten. 125

Die Nebenintervenienten zu 16) bis 20) haben durch am 31. Januar 1997 beim Berufungsgericht eingegangenen Schriftsatz (Bl. 1680 ff. d.GA.) Berufung eingelegt und diese nach entsprechender Verlängerung der Berufungsbegründungsschrift (Bl. 1764 d.GA.) mit einem am 1. April 1997 eingegangenen Schriftsatz (Bl. 1849 ff. d.GA.) begründet. 126

Der Kläger verfolgt sein Klageziel weiter und wiederholt und ergänzt hierzu sein bisheriges Vorbringen. Er begehrt weiterhin die Einbeziehung der Hubschrauberstarts in die Startbeschränkungen und macht geltend, bei dem Unterlassungsanspruch könne nicht zwischen Starts von Motorflugzeugen und Hubschraubern differenziert werden. Es fehle eine gesicherte Entscheidungsgrundlage, weil das eingeholte Gutachten des TÜV Rheinland die von Hubschrauberstarts ausgehende Lärmbeeinträchtigungen nicht gemessen habe. Demgegenüber ergebe sich aus dem LIS-Gutachten, daß an den Tagen mit geringem Flugbetrieb der Fluglärm durch Hubschrauberstarts um etwa 1 dB(A) erhöht werde. Der Überflug eines Hubschraubers nach dem Start sei mindestens ebenso störend wie der eines Motorflugzeugs. 127

Startbeschränkungen seien auch für Sonnabende in der Zeit ab 15.00 Uhr auszusprechen. Insoweit sei unter Berücksichtigung des verstärkten Umweltbewußtseins ein erhöhtes Ruhebedürfnis der Bevölkerung anzuerkennen. Die vom Landgericht ausgeurteilte Beschränkung auf 100 Starts pro Tag beruhe auf einer unzutreffenden Bewertung aller maßgeblichen Faktoren. Eine umfassende Würdigung ergebe, daß nach dem Empfinden eines betroffenen verständigen Durchschnittsmenschen die Beeinträchtigung maximal bei 15 Starts pro Tag noch als unwesentlich angesehen werde. Die Einbeziehung einer Vorbelastung durch die von Straßen ausgehenden Geräuschimmissionen der Umgebung sei nicht gerechtfertigt. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Auswirkungen einer Gemengelage, die zu einer Art Mittelwertbildung führe, könne nicht auf § 906 BGB übertragen werden. Aus den Grundsätzen des nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnisses könnten sich nur ausnahmsweise Einschränkungen der Schutzwürdigkeit ergeben. Wegen des Abstands zwischen dem Grundstück des Klägers und dem Flugplatz fehle es bereits an einem solchen Gemeinschaftsverhältnis. Zutreffend habe das Landgericht auf einen Mittelungspegel von 55 dB(A) abgestellt. Bei einer Gesamtwürdigung sei insbesondere auch zu berücksichtigen, daß der Fluglärm keinen Geräuschpegel mit geringen Schwankungen erzeuge, sondern erhebliche Spitzenpegel. Der 128

Trend in der heutigen Forschung gehe dahin, bei der Bestimmung der Lästigkeit jede charakteristische Geräuschart getrennt zu betrachten. So sei Fluglärm um 65 dB(A) in der Lästigkeit mit Straßenverkehrslärm um 75 dB(A) vergleichbar. Nach einer Beurteilung des Umweltbundesamtes aus dem Jahre 2000 (Bl. 2376 ff. d.GA.) führten Fluglärmbelastungen von 55 dB(A) tagsüber und von 45 dB(A) nachts zu erheblichen Belästigungen und solche von 60 dB(A) tagsüber und 50 dB(A) nachts ließen Gesundheitsbeeinträchtigungen befürchten. Die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung gewährleiste keinen Schutz, da diese keine Immissionsgrenz- oder -richtwerte vorschreibe.

Um wesentliche Beeinträchtigungen zu vermeiden, sei zudem bei einem Wechsel der Startrichtungen sowie an Sonn- und Feiertagen die zulässige Menge der Starts verhältnismäßig herabzusetzen. 129

Mit dem Klageantrag zu 1 b) verfolgt der Kläger zu 1) weiterhin sein Begehren auf Unterlassung des Starts von Luftfahrzeugen, die den erhöhten Schallschutzanforderungen der Landeplatzverordnung nicht entsprechen. Er ist der Ansicht, im Hinblick auf die Lage des Grundstücks im reinen Wohngebiet könne er verlangen, daß nur den erhöhten Lärmschutzanforderungen genügende Luftfahrzeuge sein Grundstück überfliegen. Mit dem Hilfsantrag zu 2) solle eine gleichmäßige Verteilung für kurze Zeiträume der Ruhe auf dem Grundstück erreicht werden. Zusätzlich behauptet der Kläger, die Anzahl der Starts hätten in den letzten Jahren zugenommen. Die Beklagte bemühe sich durch Werbemaßnahmen den Nutzungsgrad des Flugplatzes zu steigern. Zudem begründe die von der Beklagten geplante Verlängerung der Startbahn die Gefahr, daß über den Flugplatz der Flughafenbetrieb von schweren Maschinen abgewickelt werde und es zu einer stärkeren Inanspruchnahme des Flughafens komme. 130

Weiterhin hat der Kläger Ausführungen zu dem erforderlichen Interesse der Nebenintervenienten zu 16) bis 20) gemacht. 131

Der Kläger zu 1) beantragt, 132

133

134

135

unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils der 3. Zivilkammer des Landgerichts Bonn vom 13. Dezember 1996 - 3 0 65/91 - 136

137

138

139

1. 140

141

142

143

die Beklagte - unter Einbeziehung ihrer teilweisen erstinstanzlichen Verurteilung - zu verurteilen, es bei Vermeidung eines vom Gericht für jeden Fall der künftigen Zuwiderhandlung festzusetzenden Ordnungsgeldes bis zu DM 500.000,00, ersatzweise Ordnungshaft, oder einer Ordnungshaft bis zu sechs Monaten, zu vollziehen an den Geschäftsführern der Beklagten, zu unterlassen, 144

1. Starts von Motorflugzeugen, Hubschraubern und Motorseglern in östlicher Richtung, 145

1. vor 8.00 Uhr und nach 20.00 Uhr sowie zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen ab 13.00 Uhr zuzulassen. 146

1. in den Stunden von 8.00 bis 13.00 Uhr und von 15.00 bis 20.00 Uhr in einer Anzahl von mehr als 15 Starts pro Tag zuzulassen, wobei im Falle des Wechsels der Startrichtung während eines Tages und an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen in östlicher Richtung nur die Anzahl von Motorstarts erfolgen darf, die der auf diese Startrichtung an dem jeweiligen Tag verwandten Zeit entspricht, und sich hierbei ergebende Bruchteile von Starts aufzurunden sind, 147

1. Motorflugzeuge und Motorsegler in östlicher Richtung starten zu lassen, deren Flugzeugführer nicht zuvor durch ein gültiges Lärmzeugnis für Propellerflugzeuge entsprechend dem Muster 1a zu § 8 Abs. 2 Ziffer 6 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 13. März 1979 (BGBl. 1 S. 307) nachgewiesen haben, daß das Luftfahrzeug den erhöhten Schallschutzanforderungen der Landeplatzverordnung vom 16. August 1976 (BGBl. I S. 2216) entspricht, 148

149

150

151

152

2. 153

154

155

156

hilfsweise 157

158

159

160

für den Fall, daß das Gericht mehr als 30 Starts pro Tag für zulässig erachtet, die Beklagte zu 161
verurteilen, es bei Vermeidung eines vom Gericht für jeden Fall der Zuwiderhandlung bis zu DM 500.000,00, ersatzweise Ordnungshaft, oder einer Ordnungshaft bis zu sechs Monaten, zu vollziehen an den Geschäftsführern der Beklagten, zu unterlassen, mehr als höchstens 4

Starts pro Stunde zuzulassen,

162

163

164

sowie die gegnerische Berufung zurückzuweisen. 165

Die Beklagte beantragt, 166

167

168

169

unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils die Klage in vollem Umfang abzuweisen. 170

