

HESSEN



**Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung**

Planergänzungsbeschluss

**zur Ergänzung der unter A XI 2.3 des
Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau
des Verkehrsflughafens Frankfurt Main
vom 18. Dezember 2007
verfügten Nebenbestimmung zu Wirbelschleppen**

66p 01.03.04/29

Wiesbaden, den 10. Mai 2013

Inhaltsverzeichnis

A	Verfügender Teil.....	1
I	Planergänzung	1
II	Hinweis	1
B	Sachverhalt	2
C	Entscheidungsgründe	3
I	Verfahren.....	3
II	Materielles Recht	4
1	Allgemeines.....	4
2	Zu den Regelungen im Einzelnen	5
2.1	Bauliche Sicherungsmaßnahmen (zu A I 1).....	5
2.1.1	Schutzniveau	5
2.1.2	Anspruchsgebiete	6
2.1.3	Stichtagsregelung	8
2.2	Wahlrecht des Anspruchsberechtigten (zu A I 2).....	8
2.3	Dinglich Berechtigte als Anspruchsinhaber (zu A I 3)	8
2.4	Anforderungen der Hessischen Bauordnung (zu A I 4).....	8
D	Kostenentscheidung	9
E	Rechtsbehelfsbelehrung	9

A Verfügender Teil**I Planergänzung**

Ergänzend zu der Bestimmung in A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18.12.2007 – PF-66p-V – gelten die nachfolgenden Regelungen:

1. Die Eigentümer von Grundstücken, die innerhalb der in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss bezeichneten Gebiete belegen sind oder von den Gebietsgrenzen angeschnitten werden, können verlangen, dass die Dacheindeckungen von Gebäuden auf diesen Grundstücken, die bis zum 23.03.2007 errichtet worden sind, gegen wirbelschleppenbedingte Windböen gesichert sind.
2. Den nach Ziffer 1 Anspruchsberechtigten wird ein Wahlrecht eingeräumt, ob sie von der Vorhabensträgerin die Vornahme der gemäß Ziffer 1 erforderlichen baulichen Sicherungsmaßnahmen oder auf Nachweis die Erstattung der dafür erforderlichen Aufwendungen beanspruchen.
3. Den Eigentümern im Sinne der Ziffer 1 gleichgestellt sind dinglich Berechtigte an den Grundstücken.
4. Der Anspruch nach Ziffer 1 besteht nicht, soweit die auf den Grundstücken errichteten Gebäude hinsichtlich der Dacheindeckungen den Anforderungen des § 12 der Hessischen Bauordnung in der zum Zeitpunkt ihrer Errichtung anwendbaren Fassung nicht genügen.

II Hinweis

Im Übrigen bleibt der Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18.12.2007 – PF-66 p-V – durch diesen Planergänzungsbeschluss unberührt.

B Sachverhalt

Mit Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 – PF-66 p-V – hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) u. a. die Errichtung der zwischenzeitlich realisierten Landebahn Nordwest sowie eines dritten Terminals auf dem südöstlichen Flughafengelände zugelassen. Zugleich wurde die Vorhabensträgerin im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 unter A XI.2.3 dazu verpflichtet, nachweislich durch eine Wirbelschlepe eines auf dem Flughafen Frankfurt Main landenden oder startenden Luftfahrzeugs verursachte Schäden auf ihre Kosten zu beseitigen oder die angemessenen Kosten der Schadensbeseitigung zu erstatten. Diese Verpflichtung wurde in dem Klageverfahren vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof (Hess. VGH) am 26.06.2009 durch Prozessklärung bzgl. der Beweislast abgeändert, so dass Geschädigte keinen Nachweis führen müssen, dass ein Schaden auf Wirbelschleppen zurückzuführen ist (vgl. Hess. VGH, Niederschrift über die mündliche Verhandlung, Az. 11 C 227/08.T u. a., S. 55 f.).