Die Beklagte wiederholt und vertieft ebenfalls ihr bisheriges Vorbringen. Sie ist weiterhin der Ansicht, eine zivilgerichtliche Entscheidung könne nicht regelnd und nutzungsbeschränkend in den Betrieb einer öffentlich-rechtlich genehmigten Verkehrsanlage eingreifen. Sie verweist wiederum auf die ihr obliegende Betriebspflicht und die hieraus resultierende Unmöglichkeit, zivilrechtliche Ansprüche auf Einschränkung des Flugbetriebs zu erfüllen. Aus dem Grundsatz der Freiheit des Luftverkehrs und der Widmung des Flugplatzes als öffentliche Verkehrsanlage ergebe sich ein Rechtsanspruch des Luftfahrzeugführers auf Nutzung des Landeplatzes. Sie sei rechtlich nicht im Stande, in ihrer Eigenschaft als Platzhalterin einem Flugzeugführer den Start in östlicher Richtung zu verbieten, wenn bereits 100 andere Flugzeugführer gestartet seien. Auf den Verkehr mit Hubschraubern des Bundesgrenzschutzes habe sie keinen Einfluß. Zudem erhöhten die Hubschrauberstarts den Beurteilungspegel der Geräuschimmission nur ausnahmsweise und seien insoweit zu vernachlässigen. Die Beklagte ist der Ansicht, einschränkende Auflagen könne ausschließlich die Genehmigungsbehörde, die Bezirksregierung in Düsseldorf, machen. Diese sei nicht bereit, die Betriebspflicht des Flughafenbetreibers zumindest teilweise zu beschränken. Eine Verurteilung dürfe auch deswegen nicht erfolgen, weil sicher feststehe, daß ein Widerruf der Genehmigung nicht in Betracht komme. Weder seien die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich entfallen noch habe sie - die Beklagte - erteilte Auflagen nicht eingehalten. Es fehlten zudem die Voraussetzungen für einen Widerruf, da die Geräuschimmissionen keinesfalls den Tatbestand einer Gesundheitsgefährdung erfüllten. Es könne allenfalls eine Verurteilung unter dem Vorbehalt einer Änderung der luftrechtlichen Genehmigung erfolgen. Des weiteren ist die Beklagte der Ansicht, eine zeitweise Einstellung des Flugbetriebs sei keine Vorkehrung im Sinne des § 14 Bundesimmissionsschutzgesetzes. Zudem sei sie wirtschaftlich unvertretbar, da zusätzliche Mitarbeiter mit einem zusätzlichen Aufwand von 200.000,00 DM eingestellt werden müßten. Dies führt sie weiter aus. 171

Der Kläger zu 1) sei zur Duldung des Flugbetriebs verpflichtet. Sein Grundstück werde durch die Lärmeinwirkungen nur unwesentlich beeinträchtigt. Im Vergleich zu dem TÜV-Gutachten vom 14. Oktober 1994 seien zwischenzeitlich die Flugbewegungszahlen deutlich zurückgegangen, und es habe sich der Anteil der leiseren Motorflugzeuge erhöht. Nach einem Beschluß des Aufsichtsrates der Beklagten sei die Anzahl der Dauermietverträge über die Ab-/Unterstellung von Motorflugzeugen auf dem Gelände auf 103 beschränkt worden. Es 172

würden nur noch Verträge mit Flugzeughaltern abgeschlossen, deren Flugzeuge gemäß Lärmschutzzeugnis in die Lärmkategorie "A" und "B" eingestuft sind.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestehe eine Zumutbarkeitsgrenze von 55 dB (A) für das Rauminnere. Seit der Änderung des § 906 Abs. 1 BGB durch das Sachenrechtsänderungsgesetz vom 21. September 1994 könnten Lärmeinwirkungen, die den öffentlich-rechtlichen Vorschriften entsprechen, nicht mehr als wesentlich angesehen werden. Die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung unterliege § 906 Abs. 1 Satz 2 BGB. Bei einer Einhaltung der Regelungen dieser Verordnung liege nur eine unwesentliche Beeinträchtigung vor. Zumindest sei diese Vorschrift entsprechend anwendbar. 173

Zudem sei wegen des Gebietscharakters und der bestehenden Vorbelastung für die Frage der Beurteilung einer wesentlichen Lärmbelästigung ein Mittelwert zu bilden, der zwischen dem Wert eines Gewerbegebiets und dem eines allgemeinen Wohngebiets liege. Dieser Wert sei nicht überschritten, was die Beklagte näher ausführt. Zudem sei dem Kläger mit Rücksicht darauf, daß die Lärmbelastung des Grundstücks schon vor der Bebauung vorhanden gewesen sei, auch ein Geschlossenhalten der Fenster zumutbar, zumal lediglich an 21 % der Tage Starts in Ostrichtung stattfänden. 174

Die Lärmbelastung sei jedenfalls ortsüblich, da der 1909 errichtete Flugplatz wegen seines Charakters als überörtliche Verkehrseinrichtung die Landschaft wesentlich präge. Ebenfalls sei ein Unterlassungsanspruch deshalb ausgeschlossen, weil sich der Kläger mit dem Grundstückserwerb im Jahre 1985 freiwillig in die Konfliktsituation begeben habe. Unerheblich sei, ob der Kläger die Situation erkannt habe. Entscheidend sei, daß er sie hätte erkennen können. Im übrigen sei es ausgeschlossen, daß der Kläger nicht gewußt habe, daß das Grundstück in unmittelbarer Nähe eines Flugplatzes unter einer An- und Abflugschneise liege. 175

Die Beklagte bittet, wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Sache die Revision zuzulassen. 176

Die Nebenintervenientin zu 9) beantragt, 177

178

179

180

unter teilweiser Abänderung der angefochtenen Entscheidung die Klage in vollem Umfang abzuweisen und die Berufung des Klägers zu 1) zurückzuweisen. 181

Sie schließt sich dem Vorbringen der Beklagten an und vertieft dieses. Ergänzend trägt sie vor, die Meßwerte im TÜV-Gutachten vom 14. Oktober 1994 seien nicht mehr repräsentativ. Neben ihr hätten auch andere Flugplatznutzer Maßnahmen zur Lärmminderung an den Flugzeugen getroffen. Von den insgesamt ca. 103 bei der Beklagten stationierten Flugzeugen verfügten lediglich noch 10 über keine erhöhten Lärmschutzeinrichtungen. Diese Maschinen würden so gut wie nicht mehr eingesetzt. Da der Kläger zu 1) im Hinblick auf die Zulässigkeit von Lärmimmissionen privatrechtlich nicht günstiger gestellt werden dürfe als er öffentlich-rechtlich stehen würde, hätte das Landgericht unter Berücksichtigung der Tatsache, daß das streitbefangene Grundstück in einem Gebiet mit unterschiedlicher Qualität und 182

Schutzwürdigkeit liegt, im jetzigen Zeitpunkt nur noch eine unwesentliche Beeinträchtigung annehmen müssen. Zudem müsse es dem Störer überlassen bleiben, wie er eine Beeinträchtigung abstelle. Neben der zahlenmäßigen Beschränkung der Startvorgänge gebe es weitere - näher aufgezeigte Möglichkeiten zur Lärmbeseitigung bzw. -verminderung ohne Einschränkung des Flugverkehrs. Im übrigen weist die Nebenintervenientin darauf hin, sie sei aus arbeitspolitischen und wirtschaftlichen Gründen darauf angewiesen, ihre eigenen Flugzeuge mindestens in dem bisherigen Umfang weiter zu betreiben. Sie rügt, das Landgericht habe die umfangreichen Ausführungen der Beklagten zur wirtschaftlichen Unvertretbarkeit der Maßnahmen nicht zur Kenntnis genommen und verfahrensfehlerhaft die angebotenen Beweise nicht erhoben. Die von der Beklagten geplante Verlängerung der Startbahn führe dazu, daß die Flugzeuge bereits früher anrollen und abheben würden. Dies habe eine Reduzierung der Lärmbelästigung zur Folge.

Der Kläger zu 1) habe auf jeden Fall aufgrund der eindeutigen Hinweise auf sämtlichen Landkarten und zahlreichen Straßenschildern beim Erwerb des Hauses Kenntnis von der Existenz des Flugplatzes erhalten können. Zudem seien zum damaligen Zeitpunkt die vorhandenen Bäume so niedrig gewesen, daß man jedenfalls vom Balkon des Hauses des Klägers aus den Flugplatz einschließlich Kontrollturm und Betonpiste sowie die gesamte breite Segelflugbahn sehen konnte. 183

Nachdem der Nebenintervenient zu 20) vor Eintritt in die mündliche Verhandlung seine Nebenintervention und Berufung zurückgenommen hat (Bl. 1944 d.GA.), haben die Nebenintervenienten zu 16) bis 19) beantragt, 184

185

186

187

die Berufung des Klägers zu 1) zurückzuweisen und 188

189

190

191

unter Abänderung des angefochtenen Urteils nach dem erstinstanzlichen Schlußantrag der Beklagten zu erkennen. 192

Sie schließen sich den Ausführungen der Beklagten an und machen ergänzend geltend, das im Jahre 1994 eingeholte Gutachten des TÜV RHEINLAND könne keine Grundlage einer Entscheidung mehr sein. Seitdem seien die Geräusche bei Start und Landung aufgrund der technischen Neuerungen wesentlich zurückgegangen. Es könne jetzt auf jeden Fall nicht mehr von einer wesentlichen Beeinträchtigung des Grundstücks des Klägers ausgegangen werden. Im übrigen seien die ermittelten Ergebnisse falsch ausgewertet worden; lediglich in 20,9 % der Starttage sei in östlicher Richtung gestartet worden. Hinsichtlich der Hubschrauberstarts von ADAC, BGS und Katastrophenschutz treffe den Kläger zu 1) eine erhöhte Duldungspflicht, da diese im öffentlichen Interesse erfolgen. Der Kläger zu 1) könne ebensowenig Startbeschränkungen am Samstagen ab 13.00 Uhr beanspruchen. Der Samstag sei ein ganz normaler Werktag, an dem zunehmend wieder gearbeitet werde. 193

194

Unrichtig sei die Auffassung des Landgerichts, die zuständige Verwaltungsbehörde habe aufgrund eines zivilgerichtlichen Urteils ihre Ermessensentscheidung erneut zu überprüfen. Hier liege eine unter sorgfältiger Abwägung der Belange von Flugplatznutzern und -nachbarn getroffene Verwaltungsentscheidung - der Bescheid vom 17. Juli 1991 - vor. Die ordentlichen Gerichte könnte nunmehr ausschließlich diese Entscheidung auf Ermessensfehler hin überprüfen, wobei die zivilrechtlichen und die öffentlich-rechtlichen Beurteilungsmaßstäbe einheitlich gesehen werden müßten. Zudem sei davon auszugehen, daß dem Kläger die Existenz des Flugplatzes bekannt gewesen sei. Außerdem sei die Beklagte kein Störer. Eine Erfolgsaussicht, Einschränkungen des Flugbetriebs durchsetzen zu können, bestehe angesichts der Weigerung der Bezirksregierung nicht. Den Kläger treffe schließlich eine Duldungspflicht, weil der Flugplatz ein in öffentlichem Interesse stehender gemeinwichtiger Betrieb sei.

Die Nebenintervenienten zu 16) bis 19) sind der Auffassung, die angefochtene Entscheidung schreibe zu Unrecht der Beklagten eine bestimmte Art der Störungsbeseitigung vor. Außer einer zahlenmäßigen und zeitlichen Beschränkung des Flugbetriebs sei eine Verlegung der Startbahn oder eine Abänderung der Platzrunde möglich. Außerdem könnte die Beklagte eine Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen unmittelbar an den Flugzeugen zumindest derjenigen Flugzeughalter einfordern, mit denen sie in vertraglichen Beziehungen stehe. 195

Zudem führen die Nebenintervenieten aus, es sei noch nicht sicher, ob es zu einer Verlängerung der Startbahn komme. Die Umsetzung des Beschlusses des Aufsichtsrates hänge von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde und der Finanzierung ab. Die Verlängerung der Startvorlaufstrecke führe zudem wegen der Verlegung der Bodenrollstrecke um ca. 200 m nach Westen zu einer Lärmminderung für den Kläger. 196

Der Senat hat durch Zwischenurteil vom 30. Juli 1997 (Bl. 1966 ff. d.GA.) die Nebeninterventionen der Nebenintervenienten zu 16), 18) und 19) zugelassen und die Nebeninterventionen des Nebenintervenienten zu 17) zurückgewiesen. Zugleich hat er eine Kostenentscheidung über die Gerichtskosten des Zwischenstreits sowie die hierdurch entstandenen außergerichtlichen Kosten der Nebenintervenienten zu 16) bis 20) getroffen (Bl. 1969 d.GA.). 197

Durch Auflagen- und Beweisbeschluß vom 30. Juli 1997 (Bl. 1960 ff. d.GA.) hat der Senat Beweis erhoben über das Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die derzeit von den in östlicher Richtung vom Flugplatz H. startenden Flugzeugen auf das Grundstück des Klägers einwirken. Der TÜV RHEINLAND hat das Gutachten unter dem 16. März 1999 (Bl. 2101 ff. d.GA.) erstattet. Zu den von dem Kläger mit den Schriftsätzen vom 27. Mai 1999 (Bl. 2134 ff. d.GA.), vom 18. Juni 1999 (Bl. 2183 ff. d.GA.) und vom 8. Juli 1999 (Bl. 2203 d.GA.) und den Nebenintervenienten zu 16), zu 18) und zu 19) im Schriftsatz vom 27. Mai 1999 (Bl. 2168 ff. d.GA.) jeweils gegen das Gutachten erhobenen Einwendungen hat der Senat durch Beschluß vom 16. Juni 1999 (Bl. 2179 ff. d.GA.) in Verbindung mit Beschluß vom 24. August 1999 den Sachverständigen ergänzend angehört. Zu den Einzelheiten wird auf das schriftliche Gutachten des TÜV RHEINLAND vom 25. November 1999 verwiesen (Bl. 2228 ff. d.GA.). 198

Weiterhin hat der Senat gemäß Beschluß vom 16. August 2000 (Bl. 2288 d.GA.) Beweis erhoben durch Inaugenscheinnahme der Örtlichkeiten in Anwesenheit des Sachverständigen. Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das Protokoll des Ortstermins vom 23. September 2000 (Bl. 2319 ff. d.GA.) sowie die Meßergebnisse des TÜV Rheinland (Bl. 2325 ff. d.GA.) Bezug genommen. Zudem hat der Senat den Sachverständigen Dr. B. vom TÜV RHEINLAND in der Sitzung vom 13. Dezember 2000 ergänzend angehört (Protokoll der Sitzung vom 13. Dezember 2000, Bl. 2432 ff. d.GA.). 199

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die von den Parteien und den Nebenintervenienten eingereichten umfangreichen Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf die Tatbestände der Urteile des Landgerichts vom 5. Mai 1995 und vom 13. Dezember 1996 (3 0 65/91 LG Bonn) sowie des Senats vom 6. März 1996 (2 U 98/95) einschließlich der darin enthaltenen Verweisungen Bezug genommen. 200

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e 201

I. 202

Die zulässige Berufung der Beklagten und der Nebenintervenienten zu 16), 18) und 19) hat in der Sache Erfolg; demgegenüber ist die Berufung des Klägers zu 1) zurückzuweisen. 203

Dem Kläger zu 1) steht gegen die Beklagte weder der als Hauptantrag geltend gemachte Anspruch auf umfassende Beschränkung der Flugbewegungen auf der Startbahn "RWY .." noch das als Hilfsantrag verfolgte Begehren auf zahlenmäßige Reduzierung der Anzahl der Starts pro Stunde zu. 204

1. 205

Der Kläger kann grundsätzlich gemäß § 1004 Abs. 1 BGB die Unterlassung von Beeinträchtigungen seines Grundeigentums verlangen. Die beim Start von Motorflugzeugen und Motorseglern in östliche Richtung auf das Grundstück D.S. 51b in Sankt Augustin einwirkenden Geräusche sind geeignet, den Kläger zu 1) in der Nutzung seines Grundstücks zu beeinträchtigen. Als Beeinträchtigung ist 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 kann. Daß letzteres grundsätzlich auf Fluglärm zutrifft, hat das Landgericht zutreffend bejaht (§ 543 ZPO) und wird auch von der Beklagten im dem vorliegenden Rechtsstreit nicht mit der Berufung angegriffen. 206

Der vom Kläger geltend gemachte Unterlassungsanspruch scheitert entgegen der Ansicht der Beklagten allerdings nicht daran, daß diese als Betreiberin des Flughafens nicht Störerin im Sinne des § 1004 Abs. 1 BGB ist. Zwar werden die auf das klägerische Grundstück einwirkenden Geräuschimmissionen unmittelbar durch die das Grundstück überfliegenden Flugzeuge erzeugt; diese Geräuschbelästigungen sind jedoch, wie der Senat bereits in seinem Urteil vom 6 März 1996, 2 U 98/96 ausgeführt hat, der Beklagten zuzurechnen. Diese veranlaßt durch den von ihr betriebenen Flugplatz "H." und die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes die Beeinträchtigung des Grundstücks des Klägers durch den Fluglärm startender Flugzeuge in ursächlich adäquater Weise (vgl. allgemein: BGHZ 59, 378 [380] mit weiteren umfangreichen Nachweisen für einen Militärflughafen; BGH, NJW 1977, 1917 [1919] für den Flughafen Düsseldorf; BGH, NJW 1997, 1920 [1921] für ein Segelfluggelände/Verkehrslandeplatz auf dem auch Motorsegler/Motorflugzeuge starten und landen; OLG Hamburg, OLGR 1999, 36 [38] für den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel). Es besteht zudem die Besonderheit, daß es zu einer Lärmbelästigung auf dem Grundstück des Klägers nur dann kommt, wenn die Beklagte - witterungsbedingt - für das Starten eine bestimmte Flugschneise vorschreibt, die über das streitbefangene Grundstück führt. 207

2. 208

Vorliegend ist der Unterlassungsanspruch gemäß § 1004 Abs. 2 BGB ausgeschlossen, weil der Grundstückseigentümer zur Duldung verpflichtet ist. 209

Daher kann es dahinstehen, ob - dies ist zwischen den Parteien im Streit - die Belästigungen durch eine ortsübliche Benutzung des Flugplatzgrundstücks herbeigeführt wird (§ 1004 Abs. 1 BGB in Verbindung mit § 906 Abs. 2 BGB). Ebenso bedarf es keiner Erörterung, ob ein Zivilgericht regelnd und nutzungsbeschränkend in den Betrieb einer öffentlich-rechtlichen Verkehrsanlage eingreifen kann und ob die Störereigenschaft eines Flugplatzbetreibers nicht schon deswegen entfällt, weil dieser im Hinblick auf den Flugplatzzwang für die Luftfahrer (§ 25 LuftVG) einerseits und die Betriebspflicht des Landeplatzhalters (§§ 52 Abs. 2, 53 Abs. 1 in Verbindung mit §§ 42 Abs. 2 Ziffer 7, 45 Abs. 1 LuftVZO) sowie die Landeplatzgenehmigung (§ 6 LuftVG) andererseits geltend macht, keine rechtliche Möglichkeit zu haben, den beim Start verursachten Lärm zu verhindern. Schließlich erübrigt sich auch eine Stellungnahme seitens des Senates zu dem Vortrag der Beklagten, sie könne im Hinblick auf ein Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf vom 4. Juli 1996 (Bl. 1818 d.GA.) keine Teilbefreiung von der Betriebspflicht (§ 45 Abs. 1 Satz 2 LuftVZO) erreichen. 210

a) 211

Für die Beurteilung der Duldungspflicht ist im vorliegenden Fall § 906 BGB heranzuziehen. Danach kommt es darauf an, ob die Geräuschentwicklung die Benutzung des gestörten Grundstücks nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt (§ 906 Abs. 1 Satz 1 BGB). 212