Ungeachtet der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest hält sich die Zahl der bei der Vorhabensträgerin jährlich gemeldeten Schadensfälle, die von den Geschädigten auf Wirbelschleppen von auf dem Frankfurter Flughafen landenden Luftfahrzeugen zurückgeführt werden, auf einem weitgehend konstanten Niveau. In dem Zeitraum von Mitte Februar bis Ende April 2013 wurde der Vorhabensträgerin jedoch eine größere Anzahl von Schäden gemeldet als im vergleichbaren Zeitraum des vorangegangenen Jahres. Während in dem genannten Zeitraum des Jahres 2012 vier Fälle gemeldet wurden, wurden in dem gleichen Zeitraum des Jahres 2013 insgesamt 22 Fälle gemeldet. Das HMWVL hat dies zum Anlass genommen, die genauen Ursachen für diese Vorkommnisse näher zu überprüfen. Hierzu hat das HMWVL die Schadensfälle bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf einen möglichen Zusammenhang zu Flugbewegungen hin untersuchen lassen und den Deutschen Wetterdienst zur Beurteilung der jeweiligen meteorologischen Situation eingebunden. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass es keinen zweifelsfreien Beweis dafür gibt, dass die in der jüngeren Vergangenheit gemeldeten Schadensfälle allesamt tatsächlich auf Wirbelschleppen zurückzuführen sind. Es kann allerdings auch nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden, dass zumindest ein Teil der gemeldeten Schäden von Wirbelschleppen verursacht wurde.

Auf der Grundlage dieser Tatsachen hat das HMWVL mit Schreiben vom 24.04.2013 ein förmliches Verfahren zur Ergänzung der im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 verfügten Schutzauflagen um bauliche Sicherungsmaßnahmen eingeleitet und der Vorha-

bensträgerin den Entwurf eines Entscheidungssatzes mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übersandt. Die Vorhabensträgerin hat mit Schreiben vom 03.05.2013 mitgeteilt, es fehle an belastbaren Nachweisen, dass die bei ihr gemeldeten Ereignisse auf Wirbelschleppen zurückzuführen seien, so dass weitere Schutzmaßnahmen rechtlich nicht erforderlich erscheinen würden. Zudem hat die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 03.05.2013 ihre Auffassung insbesondere zur Abgrenzung des maßgeblichen Gebiets sowie zum Vollzug geäußert.

C Entscheidungsgründe

Das HMWVL ist nach § 10 Abs. 8 S. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.12.2012 (BGBl. I S. 2454) in Verbindung mit § 76 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) vom 15.01.2010 (GVBl. I S. 18) in Verbindung mit §§ 8 ff. LuftVG, §§ 74, 75 HVwVfG berechtigt, die unter A XI 2.3 verfügte Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 – PF-66 p -V – um die Bestimmungen unter A I dieses Planergänzungsbeschlusses zu ergänzen.

I Verfahren

Für die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 –°PF-66°p-V – ist ein Planergänzungsverfahren im Sinne des § 10 Abs. 8 S. 2 LuftVG durchgeführt worden.

Das HMWVL ist gemäß § 10 Abs. 8 S. 2 LuftVG in Verbindung mit § 10 Abs. 1 S. 1 LuftVG und § 1 Abs. 2 S. 1 der Verordnung zur Bestimmung von luftverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten und Zuständigkeiten nach dem Luftsicherheitsgesetz sowie dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Luftverkehrszuständigkeits-Verordnung) vom 06.10.2011 (GVBl. I S. 526) für die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 –°PF-66°p-V – zuständig.

Für Planergänzungsverfahren bietet § 76 HVwVfG die verfahrensrechtliche Grundlage (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116, 212; BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 – 4 A 2001.06 – BVerwGE 127, 95, 118). Der Anwendungsbereich des § 76 HVwVfG ist eröffnet, da die in A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 – PF-66°p-V – geregelte Nebenbestimmung vor Fertigstellung des Vorhabens von Amts wegen ergänzt und damit geändert werden soll. Das HMWVL konnte zum Zwecke der Beschleunigung des Verfahrens von der Durchführung eines Anhörungsverfahrens gemäß § 76 Abs. 3 HVwVfG absehen. Die hierfür erforderlichen Voraussetzungen liegen vor, denn die Änderung ist von unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 76 Abs. 3 HVwVfG.