Die beim Start von Motorflugzeugen in östlicher Richtung auf das Grundstück D.S. 51b einwirkenden Geräusche überschreiten nach dem Ergebnis der vom Senat durchgeführten Beweisaufnahme (§ 286 ZPO), insbesondere in Ansehung der von dem Sachverständigen Dr. B. vom TÜV RHEINLAND gemessenen Immissionswerte, den schriftlichen Ausführungen des Sachverständigen und des vom Senat bei dem Ortstermin vom 23. September 2000 gewonnenen persönlichen Eindrucks von der Intensität der Lärmbelästigungen, noch nicht die Wesentlichkeitsgrenze des § 906 Abs. 1 BGB. 213

aa) 214

Entgegen der von dem Kläger zu 1) mit der Berufung geltend gemachten Auffassung ist die Lärmbeeinträchtigung nicht schon deshalb wesentlich, weil die Anzahl von 30 Starts pro Tag überschritten wird, die das Oberlandesgericht Hamm in seinem Urteil vom 8. November 1990, 22 U 32/89, bei einem "schlechteren Wohnumfeld" für den Verkehrslandeplatz P.W. als höchstens zumutbar erachtet hat. Auch nach der Neuregelung des § 906 Abs. 1 BGB soll es grundsätzlich bei der konkreten Einzelfallprüfung der Gerichte bleiben (BT-Drs. 12/7425, 87 f.; Palandt/Bassenge, a.a.O., § 906 Rdnr. 19). Es ist daher allein entscheidend, ob die konkrete Belastung für den Kläger als Eigentümer des streitbefangenen Grundstücks wesentlich oder unwesentlich ist. 215

Für die Beurteilung der Wesentlichkeit oder Unwesentlichkeit sind seit der Neufassung des § 906 Abs. 1 BGB durch das Sachenrechtsänderungsgesetz vom 21. September 1994 (BGBl. I 2457) nach den nunmehrigen Sätzen 2 und 3 des § 906 Abs. 1 BGB öffentlich-rechtliche Vorschriften heranzuziehen. Danach ist in der Regel eine Beeinträchtigung unwesentlich, wenn die in Gesetzen oder Rechtsverordnungen festgelegten Grenz- oder Richtwerte von den nach diesen Vorschriften ermittelten und bewerteten Einwirkungen nicht überschritten werden. Gleiches gilt für Werte in allgemeinen Verwaltungsvorschriften, die nach § 48 BImSchG erlassen worden sind und den Stand der Technik wiedergeben. Derartige Vorschriften sind indes nicht schematisch anzuwenden, sondern bilden lediglich einen Anhaltspunkt für die Beurteilung des jeweiligen Einzelfalls, wobei umgekehrt auch die Überschreitung der Werte nicht als Regelfall der Wesentlichkeit gilt (OLG München, OLGR 1998, 354; Palandt/Bassenge, BGB, 60. Auflage 2001, § 906 RdnR. 12). 216

Allgemeinverbindliche bundes- oder landesrechtliche Normen darüber, bis zu welcher Grenze von Flugplätzen ausgehender Fluglärm noch als unwesentlich anzusehen ist, fehlen indes (Giemulla/Schmid, LuftVG, 32. Lieferung 2000, § 6 Rdnr. 17; OLG Hamburg, OLGR 1999, 36 [38]). Nicht einschlägig ist die aufgrund des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG erlassene VerkehrslärmschutzVO vom 12. Juni 1990. Diese enthält nur Immissionsgrenzwerte für den Bau oder die Änderung von öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen, nicht indes von Flugplätzen (vgl. z.B.: OLG Hamburg, OLGR 1999, 36 [38]). Private Umweltstandards wie zum Beispiel die DIN-Normen und VDI-Richtlinien begründen ebenfalls keine Regelfälle im Sinne des § 906 Abs. 1 Satz 2, Satz 3 BGB. Ihre Einhaltung kann allenfalls Indizwirkung haben (Palandt/Bassenge, a.a.O., § 906 Rdnr. 17). 217

Ebensowenig anwendbar ist die technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm - vom 16. Juni 1968. Diese ist zwar gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG bei der Konkretisierung des Begriffs der Erheblichkeit im Sinne von § 3 BImSchG zu berücksichtigen und kann auch als Maßstab gemäß § 906 Abs. 1 Satz 2 BGB herangezogen werden (Palandt/Bassenge, a.a.O., § 906 Rdnr. 19). Sie ist aber bereits deswegen vorliegend nicht einschlägig, weil gemäß § 2 Abs. 2 BImSchG das Bundesimmisionsschutzgesetz nicht für Flugplätze gilt. 218

Das Gesetz zum Schutze gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I 282) enthält keine verbindliche Festsetzung von Grenzwerten im Sinne des § 906 Abs. 1 Satz 2 BGB. Die in diesem Gesetz bestimmten Dauerschallpegel sind dort als Grundlage für bestimmte planungsrechtliche Regelungen festgesetzt. Sie stellen keine Richt- oder Grenzwerte für die hier zu entscheidende Frage dar, ob die Lärmeinwirkung auf das Grundstück eines Lärmbetroffenen wesentlich ist im Sinne der vorgenannten Vorschrift (BGH, NJW 1977, 1920 [1922]; BGH, NJW 1993, 1700 [1702]). Im übrigen findet das Gesetz, welches dem Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung von Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, und militärischen Flugplätzen (§ 1 FluglärmG), dient, auf den Verkehrslandeplatz B.-H. keine Anwendung. 219

Ob es sich entsprechend der Ansicht der Beklagten bei der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 5. Januar 1999 (BGBl. I 35) um eine Regelung im Sinne des § 906 Abs. 1 Satz 2 BGB handelt, kann dahinstehen. Diese Verordnung enthält zwar Regelungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm an Landeplätzen (so § 1 Abs. 1). Werden diese Regelungen eingehalten, so mag für den geregelten Zeitraum, von montags bis freitags vor 9.00 Uhr und nach 19.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr in der Regel eine unwesentliche Beeinträchtigung vorliegen. Die Verordnung trifft indes keine Bestimmung zu der Wesentlichkeit von Fluglärm hinsichtlich der übrigen Zeiträume. Insoweit werden keine Immissionsgrenz- oder -richtwerte festgeschrieben. Die Verordnung regelt auch nicht den Konflikt zwischen Flughafen und Flughafenumgebung in der Weise, daß durch die Festlegung von zeitlichen Begrenzungen des Flugbetriebes ansonsten ein von der Frage der Wesentlichkeit der Lärmbeeinträchtigung uneingeschränkter Flugverkehr möglich ist. 220

bb) 221

Da es vorliegend an einer maßgeblichen Vorschrift im Sinne von § 906 Abs. 1 Satz 2 und Satz 3 BGB fehlt, ist die Wesentlichkeit entsprechend den von der Rechtsprechung zu § 906 Abs. 1 BGB aufgestellten Grundsätze zu beurteilen. 222

Dabei kommt es nicht entscheidend darauf an, daß der Kläger zu 1) sich subjektiv durch den Fluglärm erheblich belästigt fühlt. Die Behauptung des eigenen subjektiven Empfindens reicht 223

für die Annahme einer "wesentlichen" Beeinträchtigung nicht aus. Die Frage, wann Lärmbeeinträchtigungen wesentlich sind, ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, der sich der Senat anschließt, anhand eines differenziert-objektiven Maßstabes zu bestimmen. Bei der Beurteilung der Wesentlichkeit von Lärm ist auf das Empfinden eines durchschnittlichen Menschen abzustellen, wobei Natur und Zweckbestimmung des von der Beeinträchtigung betroffenen Grundstücks in seiner konkreten Beschaffenheit eine entscheidende Rolle spielen (BGH, NJW 1982, 440 [441]; BGH, NJW 1984, 1242 [1242 f.]; BGHZ 111, 63 [65] = BGH, NJW 1990, 2465; BGH, MDR 1999, 290 [291]). Wesentliche Geräuschimmissionen im Sinne von § 906 BGB sind identisch mit den erheblichen Geräuschbelästigungen und damit schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von §§ 3 Abs. 1, 22 Abs. 1 BImSchG (BVerwG, NJW 1988, 2396 [2397]; BGHZ 111, 63 [65] = NJW 1990, 2465 [2466]; BGH, NJW 1993, 925 [929]; BGH, NJW 1993, 1700 [1701]). Schädliche Umwelteinwirkungen sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder Nachbarschaft herbeizuführen.

Obwohl, wie vorstehend erörtert, allgemeinverbindliche bundes- und landesrechtliche Normen darüber, bis zu welcher Grenze von Flugplätzen ausgehender Fluglärm noch als zumutbar anzusehen ist, fehlen, können die Richtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 16. Juli 1968 (TA-Lärm), die DIN 45643 Teil 3 "Messung und Beurteilung von Fluglärm" sowie die VDI-Richtlinie 2058 "Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft" und die DIN 18005 "Schallschutz für den Städtebau" als erste Anhaltspunkte für einen Vergleich herangezogen werden (vgl. z.B.: BGH, NJW 1977, 1917 [1920]). So sieht zum Beispiel die TA Lärm als Immissionsgrenzwert und auch die DIN 18005 für ein reines Wohngebiet einen äquivalenten Dauerschallpegel von tagsüber 50 dB(A), für ein Allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A), für ein Gebiet mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen von 60 dB (A), sowie für Gewerbe- und Industriegebiete von 65 bzw. 70 dB(A) vor. Eine Überschreitung dieser Werte kann zwar im Einzelfall als wesentlich angesehen werden (BGHZ 111, 63 [67]), wobei jedoch diese Richtwerte nicht schematisch angewendet werden dürfen. Soweit sich die Planungsrichtpegel nach Verkehrswegen und an der Grenze zu Gebieten mit höherem Planungsrichtpegeln nicht einhalten lassen, können nach der DIN 18005 Überschreitungen der Planungsrichtpegel zugelassen werden, allerdings nur in besonderen Fällen um mehr als 10 dB(A) (Giemulla/Schmid, a.a.O., § 6 Rdnr. 17 mit weiteren Ausführungen). Überschreitungen bis zu 10 dB(A) können bei der Genehmigung der Erweiterung eines bestehenden und deshalb den Nachbarschaftsraum prägenden Flugplatzes wie auch bei der Ausweisung neuer Baugebiete in Flugplatznähe ausgenutzt werden (Giemulla/Schmid, a.a.O., § 6 Rdnr. 17). 224

Für die vorzunehmende Einzelfallwürdigung ist zudem eine Vorbelastung des Grundstücks von Bedeutung. Es ist allgemein anerkannt, daß im Rahmen der Wesentlichkeit die Gebietsart und die Lärmvorbelastungen zu berücksichtigen sind (BGH, NJW 1981, 1369 [1372]; BGH, NJW 1993, 925 [930]; BGH, NJW 1995, 1823 [1824] für das Bauen eines Wohnhauses im Bereich des Flugplatzes Ramstein; BGH, MDR 1999, 290 [292] für die Geruchsbelästigung durch einen Schweinemastbetrieb in einem ländlichen Dorfbereich; BVerwGE 50, 49 [54]; BVerwGE 59, 253 [265]). Für die Gebietsart ist von der bebauungsrechtlichen Situation der Grundstücke auszugeben, für die tatsächlichen Verhältnisse spielen insbesondere "Geräuschvorbelastungen" und "plangegebene" Vorbelastungen eine Rolle. Zu den Vorbelastungen, die bei einem Wohngebiet in Betracht zu ziehen sind, fallen grundsätzlich auch die bisherigen Lärmeinwirkungen des Flughafens selbst. Sie gehören, weil sie langjährig tatsächlich bestehen, zu den maßgeblichen Faktoren, durch die die Situation des in ihrem Einwirkungsbereich liegenden Grundstücks geprägt wird 225

(BVerwG, NJW 1979, 64 [69]).

Hier ist als Vorbelastung des klägerischen Grundstücks zu berücksichtigen, daß der Flugplatz H. längst da war, als die Bebauung des Ortsteils N. und der Wohngegend um die D.S. begann. Dabei ist auch von Bedeutung, daß ausweislich der vorgelegten Statistik (zuletzt Bl. 2421 d.GA.) seit der Errichtung der Wohnhäuser - Anfang der 70er Jahre - die Anzahl der Flugbewegungen gegenüber den früheren nicht signifikant gestiegen ist. So betrug die Anzahl der Starts und Landungen zwischen 1960 und 1971 zwischen 65.000 (1962) und 105.000 (1971). In den neunziger Jahren lagen sie zwischen 56.000 (1998) und 86.000 (1990). 226

Diese Vorbelastung begründet eine Verpflichtung zur gegenseitigen Rücksichtnahme (BGH, NJW 1995, 1823 [1824]; BVerwGE 50, 49 [54]; BVerwGE 59, 253 [265]). Dies führt nicht nur zur Pflichtigkeit dessen, der Belästigungen verbreitet, sondern auch - im Sinne der "Bildung einer Art von Mittelwert" - zu einer die Tatsachen respektierenden Duldungspflicht derer, die sich in der Nähe von als solchen legalen Belästigungsquellen ansiedeln (BVerwGE 50, 49 [54 f.]; BGH, NJW 1995, 132 [133]). Im Einzelfall muß ein Mittelwert gefunden werden, weil Immissionsrichtwerte wie zum Beispiel der TA Lärm eine solche Situation nicht erfassen (BGH, NJW 1995, 132 [133]). In diesen Wert muß man auch als Gesichtspunkt der Rücksichtnahme einbeziehen, daß der Flugplatz H. vor der Bebauung errichtet worden ist, so daß sich auch insoweit die schematische Heranziehung eines Grenzwertes von 50 dB(A) für ein reines Wohngebiet verbietet. 227

Soweit der Kläger zu 1) weiterhin geltend macht, er habe beim Kauf des Hauses keine Kenntnis von dem "Vorhandensein des Motorflugbetriebes und dem damit verbundenen Umfang der Lärmbelästigungen" gehabt, kommt es hierauf nicht entscheidend an. Daher bedarf es auch keiner weiteren Beweisaufnahme durch Vernehmung der hierzu von der Beklagten benannten Zeugin v.O.. Die Frage der Berücksichtigung einer bestehenden Vorbelastung eines Grundstücks bei der Bildung eines erhöhten Mittelwertes hängt nicht von der Frage der Kenntnis hiervon ab. Denn § 906 BGB stellt allein auf das Bestehen der wesentlichen Beeinträchtigung der Benutzung des Grundstücks ab. Eine Kenntnis hiervon verlangt diese Vorschrift nicht. Im Verhältnis zwischen Flugplatz und Wohnbebauung kann es zudem kaum entscheidend darauf ankommen, ob ein Käufer - ohne sich je das Objekt angesehen zu haben - das Haus erwirbt oder ob er sich, was wahrscheinlicher ist, umfassend vorher informiert. Es ist nicht nachvollziehbar, daß für den umsichtigen Käufer eine Senkung der Zumutbarkeitsgrenze wegen einer bestehenden Vorbelastung eingreift, während ein unüberlegt Handelnder sich diesen Umstand nicht zurechnen lassen muß. Daher bedarf es keiner weiteren Vertiefung, ob sich der Kläger zu 1) gegebenenfalls das Verhalten des Voreigentümers zurechnen lassen müßte, der in der Flugschneise bei einer bestehenden Vorbelastung gebaut hat. 228

Schließlich können äquivalente Dauerschallwerte nicht allein als Vergleichsmaßstab herangezogen werden. Da es sich hier (anders als z.B. bei einem Volksfest; vgl. BGHZ 111, 63) um die Beeinträchtigung durch rasch an- und abschwellende Geräusche von verhältnismäßig kurzer Dauer handelt, die unregelmäßig und unvorhersehbar auftreten und bei den Startvorgängen von Motorflugzeugen wegen der dann entfalteten Schubkraft der Motoren recht hohe Spitzenwerte erreichen, wird ein Vergleich mit einer nach Mittelungsverfahren errechneten Dauerbelastung mit anderweitig festgelegten Grenzwerten der Sachlage nicht gerecht (BGHZ 122, 76 [80 f.]; BGH, NJW 1981, 1369 [1371]; OLG Hamm, Urteil vom 8. November 1990, 22 U 32/89). Vielmehr sind bei der Beurteilung der Beeinträchtigung, die von der Zahl, Abfolge und Überflughöhe der Motorflugzeuge abhängt, 229

auch die Spitzenwerte zu beachten. Somit hat eine wertende Gesamtbetrachtung aller für die Wahrnehmung wichtigen Umstände zu erfolgen, wobei neben der Dauerbelastung sowohl die Höhe der Spitzenwerte als auch deren Häufigkeit sowie die Anzahl der Tage im Jahr zu berücksichtigen ist, an denen mit einer entsprechenden Belastung zu rechnen ist.

b) 230

Ausgehend von diesen Grundsätzen wird der Kläger durch den von dem Verkehrslandeplatz H. bei der Nutzung der östlichen Startbahn ausgehenden Fluglärm nur unwesentlich beeinträchtigt. 231

Bei der notwendigen Gesamtbeurteilung stützt sich der Senat zunächst auf die überzeugenden Ausführungen des vom Landgericht und von ihm erneut beauftragten Sachverständigen Dr. B. vom TÜV Rheinland in seinen Gutachten und ergänzenden Stellungnahmen vom 14. Oktober 1994, 13. Dezember 1994, 16. März 1999, 25. November 1999 und 25. September 2000. 232