Eine beabsichtigte Planänderung lässt das Plangefüge unangetastet und stellt sich als unwesentlich im Sinne des § 76 Abs. 3 HVwVfG dar, wenn sie die Zielsetzung der Planung und die im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange ihrer Struktur nach unberührt lässt. Dies ist dann der Fall, wenn Umfang und Zweck des Ausbauvorhabens unverändert bleiben und wenn zusätzliche belastende Auswirkungen von einigem Gewicht sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich der Belange Einzelner auszuschließen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.10.1989 – 4 C 12/87 – BVerwGE 84, 31, 34). Nach diesen Maßstäben erweist sich die Änderung als unwesentlich.

Umfang und Zweck des Ausgangsvorhabens – die kapazitive Erweiterung des Frankfurter Flughafens – bleiben unverändert. Zudem sind die Auswirkungen der Änderung als unwesentlich zu beurteilen. Zusätzliche belastende Auswirkungen von einigem Gewicht sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich der Belange Einzelner können ausgeschlossen werden. Die Ergänzung des Schutzkonzepts bzgl. Wirbelschleppen wirkt sich auf die Flughafen-anrainer ausschließlich begünstigend aus.

Das HMWVL hat sein Verfahrensermessen als zuständige Planfeststellungsbehörde mit dem Ziel ausgeübt, das Verfahren zugunsten einer zügigen Realisierung der mit der Planergänzung verfolgten präventiven Schutzansprüche zu beschleunigen. Es hat sich infolge dessen dazu entschlossen, ein vereinfachtes Planfeststellungsverfahren nach § 76 Abs. 3 HVwVfG durchzuführen. Die Voraussetzungen für die Durchführung eines vereinfachten Planfeststellungsverfahrens liegen, wie dargelegt, vor.

II Materielles Recht

1 Allgemeines

Das im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main verfügte Schutzkonzept bzgl. Wirbelschleppen, welches für Geschädigte Schadensersatzansprüche gegen die Vorhabensträgerin ohne Nachweis der konkreten Schadensursache vorsieht, wird durch diesen Planergänzungsbeschluss um präventive Sicherungsmaßnahmen erweitert. Damit wird über die nachträgliche Regulierung von Schäden hinaus bereits der Eintritt von wirbelschleppenbedingten Sachschäden verhindert. Zwar ist weder der zweifelsfreie Beweis möglich, dass die aus der unmittelbaren Umgebung des Verkehrsflughafens Frankfurt Main gemeldeten Sachschäden tatsächlich allesamt wirbelschleppenbedingt sind, aber es kann umgekehrt auch nicht belegt werden, dass die insbesondere im Bereich der Anfluggrundlinien gemeldeten Schadensfälle nicht auf Wirbelschleppen zurückzuführen sind. In dieser Beweislage dienen die verfüigten präventiven Sicherungsmaßnahmen der Verhin-

derung weiterer Schäden an Gebäudedächern und bewirken eine weitestgehende Vorsorge vor weiteren Sachschäden. Die Planfeststellungsbehörde trägt damit verbliebenen Unsicherheiten im Hinblick auf wirbelschleppenbedingte Wirkungszusammenhänge, die sich auch nach den vorliegenden Gutachten (vgl. Gutachten „Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main“ der GfL Gesellschaft für Luftverkehrsforschung und der Dziomba Aeronautical Consulting in der Fassung vom 16.11.2006 sowie „Sensitivitätsanalyse zum Gutachten G1 – Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan Anhang II.1 Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main“ der GfL Gesellschaft für Luftverkehrsforschung vom 26.07.2007) nicht mit letzter Gewissheit aufklären lassen, vorbeugend Rechnung. Dies erscheint unter Einbeziehung der aus dem tatsächlichen Betrieb des um eine weitere Landebahn erweiterten Flughafens resultierenden Erkenntnisse in die Abwägung als zielführend und geboten.

2 Zu den Regelungen im Einzelnen

2.1 Bauliche Sicherungsmaßnahmen (zu A I 1)

Gemäß der Regelung unter A I 1 dieses Planergänzungsbeschlusses können Eigentümer von Grundstücken, die innerhalb der in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss bezeichneten Gebiete belegen sind oder von den Gebietsgrenzen angeschnitten werden, verlangen, dass die Dacheindeckungen von Gebäuden auf diesen Grundstücken, die bis zum 23.03.2007 errichtet worden sind, gegen wirbelschleppenbedingte Windböen gesichert sind.