Dieser gelangt bereits in dem vom Landgericht eingeholten ersten Gutachten zu dem Ergebnis, daß im Jahre 1994 nur bei unter 30 % aller Tage gut hörbare Startüberflüge über das klägerische Grundstück stattfanden. Insgesamt hat der Sachverständige an mehreren Tagen über einen Zeitraum von rund 33 Stunden 557 Startereignisse gemessen, von denen 508 auswertbar waren. Die dabei auftretenden Pegel lagen meistens 20 Sekunden lang über den vorhandenen Allgemeingeräuschen. Der Erwartungswert der Maximalpegel lag bei etwas über 70 dB(A), wobei in Stunden mit Spitzenbelastungen die Startabstände im Minutenbereich lagen. 72 % aller startenden Flugzeuge verursachten einen Maximalpegel von mindestens 70 dB(A). 33 % überschritten noch 75 dB(A), während 80 dB(A) nur noch von 10 % der Flugzeuge überschritten wurden. Der von dem Sachverständigen ermittelte tagesbezogene Dauerschallpegel lag bei der Nutzung der "Startrichtung .." zwischen 53 und 58 dB(A), bei einem arithmetischen Mittelwert von 55 dB(A). Der einen langfristigen Zeitraum beschreibende äquivalente Dauerschallpegel betrug 49 dB(A). Die bei dem Ortstermin des Landgerichts am 12. November 1994 durchgeführten zusätzlichen Messungen ergaben Ergebnisse, die im unteren Bereich der Mittelungspegel des Gutachtens vom 14. Oktober 1994 lagen. 233

Bei weiteren Messungen im Jahre 1998 ermittelte der Sachverständige am 9. Mai 1998, 25. Juni 1998 und 10. August 1998 während der jeweiligen Meßdauer einen Mittelungspegel von 50 bis 59 dB(A), wobei der Tagesmittelungspegel bei 47 bis 55 dB(A) lag. Hieraus ergab sich ein äquivalenter Dauerschallpegel von 45 dB(A). Insgesamt hat der Sachverständige bei der Maximalpegelstatistik gegenüber seinen früheren Messungen eine Pegelabnahme im mittleren Bereich von 1,4 bzw. 1,7 dB(A) bemerkt. Die Zahl der Fluglärmereignisse mit mehr als 75 dB(A) haben nach den Feststellungen des Sachverständigen zudem mit 10 % abgenommen. Ein tagesbezogener Mittelungspegel von 57 dB(A) wird erst bei 214 und von 60 dB(A) bei 468 Starts pro Tag erreicht. Bei dem vom Senat durchgeführten Ortstermin betrug nach den Messungen des Sachverständigen der äquivalenten Dauerschallpegel über den Zeitraum der nahezu zweistündigen Messung auf der Terrasse 59 dB(A) und der mittlere Maximalpegel 76 dB(A). 234

Es bestehen keine Bedenken, diese Feststellungen des Sachverständigen Dr. B. der Beurteilung der Wesentlichkeit der Geräuscheinwirkungen zugrunde zu legen. Der Senat hat keinen Zweifel daran, daß die Messungen des Sachverständigen zutreffend sind und insbesondere die einschlägigen Meßverfahren angewandt worden sind, zumal die Plausibilität der Werte anhand der vom Senat beim Ortstermin persönlich erlebten 235

Geräuscheinwirkungen überprüft werden konnte. Die beobachteten Fluglärmereignisse wurden protokolliert. Die ungekürzt vorgelegten Protokolle erlauben sowohl den Parteien als auch dem Senat eine eigene Überprüfung der vom Sachverständigen ermittelten Werte. Diese Aufstellung gibt auch einen Eindruck davon, welcher Lärmpegel zu welchem Zeitpunkt, mit welcher Intensität an den Meßtagen aufgetreten ist. Die Begutachtung basiert auf der Akte einschließlich der von den Parteien zu den Akten gereichten Unterlagen und der durchgeführten Ortstermine. Dem Sachverständigen stand mithin eine ausreichende Grundlage zur Beurteilung der Beweisfragen des Landgerichts und des Senates zur Verfügung. Die vorgelegten Gutachten und ergänzenden Stellungnahmen beantworten die Beweisfragen abschließend. Sie sind insgesamt aus sich heraus überzeugend und von Sachkunde getragen. Die einzelnen Untersuchungsergebnisses werden begründet. Zudem hat sich der Sachverständige in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 25. November 1999 mit den gegen sein Gutachten erhobenen Einwendungen umfassend und nachvollziehbar auseinandergesetzt. Schließlich ist den Parteien in dem Termin vor dem Senat vom 13. Dezember 2000 hinreichend Gelegenheit gegeben worden, den Sachverständigen ergänzend zu seinen gutachterlichen Ausführungen und insbesondere zu seiner ergänzenden Stellungnahme vom 25. November 1999 und zu den hiergegen erhobenen Einwendungen zu befragen. Die Parteien, insbesondere der Kläger zu 1), hat von der ihm insoweit gebotenen Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht. Letztlich bestand für den Senat kein Grund, die gutachterlichen Ausführungen des Sachverständigen nicht zu seiner Entscheidungsgrundlage zu machen.

Entgegen der Auffassung des Klägers ist nicht ersichtlich, daß der Sachverständige Dr. B. bei seinem früheren bzw. seinen jetzigen Gutachten wegen falscher oder unzureichender Meßergebnisse zu einem falschen Gesamtergebnis gelangt ist. Der Gutachter hat das Ausmaß der Lärmbelästigung entsprechend den einschlägigen Bestimmungen durchgeführt: unter anderem der DIN IEC 651 "Schallpegelmesser", Ausgabe Dezember 1981 ; die DIN IEC 804 "Integrierende mittelwertbildende Schallpegelmesser", Ausgabe Januar 1987; die DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Beiblatt 1: Berechnungsverfahren, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung; die DIN 45643 Teil 3 "Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen"; das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 sowie die technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) vom 16. Juli 1968. Er hat sie durch den Beurteilungspegel und die Maximalpegelstatistik beschrieben. An der Zuverlässigkeit der Meßmethode zu zweifeln, besteht kein Anlaß. 236

In dem Gutachten vom 14. Oktober 1994 werden die Meßgrößen und die Vorgehensweise dargestellt und erläutert. Um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten, ist nicht zu beanstanden, daß Dr. B. bei den weiteren Messungen die Meßgrößen und die Vorgehensweisen beibehalten hat. Soweit vom Sachverständigen nicht die Meßgröße LAS(t) gewählt worden ist, hat er plausibel dargelegt, daß die von ihm genutzte Methode eine der Aufgabenstellung angemessene Beurteilungsgröße liefert und der DIN 45643, Teil 3 gerecht wird. Nach den von ihm durchgeführten Probemessungen war es ebenfalls nicht erforderlich, einen Impulszuschlag zu vergeben, da dieser kleiner als 1 dB war. 237

Nicht zu beanstanden ist die von dem Sachverständigen gewählte Methode zur Berechnung des Mittelwertes und die Tatsache, daß die Zeitspanne t10 während der der Schalldruckpegel Las(t) um nicht mehr als 10 dB unter dem Maximalschalldruckpegel des Flugereignisses liegt, nicht berücksichtigt worden ist. Der Gutachter hat in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 25. November 1999 und bei seiner Anhörung durch den Senat vom 13. Dezember 2000 überzeugend dargelegt, daß es mehrere Methoden zur Berechnung dieses Wertes gibt. Die von ihm bevorzugte Integrationsmethode gehört zu den zulässigen Berechnungsarten und ist 238

bei allen Gutachten verwendet worden, um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Bei der gewählten Integrationsmethode ist die Zeitspanne t10 nicht zu berücksichtigen; dies führt jedoch nicht zu einer Unzulässigkeit der Mittelwert-Berechnung.

Insoweit stützt der Sachverständige sein sorgfältig begründetes Ergebnis auf die bei mehreren Ortsterminen durchgeführten eigenen Messungen. Anhaltspunkte, daß der Sachverständige wesentliche Umstände übersehen hat und insoweit zu einem falschen Ergebnis gelangt ist, sind nicht gegeben. Auch der Kläger zu 1) zeigt nicht schlüssig auf, daß eine andere, insbesondere die von ihm favorisierte Berechnungsmethode zu gravierenden abweichenden Ergebnissen gelangt. Hierbei ist ebenfalls zu berücksichtigen, daß bei der Gesamtwürdigung für die Frage des Wesentlichkeit im Sinne des § 906 Abs. 1 BGB nicht nur auf den für die Lärmbelästigung ermittelten Zahlenwert sondern insbesondere auch - wie nachstehend noch ausgeführt wird - auf den persönlichen Eindruck abzustellen ist, den der Senat bei dem Ortstermin von dem Ausmaß der Beeinträchtigungen gewonnen hat. 239

Der Kläger zu 1) kann sich schließlich nicht darauf berufen, die Messungen hätten in einem ungestörten Freifeld mit möglichst großen Abständen zu reflektierenden Gegenständen vorgenommen werden müssen. Vorliegend sind die auf das Grundstück des Klägers zu 1) konkret einwirkenden Lärmbelastungen für die Beurteilung der Wesentlichkeit maßgeblich. Daher ist nicht zu beanstanden, daß das Landgericht in Übereinstimmung mit dem Kläger zu 1) beim Ortstermin vom 5. März 1994 zwei Meßpunkte (Mitte Terrasse und in Höhe des Schlafzimmerfensters) festgelegt hat, an denen der Fluglärm beurteilt werden sollte. Diesen Vorgaben ist der Sachverständige gefolgt, um so die Beweisfrage beantworten zu können und eine Vergleichbarkeit der Meßergebnisse zu erreichen. 240

Die vom Landgericht und Senat durchgeführte Beweiserhebung bietet eine hinreichend sichere Beurteilungsgrundlage. Der Kläger zu 1) beanstandet zwar, daß im Jahre 1998 nur an drei Tagen gemessen worden ist; er legt allerdings nicht substantiiert dar, wie sich dies auf die Beurteilung ausgewirkt hätte. Für sich genommen mögen drei Meßtage nicht repräsentativ sein. Die bei diesen Terminen gewonnenen Ergebnisse reichen aber zusammen in Verbindung mit den Messungen des Sachverständigen im Jahre 1994 und beim Ortstermin vom 23. September 2000 in Verbindung mit den vom Landgericht eingeholten Auskünften der Bezirksregierung Düsseldorf über die Gesamtzahl von Starts sowie den vorliegenden Unterlagen über die Verteilung von Starts nach Auffassung des Senates aus (§ 286 ZPO), um tragfähige Schlüsse über die auftretenden Belastungen zu ermöglichen. Auch der Kläger zu 1) zeigt nicht auf, daß die von dem Sachverständigen für den 9. Mai 1998, 25. Juni 1998 und 10. August 1998 ermittelten Lärmbelästigungen erheblich von denjenigen an den sonstigen Tagen, an denen nicht gemessen worden ist, abweichen. 241

Der Kläger kann sich ebensowenig darauf berufen, bei den Immissionen seien die von den startenden Helikoptern ausgehenden Geräusche einzubeziehen, schon ein Hubschrauber am Tag führe zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 5 dB(A). Der Sachverständige ist aufgrund der im Jahre 1994 und 1998 vor Ort getroffenen Feststellungen zu dem Ergebnis gelangt, daß die Hubschrauberstarts bei der Ermittlung der Werte zu vernachlässigen sind. Sie waren zwar hörbar. Einen Fremdpegel konnte der Gutachter jedoch nicht messen, da die Hubschrauber nicht im Sichtbereich der Terrasse flogen, zumal sie weder auf die Startbahn noch auf die in östlicher Richtung verlaufende Flugschneise angewiesen sind. Entgegen der Ansicht des Klägers sind diese Ausführungen des Sachverständigen keinen Bedenken ausgesetzt. Seine Feststellungen stimmen im wesentlichen mit dem Bericht der Landesanstalt für Immissionsschutz vom 25. November 1988 überein. Dieser kommt zu dem Ergebnis, daß die Starts von Hubschraubern die vom sonstigen Flugbetrieb verursachten 242

Beurteilungspegel nur um etwa 1 dB erhöhen, und zwar nur an den Tagen mit geringem Flugbetrieb.

Schließlich läßt es die DIN 45643, Teil 3, wie der Sachverständige nachvollziehbar dargelegt hat, ausdrücklich zu, bestimmte Fluglärm-Beurteilungspegel nicht zu berechnen, wenn diese "ohne Bedeutung" sind. Dies ist hier der Fall. Die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 5. Januar 1999 schränkt die Flughäufigkeit in den Zeiten mit erhöhter Empfindlichkeit ein. Daher ergeben sich keine nennenswerten Abweichungen zu den Angaben im Gutachten, weil in diesen Zeiten - zu denen der Start eines Hubschraubers den Beurteilungspegel etwas erhöhen kann - nicht oder nur eingeschränkt geflogen wird. 243

Ebensowenig besteht Veranlassung, die ermittelten Pegel mit einem Zuschlag von 6 dB(A) zu versehen. Der Sachverständige hat in seinem Gutachten ausgeführt, daß dies nicht erforderlich sei, da an den Meßtagen im allgemeinen keine Auffälligkeiten, wie zum Beispiel Einzeltöne oder Impulse auftraten. Auch in diesem Punkt schließt sich der Senat den überzeugenden Ausführungen des Gutachters an. Die Feststellungen des Sachverständigen decken sich zudem mit den Ausführungen der Landesanstalt für Immissionsschutz Nordrhein-Westfalen in dem vom Kläger zu 1) vorgelegten Bericht vom 25. November 1988. Auch das LIS ist zu dem Ergebnis gelangt, daß ein Tonzuschlag nicht zu vergeben sei, "da aufgrund des subjektiven Höreindrucks bei eigenen Beobachtungen am Meßpunkt D.S. 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". 244

Nimmt man die von dem Sachverständigen Dr. B. bereits für 1994 und erst recht für 1998 ermittelten tagesbezogenen Mittelwerte von 53 bis 58 dB(A) bzw. von 47 bis 55 dB(A) als Beurteilungsgrundlage, so begründen diese nicht die Annahme einer wesentlichen Beeinträchtigung. Dies gilt erst recht, wenn man auf den vom Sachverständigen berechneten äquivalenten Dauerschallpegel abstellt, der für 1994 bei 49 dB(A) (Seite 13 des Gutachtens vom 14. Oktober 1994) und bei 1998 bei 45 dB(A) (Seite 15 des Gutachtens vom 16. März 1999) lag. Die tagesbezogenen Werte bewegen sich bereits um den vom Landgerichts maßgeblich erachteten Dauerschallpegel von 55 dB(A) und liegen auch nicht deutlich über dem von der DIN 18005 für reine Wohngebiete der hier in Rede stehenden Art vorgesehenen Planungsrichtpegel von 50 dB(A). Die auf die sechs verkehrsreichsten Monaten bezogenen Werte liegen unter diesen Grenzwerten. 245

Berücksichtigt man, daß - wie vorstehend erörtert - eine Gemengelage besteht, die zu einer erhöhten Mittelwertbildung führt, kann erst recht nicht von einer wesentlichen Beeinträchtigung im Sinne des § 906 Abs. 1 BGB ausgegangen werden. Bei einer solchen Flugplatz-/Wohnbebauungssituation besteht, wie vorstehend aufgezeigt, planungsrechtlich grundsätzlich bereits die Möglichkeit, den "Planungsrichtpegel" um bis zu 10 dB(A) zu überschreiten. Das bedeutet, selbst der Planungsrichtpegel für ein reines Wohngebiet könnte auf bis zu 60 dB(A) erhöht werden. Dies hat zur Folge, daß auch Unterlassungsansprüche allenfalls bei dem Bestehen eines äquivalenten Dauerschallpegels über dieser Zumutbarkeitsgrenze in Betracht kommen. Diese sind vorliegend aber nicht gegeben. 246

Zieht man weiterhin, wenn auch Fluglärm und Straßenlärm nicht ohne weiteres miteinander verglichen werden können, § 3 Abs. 1 der VerkehrslärmschutzVO vom 12. Juni 1990 heran, wonach bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrseinrichtungen in reinen Wohngebieten der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) am Tag nicht überschritten werden soll, so zeigt sich, daß der auf das Grundstück des Klägers einwirkende Fluglärmpegel diesen Grenzwert nicht erreicht. Dies gilt erst recht, wenn man berücksichtigt, daß der 247

Grenzwert nach dieser Verordnung nur auf den Bau oder die wesentliche Änderung künftiger Anlagen abstellt und für die Beurteilung der von bereits vorhandenen Anlagen ausgehenden Immissionen nur mit Einschränkungen herangezogen werden kann.

Schließlich kann im Rahmen der Gesamtwürdigung nicht außer Betracht bleiben, daß die Flugzeuge an den meisten Tagen im Jahr nicht über die Startbahn "RWY .." starten. Es gibt im Laufe eines längeren Zeitraumes somit immer wieder mehrere Tage, bei denen diese Richtung überhaupt nicht zum Starten benutzt wird. 248

Die von dem Sachverständigen bei den ausgewerteten Startvorgängen ermittelten Pegel liegen auch nicht so hoch, daß etwa für die Zeiten gesteigerten Ruhebedürfnisses - am frühen Morgen, in den Abendstunden und an Sonn- und Feiertagen - nicht mehr als eine unwesentliche Beeinträchtigung angenommen werden kann. Hierbei kann auch nicht unberücksichtigt bleiben, daß bereits durch die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 5. Januar 1999 und die für den Fluglatz H. geltenden Sonderregelungen für diesen Zeitraum dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Schutz vor Fluglärm Rechnung getragen worden ist. 249

Ebensowenig rechtfertigen es die bei der Beurteilung von Fluglärm bedeutsame Anzahl von Spitzenschallpegeln (vgl. dazu BGHZ 122, 76 [80] m.w.N.), die auf das Grundstück des Klägers durch die startenden Flugzeuge einwirkenden Fluglärmimmissionen als wesentlich zu bezeichnen. 250

Zwar hat der Sachverständige sowohl im Jahre 1994 als auch 1998 bei verschiedenen Überflügen Maximalpegel gemessen, die über 75 dB(A) lagen. Solche Spitzenpegel werden bei einem Aufenthalt im Freien oder bei geöffneten Fenstern im Wohnzimmer des Klägers deutlich wahrgenommen und können auch während der Einwirkungsdauer als störend empfunden werden. Sie führen jedoch bei einer Gesamtbetrachtung nur zu einer unwesentlichen Beeinträchtigung des Klägers. Die Überflüge mit diesen Spitzen- oder Beurteilungspegeln treten im Vergleich zur Gesamtzahl der Flugbewegungen und des Flugtages nur selten auf, sind von kürzerer Dauer und lagen zudem bei einer gewerteten Betrachtungsweise in der Regel unter 75 dB(A). Stellt man zudem in Rechnung, daß wegen der wetterbedingten unterschiedlichen Flugrichtungen das Grundstück des Klägers zu 1) keinesfalls jeden Tag überflogen wird, so daß langfristig gesehen, weniger als 30 % der startenden Flugzeuge die Startbahn "RWY .." benutzen, so führen auch die Höhe und die Häufigkeit der Spitzenschallpegel nicht dazu, eine wesentliche Beeinträchtigung im Sinne des § 906 Abs. 1 BGB annehmen zu können. 251