2.1.1 Schutzniveau

Die unter A I 1 dieses Planergänzungsbeschlusses verfügten baulichen Sicherungsmaßnahmen beinhalten die erforderliche Sicherung von Dacheindeckungen von Gebäuden. Eine Sicherung kann durch Klammerung, Nageln oder eine andere geeignete Formen der Befestigung erfolgen, wobei sich das Erfordernis einer Sicherung aus dem Zustand der bestehenden Dacheindeckung ergibt, der sich nach der maßgeblichen Technischen Baubestimmung i. S. d. § 3 Abs. 3 HBO (vgl. Erlass des HMWVL „Liste und Übersicht der im Land Hessen bauaufsichtlich eingeführten Technischen Baubestimmungen“ vom 18.06.2012 (StAnz. S. 693), ergänzt durch Erlass des HMWVL vom 26.03.2013 (StAnz. S. 534) sowie DIN 1055-4 bzw. DIN EN 1991-1-4) bestimmt. Maßnahmen an Dächern, die diesen Standards bereits genügen, sind mit Blick auf die Zielsetzung der Sicherungsmaßnahmen nicht geboten. Der Schutzanspruch dient vielmehr der möglichst flächendeckenden Herstellung normgerechter Dacheindeckungen, die nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde solchen Windlas-

ten standhalten, die auch von Wirbelschleppen der auf den Flughafen Frankfurt Main anfliegenden Luftfahrzeuge nicht überschritten werden können.

Mit dem Anspruch auf Sicherungsmaßnahmen wird an die vorhandene Gestaltung von Dacheindeckungen angeknüpft. Ansprüche auf eine über die Sicherung der Eindeckung hinausgehende Änderung von Gebäudedächern hält die Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund des Schutzziels nicht für angezeigt.

2.1.2 Anspruchsgebiete

Die in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss dargestellten Gebiete orientieren sich an dem Vorkommen von potentiell Wirbelschleppen verursachenden Flugbewegungen in der Umgebung des Verkehrsflughafens Frankfurt Main und erfassen sämtliche Bereiche, in denen Anflüge in relevanter Höhe zu erwarten sind. Abflüge sind nicht zu berücksichtigen, da Wirbelschleppen beim Start durch die veränderte Klappenstellung weniger stark sind und durch den höheren Triebwerksschub relativ schnell zerstört werden (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 – PF-66 p-V –, S. 654).

Mit Blick auf die Systemgenauigkeit des Instrumentenlandesystems (ILS) sind Anflüge nach den hierfür anwendbaren, bereits der Flugverfahrenskonstruktion zugrunde liegenden Kriterien der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) maximal in einem „Trichter“ mit einem Öffnungswinkel von +/- 2,4° um die Anfluggrundlinien – ausgehend vom Standort der jeweiligen ILS-Landekursender – zu erwarten (vgl. Ziff 2.3.2 i. V. m. Table I-2-2-1 des ICAO-Dokument 8168 „Procedures for Air Navigation Services: Aircraft Operations – Volume I: Flight Procedures“, 2006). Es war daher sachgerecht, die seitliche Abgrenzung der Anspruchsgebiete mittels dieses Kriteriums vorzunehmen.

Die Gebiete waren der Länge nach so zu begrenzen, dass von der Schwelle der Bahnen aus betrachtet bei einem Anflugwinkel von 3° alle Anflüge unter 1.100 Fuß über Grund – bezogen auf das Niveau der jeweiligen Schwelle – erfasst werden. Dies entspricht einer Entfernung von den Landebahnschwellen von ca. 6.398 Metern. Die Planfeststellungsbehörde hat sich bei dieser Abgrenzung von folgenden Erwägungen leiten lassen: Eine Höhendifferenz von 1.000 Fuß stellt das international gebräuchliche Maß der vertikalen Wirbelschleppenstaffelung von Luftfahrzeugen dar (vgl. Ziff. 5.3.2 des ICAO-Dokument 4444 „Procedures for Air Navigation Services: Air Traffic Management“, 2007). Dem kann die Wertung entnommen werden, dass jenseits dieser Höhendifferenz kein Risikopotential infolge von Wirbelschleppen besteht. Gleichwohl wurde bei der Bemessung der Gebiete ein Sicherheitszuschlag von jeweils 100 Fuß hinzugerechnet, mit dem auch die Höhe von Gebäuden sowie etwaige klein-

räumige Änderungen der Topographie gegenüber der jeweiligen Höhe der Landebahnschwelle erfasst werden. Damit befinden sich die der Planergänzung zugrunde liegenden Annahmen mit Blick auf Topographie und Bebauungssituation in den Bereichen der Anfluggrundlinien „auf der sicheren Seite“. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde eine weitere Sicherheitstoleranz dadurch verwirklicht, dass die Bestimmung der Überflughöhen unter Annahme eines konstanten Gleitwinkels in Bezug auf die Landebahnschwellen und nicht auf die (um ca. 400 Meter hinter den Landebahnschwellen befindlichen) idealen Aufsetzpunkte erfolgt ist, auf die sich das Gleitwegsignal des ILS bezieht. Damit kann ausgeschlossen werden, dass die tatsächlichen Überflughöhen signifikant die Annahmen dieses Planergänzungsbeschlusses unterschreiten.

Die Anspruchsgebiete waren für sämtliche zum Landen zugelassenen Pisten des Flughafens Frankfurt Main zu definieren, entgegen der Einschätzung der Vorhabensträgerin also auch für die Piste 07 C / 25 C, die derzeit überwiegend zum Starten verwandt wird, aber genehmigungsrechtlich ebenso für Landungen zur Verfügung steht.

Die so bemessenen und in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss dargestellten Gebiete erfassen den weit überwiegenden Teil der Schadensfälle, die der Fraport AG seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest in Bezug auf das gesamte Landebahnsystem gemeldet wurden.

Da die Abgrenzung der unter A I 1 angeführten Gebiete nicht parzellenscharf entlang von Grundstücksgrenzen verläuft, werden einzelne Grundstücke nur angeschnitten. Mit der unter A I 1 verfügten Regelung wird klargestellt, dass sich der Anspruch auf bauliche Sicherungsmaßnahmen auch auf diese angeschnittenen Grundstücke erstreckt. Es erfolgt somit zu Gunsten dieser Betroffenen eine Gleichstellung mit den Eigentümern der Grundstücke, die vollständig innerhalb der in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss bezeichneten Gebiete liegen.

Der von der Vorhabensträgerin vorgeschlagenen Gebietsabgrenzung für die Sicherung der Dacheindeckungen von Gebäuden gegen wirbelschleppenbedingte Windböen nach Maßgabe des Präventionsgebiets des Flughafens Zürich kann nicht gefolgt werden. Dieses für den Flughafen Zürich entwickelte Gebiet kann nicht ohne weiteres auf die Situation am Verkehrsflughafen Frankfurt Main übertragen werden.

2.1.3 Stichtagsregelung

Der Anspruch nach A I 1 besteht nur für die Grundstücke, die am 23.03.2007 bereits bebaut gewesen sind und deren Bebauung zum Zeitpunkt der Geltendmachung des Anspruchs noch existiert. Der 23.03.2007 als Stichtag für die Bebauung des Grundstücks ist der Zeitpunkt, zu dem in dem Verfahren um den Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main die Vorhabensunterlagen erneut öffentlich ausgelegt wurden. Spätestens ab diesem Zeitpunkt konnten die Betroffenen die Zunahme der flugbetrieblichen Auswirkungen durch die Vorhabensplanung absehen und für die normgerechte Dacheindeckung von Neubauten auch unter diesem Aspekt Sorge tragen.

2.2 Wahlrecht des Anspruchsberechtigten (zu A I 2)

Dem Anspruchsberechtigten bleibt es selbst überlassen, ob er von der Vorhabensträgerin die Vornahme der erforderlichen baulichen Sicherungsmaßnahmen verlangt oder sich die Kosten für erforderliche bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen entsprechenden Nachweis erstatten lässt. Durch das dem Anspruchsberechtigten eingeräumte Wahlrecht wird ein möglichst einfacher, seinen Bedürfnissen entsprechender Vollzug gewährleistet. Die von der Vorhabensträgerin gegen das Wahlrecht vorgetragenen praktischen Erwägungen des Vollzugs überwiegen nicht das berechnete Interesse der Anspruchsberechtigten an einem Wahlrecht. Der möglicherweise geringere Verwaltungsaufwand für Anspruchsberechtigte im Fall der Umsetzung der Maßnahme durch die Vorhabensträgerin rechtfertigt es nicht, Anspruchsberechtigten ein Wahlrecht generell abzuschneiden.

2.3 Dinglich Berechtigte als Anspruchsinhaber (zu A I 3)

Den Eigentümern im Sinne von A I 1 gleichgestellt sind gem. A I 3 dinglich Berechtigte an Grundstücken, die innerhalb der in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss bezeichneten Gebiete belegen sind oder von den Gebietsgrenzen angeschnitten werden. Die Erweiterung der Anspruchsberechtigung erfordert, dass das jeweilige dingliche Recht einen Bezug zu den zu sichernden Gebäuden aufweist (z. B. Erbbaurecht).

2.4 Anforderungen der Hessischen Bauordnung (zu A I 4)

Der Ausschluss nach A I 4 sieht vor, dass der Anspruch gemäß A I 1 nicht besteht, soweit die auf den Grundstücken errichteten Gebäude hinsichtlich der Dacheindeckungen den Anforderungen des § 12 der Hessischen Bauordnung in der zum Zeitpunkt ihrer Errichtung anwendbaren Fassung nicht genügen. Gemäß § 12 HBO müssen bauliche Anlagen so angeordnet, beschaffen und gebrauchstauglich sein, dass insbesondere durch

Einflüsse der Witterung Gefahren, unzumutbare Nachteile oder unzumutbare Belästigungen nicht entstehen. Soweit ein Gebäude diese grundlegende Anforderung zum Zeitpunkt seiner Errichtung bereits nicht erfüllt hat, ist der Eigentümer des Grundstücks nicht als schutzwürdig anzusehen. Zugleich ist mit der Bezugnahme auf die jeweils anwendbare Gesetzesfassung klargestellt, dass eine „dynamische Betreiber- bzw. Nachrüstungspflicht“ nicht besteht und daher in Bezug auf die Schutzansprüche ohne Belang ist.

D Kostenentscheidung

Die Entscheidung ist gemäß §§ 1, 3 VwKostG in Verbindung mit §§ 1, 2 LuftKostV kostenpflichtig. Die Fraport AG trägt gemäß §§ 1, 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG die Kosten (Gebühren und Auslagen) dieses Planergänzungsverfahrens. Die Höhe der Gebühr sowie die zu erstattenden Auslagen werden gesondert festgesetzt.

E Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planergänzungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung bei dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof, Brüder-Grimm-Platz 1–3, 34117 Kassel, schriftlich Klage erhoben werden.

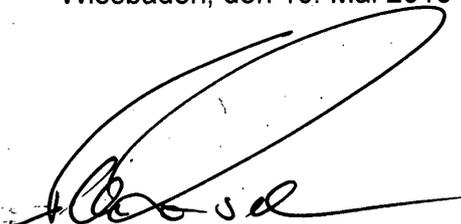
Die Klage kann nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei hessischen Gerichten und Staatsanwaltschaften vom 26. Oktober 2007 (GVBl. I S. 699) auch mittels eines elektronischen Dokuments in einer aus der Anlage 2 zu dieser Verordnung ersichtlichen Form erhoben werden. Auf die Notwendigkeit einer qualifizierten digitalen Signatur bei Dokumenten, die einem schriftlich zu unterzeichnenden Schriftstück gleichstehen, wird hingewiesen (§ 55a Abs.1 Satz 3 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – in Verbindung mit Nr. 2 der Anlage 2 der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei hessischen Gerichten und Staatsanwaltschaften).

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Planergänzungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden.

Gemäß § 67 Abs. 4 VwGO muss sich vor dem Verwaltungsgerichtshof jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren

Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Wiesbaden, den 10. Mai 2013



Florian Rentsch

(Staatsminister)