Zu dieser Einschätzung ist der Senat auch aufgrund des anläßlich des Ortstermins vom 23. September 2000 gewonnenen persönlichen Eindrucks gekommen. Zwar ist nicht zu verkennen, daß die das Grundstück des Klägers überfliegenden startenden Flugzeuge - insbesondere bei Nutzung der Außenterrasse - als akustische Beeinträchtigungen wahrnehmbar sind. Der Schallpegel erreicht nur kurzfristig ein Ausmaß, das Gespräche auf der Terrasse beeinträchtigt, hob sich aber im übrigen nicht signifikant von den übrigen Geräuschen der Umgebung, insbesondere vom Verkehrslärm ab. Daher hat der Senat aufgrund des persönlichen Eindrucks - auch bei einem besonders "lauten" Flugzeug mit einem Maximalpegel von 86,3 dB(A), gemessen am Meßpunkt 2 - keine Zweifel daran, daß die auf das Grundstück einwirkenden Lärmimmissionen nicht ein derartiges Ausmaß erreichten, daß sie als schädliche Umwelteinwirkungen etwa im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG erscheinen. 252

Der Senat konnte bei der Inaugenscheinnahme feststellen, daß die vorhandenen Fenster und die ansonsten bei der Errichtung des Gebäudes verwendeten Materialien zu einer 253

dämmenden Wirkung im Bezug auf die Fluglärmimmissionen führen, so daß im Wohnzimmer des klägerischen Hauses die Überflüge von Flugzeugen bei geschlossenen Türen kaum und bei geöffneter Türe nur dann wahrnehmbar war, wenn man sich hierauf besonders konzentrierte.

Gegen das Ergebnis der Gesamtwürdigung spricht auch nicht die von dem Kläger zu 1) vorgelegte jüngste Beurteilung des Umweltbundesamtes zu den Auswirkungen von Fluglärm (Bl. 2376 ff. d.GA.). Diese Stellungnahme nimmt, von Zweifeln an ihrer Zuverlässigkeit abgesehen, zu der Frage der Wesentlichkeit einer Lärmbeeinträchtigung im Sinne des § 906 Abs. 1 BGB nicht Stellung. Sie will lediglich zu der Frage der Belästigung und der Beeinträchtigung der Gesundheit durch Fluglärm Antworten geben. Hierbei gelangt sie, wenn auch ohne vertiefende Begründung, zu dem Ergebnis, daß bei dem hier maßgeblichen äquivalenten Dauerschallpegel mit zunehmendem Belästigungserleben der Betroffenen, nicht jedoch Gesundheitsbeeinträchtigungen zu rechnen ist. 254

Soweit der Kläger nunmehr geltend macht, im Hinblick auf die geplante Verlängerung der Landebahn sei eine Steigerung der Lärmimmisionen zu befürchten, kann dies zu keiner anderen Beurteilung führen. Im Rahmen der Prüfung, ob eine Einwirkung auf ein Grundstück unwesentlich im Sinne des § 906 Abs. 1 BGB ist und mithin eine Duldungspflicht gemäß § 1004 Abs. 2 BGB besteht, ist auf die derzeitige konkrete Situation abzustellen. Die von dem Kläger zu 1) aufgrund des Ausbaus der Start- und Landebahn befürchteten künftigen zusätzlichen Lärmbelästigungen rechtfertigen zum derzeitigen Zeitpunkt keinen Unterlassungsanspruch, zumal noch nicht einmal feststeht, ob und in welchem Umfang es überhaupt zu einer Erhöhung der auf das Grundstück des Klägers zu 1) einwirkenden Störungen kommt. 255

Den Anträgen des Klägers, der Beklagten aufzugeben, die Liste aller auf ihrem Flugplatz verkehrenden Flugzeuge mit der Angabe der Lärmschutzklasse vorzulegen, die Entwicklung des Anteils der Flugzeuge mit erhöhtem Lärmschutz in den letzten Jahren darzulegen und eine Prognose für die kommenden Jahre abzugeben, und ihm Einsicht in die kurz-, mittel- und langfristigen Planungen des Flughafens H. zu geben, ist nicht zu entsprechen. Die Voraussetzungen für eine entsprechende Vorlage- und Offenlegungsverpflichtung der Beklagten sind nicht ersichtlich. Es fehlen bereits konkrete Angaben dazu, wofür der Kläger die gewünschte Aufstellung und Einsichtnahme in die Planungen benötigt und wieso deren Inhalt für den vorliegenden Rechtsstreit relevant ist. 256

Die Einholung eines Obergutachtens entsprechend dem Antrag des Klägers zu 1) in dem Schriftsatz vom 28. März 2000 ist nicht veranlaßt. Die Voraussetzungen für die Beauftragung eines anderen Sachverständigen sind nicht gegeben. Gemäß § 412 Abs. 1 ZPO kann das Gericht eine neue Begutachtung durch denselben oder einen anderen Gutachter anordnen, wenn es das Gutachten für ungenügend erachtet. Hieran fehlt es. Wie vorstehend dargelegt, sind zur sicheren Überzeugung des Senates keine Anhaltspunkte ersichtlich, daß dem Sachverständigen Dr. B. für die Erstellung der Gutachten die erforderliche Sachkunde fehlt. Seine Gutachten sind sorgfältig erstellt, in sich geschlossen und überzeugend. Mängel, die einer Berücksichtigung der Gutachten entgegen stehen könnten, sind nicht ersichtlich. Ebensowenig wird vom Kläger aufgezeigt, daß ein anderer Sachverständiger über überlegene Erkenntnisquellen verfügen könnte. 257

Für die von der Beklagten angeregte Zulassung der Revision (§ 546 Abs. 1 Satz 2 ZPO) besteht kein Anlaß. Die Entscheidung des Senates wirft keine Rechtsfragen von grundsätzlicher Bedeutung auf, die einer höchstrichterlichen Klärung bedürfen. Die für die Entscheidung erheblichen Gesichtspunkte sind durch die Rechtsprechung des 258

Bundesgerichtshofes geklärt. Die von der Beklagten angesprochenen Fragen, das Verhältnis eines zivilrechtlichen Abwehranspruchs zu öffentlich-rechtlichen Regelungen, die Unmöglichkeit der Durchsetzung eines zivilrechtlichen Unterlassungsanspruchs angesichts bestehender Vorgaben der öffentlichen Verwaltung und die Verjährung eines Abwehranspruchs bei Fluglärmbelästigungen, sind für die vorliegende Entscheidung nicht mehr relevant. Zudem weicht das Urteil des Senates nicht von einer Entscheidung des Bundesgerichtshofes oder des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes ab.

Wegen des neuen Tatsachenvortrages des Klägers in dem Schriftsatz vom 7. Januar 2001 war die bereits geschlossene mündliche Verhandlung nicht wieder zu eröffnen. Bei dem neuen Vortrag in dem nicht nachgelassenen Schriftsatz handelt es sich teilweise um im Kern neues tatsächliches Vorbringen und um neue Einwendungen gegen das Sachverständigengutachten, die bisher nicht Verfahrensgegenstand war; solches Vorbringen rechtfertigt die Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung nicht (vgl. z.B.: BGHZ 30, 60 [65]; BGHZ 53, 245 [262]). Zudem hatte der Kläger zu 1) in dem seit mehreren Jahren beim Senat anhängigen Rechtsstreit hinreichend Gelegenheit zur Stellungnahme. Insbesondere ist ihm auch in dem vom Senat bestimmten Termin zur Anhörung des Sachverständigen die Möglichkeit eingeräumt worden, diesen ergänzend zu anderen Forschungsergebnisse zu befragen. 259

II. 260

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91 Abs. 1, 97 Abs. 1, 269 Abs. 3 Satz 2, 100 Abs. 1, 100 Abs. 3, 708 Ziffer 10, 713 ZPO. 261

Streitwert für das Berufungsverfahren 262

(insgesamt) 50.000,00 DM 263

Berufung des Klägers 25.000,00 DM 264

Berufung der Beklagten 25.000,00 DM 265

Streitwert der Nebenintervention zu 9) 15.000,00 DM 266

Streitwert der Nebenintervention zu 16) 15.000,00 DM 267

Streitwert der Nebenintervention zu 18) 3.000,00 DM 268

Streitwert der Nebenintervention zu 19) 3.000,00 DM 269

(Es besteht keine Anlaß von der bisherigen Streitwertfestsetzung des Landgerichts in den Urteilen vom 5. Mai 1995 und 13. Dezember 1996 und des Senates in dem Urteil vom 6. März 1996, 2 U 98/95 und in dem Zwischenurteil vom 30. Juli 1997 sowie in den Beschlüssen vom 13. November 1995 [Bl. 1111 d.GA.] und vom 16. Mai 1997 [Bl. 1876 d.GA.] abzuweichen.) 270

Beschwer des Klägers zu 1): unter 60.000,00 DM 271

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE