

**Der Minister
für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Düsseldorf, den 2. April 1980
Fernruf: 8 30 21, bei Durchwahl 8302 / 507
Fernschreiber 0858 2728
Dienstgebäude: Haroldstr. 4

Akz.: V/A 2 - 31 - 21/3 EM

Postanschrift: 4 Düsseldorf 1, Postfach 1144

Genehmigung
zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrs-
flughafens Essen/Mülheim

Gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1113), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung schadensrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 (BGBl. I S. 1577), in Verbindung mit §§ 38 bis 42 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308) erteile ich hiermit der Flughafen GmbH Essen/Mülheim die Genehmigung für die Anlage und den Betrieb eines Verkehrsflughafens in nachstehendem Umfang.

A Genehmigungsinhalt

I. Anlage

1. Bezeichnung

Flughafen Essen/Mülheim

2. Lage

Der Flughafen liegt auf dem Gebiet der Städte Essen und Mülheim a.d. Ruhr, und zwar etwa 9 km südwestlich der Stadtmitte von Essen und etwa 5 km südöstlich der Stadtmitte von Mülheim a.d. Ruhr.

3. Flughafenbezugspunkt (FBP)

3.1 Geographische Lage: 51°24' 13" Nord
06°56' 17" Ost

3.2 Höhe: 124 m über NN

4. Klassifizierung

Der Flughafen gehört zur Klasse C des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt.

5. Start- und Landebahn, Rollbahnen, Vorfeld

5.1 Start- und Landebahn 07/25

Länge: 1.553,5 m
Breite: 45 m
Tragfähigkeit: \geq ICAO 40
Richtung: 066° / 246° rechtweisend

Geographische Lage des Startbahnbezugspunktes (SEP): 51°24' 13" Nord
06°56' 17" Ost

Höhe des Startbahnbezugspunktes 117,5 m über NN

5.2 Segelflugbetriebsfläche (Gras)

Länge: 1.100 m
Breite: 200 m
Tragfähigkeit: \geq 2.000 kg MPW

5.3 Rollbahnen

5.3.1 Rollbahn A

zwischen Vorfeld und östlichem Ende der Start- und Landebahn

Länge: ca. 650 m
Breite: 15 m
Tragfähigkeit: \geq ICAO 40

5.3.2 Rollbahn B
zwischen Vorfeld und Station 550 m vom
westlichen Ende der Start- und Landebahn

Länge: ca. 600 m
Breite: 15 m
Tragfähigkeit: \geq LCN 40

5.3.3 Rollbahn C
zwischen Rollbahn B und westlichem
Ende der Start- und Landebahn

Länge: ca. 625 m
Breite: 15 m
Tragfähigkeit \geq LCN 40

5.4 Vorfeld

Tragfähigkeit: \geq LCN 40

5.5 Befeuerung

Die Start- und Landebahn 07/25 sowie die
Rollbahnen erhalten eine Befeuerung. Die
Start- und Landebahn 07/25 erhält ferner eine
Gleitwinkelbefeuerungsanlage (VASIS).

II. Betrieb

1. Zugelassene Luftfahrzeuge

Der Flughafen darf benutzt werden von

- Flugzeugen
- Drehflüglern
- Luftschiffen
- Segelflugzeugen unter Anwendung von
Winden- und Flugzeugschleppstarts
- Motorseglern;

ferner von

- Frei- und Fesselballonen
- Fallschirmen

mit besonderer Erlaubnis der Genehmigungsbehörde.

2. Betriebsumfang

- 2.1 Der Flughafen darf nur für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) unter Sichtflugbedingungen (VMC) bei Tag und bei Nacht benutzt werden.
- 2.2 Für den Betrieb nicht zugelassen sind diejenigen Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb, die die Lärmgrenzwerte des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Annex 16; 3. Auflage, Juli 1978, Teil 2, Kapitel 2) überschreiten, es sei denn, daß sie sich im Katastropheneinsatz oder im Einsatz für medizinische Hilfeleistungen befinden.
- 2.3 Die zugelassenen Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb dürfen in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit weder starten noch landen. Ausgenommen sind
- Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich im Katastropheneinsatz befinden oder für medizinische Hilfeleistungen eingesetzt werden, mit Genehmigung der Luftaufsicht,
 - Vermessungsflüge der Bundesanstalt für Flugsicherung.

Weitere Ausnahmen kann die Genehmigungsbehörde in begründeten Einzelfällen insbesondere dann zulassen, wenn diese zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich sind.

- 2.4 Der Flugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 5.700 kg Höchstgewicht und Motorseglern wird wie folgt zeitlich eingeschränkt:

Werktags vor 7.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach Sonnenuntergang sowie sonn- und feiertags vor 9.00 Uhr und nach 15.00 Uhr Ortszeit sind unzulässig:

- Platzrundenflüge,
- Schulflüge mit Ausnahme von Überlandschulflügen und anderen Schulflügen, die über die Umgebung des Flughafens hinausgehen und länger als eine Stunde dauern,
- Rund- und Besichtigungsflüge gegen Entgelt,
- erlaubnispflichtige Reklameflüge und
- Flugzeugschleppstarts mit Ausnahme von Starts zu Überführungs- und Hochleistungsflügen, insbesondere zu Wettbewerbsflügen, Rekordflügen und -versuchen sowie zu Flügen zur Erlangung eines Leistungsabzeichens.

Ausgenommen von den zeitlichen Beschränkungen sind Flüge mit Luftfahrzeugen, die den erhöhten Schallschutzanforderungen gemäß § 4 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. August 1976 (BGBl. I S. 2216) entsprechen, sowie Flüge zur gewerblichen Personenbeförderung an Sonn- und Feiertagen. Diese Ausnahmen gelten nicht für Nachtflüge.

Die nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der jeweils geltenden Fassung vorgeschriebenen Nachtflüge dürfen in der Zeit bis zu dreieinhalb Stunden nach Sonnenuntergang durchgeführt werden.

3. Betriebslängen der Start- und Landebahn 07/25

Für den Betrieb der Start- und Landebahn 07/25 werden folgende Bahnlängen festgelegt:

3.1 Startbahn 07

Startlaufstrecke	1.200 m
Startstrecke	1.260 m
Startabbruchstrecke	1.530 m

3.2 Landebahn 07

Landestrecke	1.530 m
--------------	---------

3.3 Startbahn 25

Startlaufstrecke	1.530 m
Startstrecke	1.590 m
Startabbruchstrecke	1.530 m

3.4 Landebahn 25

Landestrecke	1.200 m
--------------	---------

III. Auflagen

1. Bei der Anlage und beim Betrieb des Flughafens sind die Richtlinien und Empfehlungen des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils geltenden Fassung zu beachten, soweit nicht deutsche Vorbehalte und Vorschriften entgegenstehen. Ferner sind die vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Richtlinien für die Markierung und Befeuern von Flughäfen vom 20. Mai 1970 (NfL I - 171/70) und die Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen in der jeweils gültigen Fassung anzuwenden.
2. Für die Landungen von Drehflüglern ist eine besonders ausgewiesene Fläche vorzuhalten.

3. Probelaufe von Strahltriebwerken in der Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr Ortszeit bedürfen der Genehmigung der Luftaufsicht.
4. Das Flughafengelände ist gemäß § 46 Abs. 1 LuftVZO zu umzäunen.
5. Die zur Ausübung der Luftaufsicht oder sonstiger, mit dem Flugbetrieb zusammenhängender hoheitlicher Tätigkeit erforderlichen Räume und Einrichtungen sind bereitzustellen.
6. Für den Brandschutz und das Rettungswesen müssen die erforderlichen Einrichtungen und Geräte vorhanden sowie das zur Bedienung notwendige Personal ausreichend ausgebildet sein. Es sind eine Feuerlösch- und Rettungsordnung sowie ein Alarmplan aufzustellen und der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.

Hierfür sind die Richtlinien und Empfehlungen des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.
7. Es ist eine ständige Fernsprechdirektverbindung von der Luftaufsicht zur Flugsicherungs-Regionalstelle Düsseldorf vorzuhalten.
8. Im Turnus von drei Jahren ist der Genehmigungsbehörde ein Untersuchungs- bzw. Meßbericht über das jeweilige Ausmaß des Fluglärms in der Umgebung des Flughafens vorzulegen. Die Festlegung der hierbei zu beachtenden Anforderungen bleibt vorbehalten. Der Zeitpunkt für den ersten Bericht wird zu gegebener Zeit festgelegt.
9. Für die Regelung von Personen- und Sachschäden ist eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, deren Versicherungssumme je Schadensereignis mindestens

2,0 Mio DM für Personenschäden und
1,0 Mio DM für Sachschäden

beträgt.

10. Die Anordnung weiterer Auflagen bleibt vorbehalten.

IV. Hinweise

1. Von dieser Genehmigung kann gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG erst Gebrauch gemacht werden, wenn ein nachfolgender Planfeststellungsbeschuß unanfechtbar geworden oder für sofort vollziehbar erklärt worden ist.
2. Auf die Pflichten des Flugplatzunternehmers nach den gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der §§ 43 bis 45 LuftVZO, wird hingewiesen.
3. Zuwiderhandlungen gegen die Auflagen dieser Genehmigung können gem. § 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden. Ferner wird auf die Bußgeldvorschriften des § 58 Abs. 1 Nr. 3 LuftVG und des § 108 Nr. 7 LuftVZO in Verbindung mit § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG besonders hingewiesen.

B Ausbauplan

Für den Flughafen Essen/Mülheim wird gemäß § 12 LuftVG folgender Ausbauplan festgelegt:

I. Start- und Landefläche

Die Start- und Landefläche besteht aus der Start- und Landebahn und dem Schutzstreifen, der die Bahn gleichmäßig umgibt.

1. Länge

Die Gesamtlänge der Start- und Landefläche beträgt 1.673,5 m.

Sie setzt sich aus den Einzellängen der Start- und Landebahn von 1.553,5 m und des Schutzstreifens von je 60 m vor beiden Bahnenden zusammen.

2. Breite

Die Gesamtbreite der Start- und Landefläche beträgt 300 m.

Sie setzt sich aus der Breite der Start- und Landebahn von 47 m und der des Schutzstreifens von je 127,5 m seitlich der Bahn zusammen.

II. Sicherheitsfläche

Die Sicherheitsfläche umgibt die Start- und Landefläche gleichmäßig.

1. Länge

Die Sicherheitsfläche ist vor beiden Enden der Start- und Landefläche je 1000 m und seitlich der Start- und Landefläche je 1673,5 m lang.

2. Breite

Die Sicherheitsfläche ist vor beiden Enden der Start- und Landefläche je 600 m und seitlich der Start- und Landefläche je 150 m breit.

III. Flughafenbezugspunkt (FBP)

Siehe Abschnitt A Nr. I. 3

IV. Startbahnbezugspunkt (SBP)

Siehe Abschnitt A Nr. I. 5.1

V. Anflugsektoren

Die Anflugsektoren schließen sich beiderseits der Außenkanten der Sicherheitsfläche an deren Enden mit einem Öffnungswinkel von je 15 Grad an. Sie enden in einer Entfernung von 15 km vom Startbahnbezugspunkt.

Der Gesamtbereich, in dem die in § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich), ergibt sich aus dem beigelegten Plan.

C Begründung

I. Sachverhalt

1. Vorgeschichte

Das Fluggelände Essen/Mülheim wurde 1925 als Notlandeplatz und 1927 als Flughafen genehmigt. Das Rollfeld bestand zunächst aus einer annähernd runden, grasbewachsenen Fläche von ca. 900 m Durchmesser ohne besonders befestigte Start- und Landebahnen. Nach Ausbruch des 2. Weltkriegs wurde der Flughafen mit erheblichen Kosten ausgebaut. 1943 waren die Hauptstart- und-landebahn auf einer Länge von 1.583 m und zwei Nebenstart- und -landebahnen in Teilstücken mit einer Teerdecke befestigt.

1959 wurde der für den Bauschutzbereich maßgebliche Ausbauplan für den Flughafen Essen/Mülheim festgelegt. Am 19. März 1966 erging der Bescheid, in dem bestätigt wurde, daß der Flughafen in einer bestimmten Ausdehnung und unter gewissen Voraussetzungen, Bedingungen und Auflagen als Verkehrsflughafen genehmigt ist. In der mündlichen Verhandlung über eine hiergegen erhobene Klage brachte das Bundesverwaltungsgericht zum Ausdruck, daß es diese Genehmigung als rechtlich nicht existent ansieht.

2. Durchführung des Genehmigungsverfahrens

Die Flughafen GmbH Essen/Mülheim beantragte mit Schreiben vom 2. Februar 1977 vorsorglich die Erteilung einer neuen Genehmigung für Anlage und

Betrieb des Flughafens Essen/Mülheim. Der Antrag enthielt die in § 40 Abs. 1 LuftVZO vorgeschriebenen Angaben und Unterlagen, insbesondere

- das Gutachten eines technischen Sachverständigen über das Ausmaß des Lärms, der in der Umgebung des Flughafens zu erwarten ist (Gutachten Koppe, Matschat, Müller vom 5.10.1976 mit Berechnung und Darstellung der Grenzlinien für einen Dauerschallpegel von $L_{eq} = 52,67$ und 75 dB(A)) sowie
- das Gutachten eines medizinischen Sachverständigen über die Auswirkungen dieses Lärms auf die Bevölkerung (Gutachten Ruff vom 26.10.1976).

Der Antrag erstreckte sich auf die im Zeitpunkt der Antragstellung vorhandenen Anlagen und den darauf durchgeführten Flugbetrieb. Darüber hinaus wurden die Erweiterung des Flugbetriebs auf Anflüge nach Instrumentenflugregeln unter Instrumentenflugwetterbedingungen sowie auf Düsenflugverkehr begehrt.

Die Antragstellerin begründete den vorsorglich gestellten Antrag auf Erteilung einer neuen Genehmigung mit dem ungewissen Ausgang der Revision im Verwaltungsstreitverfahren um die Genehmigungsbestätigung vom 19. März 1966. Sie wies auf die Notwendigkeit hin, den Bestand des Flughafens aufgrund seiner verkehrspolitischen Bedeutung zu erhalten. Zum einen habe der Flughafen Essen/Mülheim eigenständige Bedeutung als Station für die Allgemeine Luftfahrt. Zum anderen diene er gemeinsam mit dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach als Satellitenflugplatz zur Entlastung des Flughafens Düsseldorf vom nichtgewerblichen Luftverkehr, der vornehmlich mit Propellerflugzeugen bis zu 5,7 t Fluggewicht abgewickelt werde. Im Jahre 1976 entfielen von insgesamt rd. 151 000 Flugzeugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt im Satellitensystem Düsseldorf etwa 42 000 auf den Flughafen Essen/Mülheim.

Im Rahmen des Prüfverfahrens nach § 6 Abs. 2 und 3 LuftVG beauftragte ich den Regierungspräsidenten Düsseldorf mit der Anhörung der Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. Ferner holte ich eine gutachtliche Stellungnahme der Bundesanstalt für Flugsicherung gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG sowie die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 31 Abs. 1 LuftVG ein.

Der Regierungspräsident Düsseldorf berichtete über das Ergebnis der Anhörung am 10. Mai und 4. Oktober 1978. Die abschließende Zustimmung des Bundesministers für Verkehr erging am 8. Januar 1980.

3. Stellungnahmen im Prüfverfahren

3.1 Beteiligte

Die Bundesanstalt für Flugsicherung erhob gegen die Genehmigung keine Bedenken, sofern diese sich auf den bisherigen Status sowie nur auf die Durchführung von Sichtflugverkehr erstreckt.

Der Bundesminister für Verkehr teilte mit, daß aus der Sicht des Bundes gegen die Genehmigung in dem Umfang, wie sie jetzt erteilt wird, keine Bedenken bestehen.

3.2 Gebietskörperschaften

Von den angehörten Gebietskörperschaften erhoben keine Bedenken:

- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Städte Oberhausen, Bochum, Velbert und Hattingen.

Die nachgenannten Gebietskörperschaften stimmten der Genehmigung unter gewissen Einschränkungen bzw. verbunden mit Anregungen zu:

- Die Stadt Mülheim a.d. Ruhr hielt zeitliche Einschränkungen des Flugbetriebs entsprechend der Landeplatzverordnung für notwendig und wies auf die besondere Schutzwürdigkeit des neuen Standorts des Marienhospitals hin.
- Die Stadt Essen beantragte
 - die Zuordnung des Flughafens zur ICAO-Klasse C und die Sicherstellung, daß Bauhöhen wie bisher zugestimmt wird,
 - eine Beschränkung des Start- und Landegewichts auf 6 t,
 - ein Düsenflugverbot,
 - ein Nachtstart- und -landeverbot für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr,
 - zeitliche Flugbetriebseinschränkungen an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen,
 - die Begrenzung des Flugbetriebsumfangs auf 50 000 Bewegungen jährlich, davon höchstens 20 000 gewerbliche Flüge,
 - Sicherheitsvorkehrungen gegen Verwechslungen mit dem Flughafen Düsseldorf, ggf. eine Flugverkehrskontrolle,
 - die Prüfung, ob die nördliche Platzrunde entfallen kann,
 - die Platzrunden auf höher als 300 m festzulegen,
 - Lärmschutzzonen festzulegen.
- Die Stadt Duisburg forderte, daß über ihrem Stadtgebiet die für den Flughafen Düsseldorf festgelegten An- und Abflugwege mitbenutzt werden.

Die nachfolgenden Gebietskörperschaften erhoben aus den genannten Gründen Einwendungen gegen die beantragte Genehmigung:

- Der Kreis Mettmann wies wegen der unmittelbaren Nähe des Flughafens auf die Doppelbelastung durch Fluglärm insbesondere für die Bevölkerung der Städte Ratingen und Heiligenhaus hin. Er vermisste in den Genehmigungsunterlagen Hinweise über Lärmzonen, wie sie s.E. nach dem Fluglärmsgesetz notwendig seien, und das Konzept einer Abstimmung der Verkehre auf den beiden benachbarten Flughäfen. Die Genehmigung dürfe die Lärmsituation nicht verschärfen, sondern müsse vielmehr eine tatsächliche Entlastung bringen. Das Kreisgesundheitsamt forderte konkret:
 - eine Beschränkung des Fluggewichts auf 5,7 t,
 - ein Düsenflugverbot,
 - eine Begrenzung des Flugbetriebsumfanges auf 53 000 Flugzeugbewegungen (Stand 1975).
- Die Stadt Ratingen erhob aus Gründen der Stadtplanung und des Umweltschutzes Bedenken, weil Teile des Stadtgebietes, insbesondere der Ortsteil Breitscheid, zusätzlich zu der bereits vom Flughafen Düsseldorf ausgehenden Fluglärmbeeinträchtigung beeinträchtigt würden. Darüber hinaus würde im Bereich des Ruhrtals eine wertvolle Erholungslandschaft unzumutbar belastet. Ferner bestünde ein Sicherheitsrisiko durch die gegenseitige Beeinflussung des Flugbetriebs der Flughäfen Düsseldorf und Essen/Mülheim. Für den Fall einer Neugenehmigung müsse diese folgende Einschränkungen enthalten:
 - Festsetzung eines Höchstabfluggewichts von 5,7 t,
 - Ausschluß von Strahlflugzeugen jeder Art,
 - Begrenzung des Flugbetriebsumfanges auf den derzeitigen Stand,
 - Nachtflugverbot zwischen 20.00 und 7.00 Uhr.
- Die Stadt Heiligenhaus bemängelte, daß die Genehmigungsunterlagen keinerlei konkrete Angaben über Lärmschutzzonen enthielten, und behauptete, in ihren Belangen beeinträchtigt zu werden. Eine positive Stellungnahme würde von einer Abstimmung der Verkehre der Flughäfen Düsseldorf und Essen/Mülheim sowie von einer tatsächlichen Verminderung der Lärmbelastung abhängig gemacht.

II. Begründung der Entscheidung

1. Rechtlicher Rahmen

1.1 Genehmigungsvorbehalt

Nach § 6 Abs. 1 LuftVG dürfen Flugplätze nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden. Die Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung vorliegen, wird nach § 6 Abs. 2 und 3 LuftVG in Verbindung mit §§ 38 ff LuftVZO durchgeführt.

Bei der Anwendung der luftverkehrsrechtlichen Vorschriften sind die vom Bundesminister für Verkehr im Rahmen der Auftragsverwaltung auf dem Gebiet des Luftverkehrs als allgemeine Weisung nach Art. 85 Abs. 3 GG erlassenen Richtlinien zu berücksichtigen. Im einzelnen sind dies die "Richtlinien für die Markierung und die Befeuern von Flughäfen" vom 20.05.1970 (NfL I - 171/70), die "Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen auf Verkehrsflughäfen" vom 19.08.1971 (NfL I - 267/71), die "Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr" vom 13.02.1974 (NfL I - 123/74) und die "Richtlinien für die Gleitwinkelbefeuern auf Flughäfen (VASIS-Richtlinien) vom 8.03.1977 (NfL I - 140/77).

Ferner sind die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organization - ICAO) festgelegten Richtlinien sowie die an die Vertragsstaaten gerichteten Empfehlungen zu beachten. Die Richtlinien und Empfehlungen sind in sog. Anhängen zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt zusammengefaßt. Die grundlegende internationale Bestimmung für die Anlegung und den Betrieb von Flugplätzen stellt Anhang 14 dar.

1.2 Ausbauplan

Nach § 12 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, § 42 Abs. 3 LuftVZO ist mit der Genehmigung eines Flughafens die Festlegung eines Ausbauplans zu verbinden. Der Ausbauplan ist maßgebend für den Bereich, in dem die in § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG bezeichneten Baubeschränkungen (Bauschutzbereich) gelten.

1.3 Vorbehalt der Planfeststellung

Nach § 8 Abs. 1 LuftVG dürfen Flughäfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist.

Nach § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG ist die Genehmigung zu ergänzen oder zu ändern, wenn dies nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens notwendig ist.

1.4 Zuständigkeit

Nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG obliegt die Genehmigung von Flugplätzen nach § 6 LuftVG den Ländern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung. Dem Bundesminister für Verkehr ist dabei aber die Prüfung und Entscheidung vorbehalten, inwieweit durch die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden.

Für die Erteilung der Genehmigung ist im vorliegenden Fall meine örtliche und sachliche Zuständigkeit gegeben (§ 39 LuftVZO in Verbindung mit § 1 Nr. 2 der Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet der Luftfahrt vom 30.10.1961 - GV. NW. S. 291 -, zuletzt geändert durch das Gesetz zur Anpassung landesrechtlicher Straf- und Bußgeldvorschriften an das Bundesrecht vom 16.12.1969 - GV.NW. 1970 S. 22).

1.5 Anhörung

Das Luftverkehrsgesetz und die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung enthalten keine Vorschriften über die Anhörung

von Gebietskörperschaften, Behörden und Verbänden an Verfahren zur Erteilung einer Genehmigung nach § 6 LuftVG. Die Genehmigung eines planfeststellungsbedürftigen Flugplatzes ist ganz Überwiegend eine Unternehmergenehmigung (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. Oktober 1968 - BVerwG IV C 55.66). Daneben kommt ihr in planungsrechtlicher Hinsicht eine nur mittelbare, nämlich die Planungsentscheidung des Planfeststellungsbeschlusses vorbereitende Bedeutung zu. Die raumrelevante Planungsentscheidung hat das Luftverkehrsgesetz ausschließlich der Planfeststellung vorbehalten. Erst durch sie kann daher in das Selbstverwaltungsrecht und die Planungshoheit der Gemeinden und Gemeindeverbände eingegriffen werden (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. Dezember 1978 - BVerwG 4 C 13.78 - DÖV 1979, 517 ff).

Dennoch hat das Bundesverwaltungsgericht den kommunalen Selbstverwaltungskörperschaften auch für das luftrechtliche Genehmigungsverfahren für einen planfeststellungsbedürftigen Flugplatz ein formelles Beteiligungsrecht eingeräumt (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. Juli 1978 - BVerwG 4 C 79.76 - DÖV 1978, 804 ff). Das hat seinen Grund allein in dem Gewicht, das der Genehmigung als planungsvorbereitender Entscheidung zukommt. Dieses Gewicht der Genehmigung ergibt sich schon daraus, daß mit ihr gemäß § 12 LuftVG die Festlegung eines Bau- schutzbereichs zu verbinden ist und daß sie gemäß § 1 Satz 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in bestimmten Fällen die Festlegung eines Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung ermöglicht (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. Dezember 1978 - BVerwG 4 C 13.78 - a.a.O.). Im Genehmigungsverfahren wurden daher die Gemeinden und Gemeindeverbände angehört, auf deren Gebiet sich Anlage und Betrieb des Flughafens auswirken können.

Ferner wurden die Behörden, Verbände und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten, deren Aufgabenbereich oder Rechtsinteressen möglicherweise berührt werden.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Zu den Aufgaben staatlicher Daseinsvorsorge im Bereich des Verkehrs gehört auch die Bereitstellung einer bedarfsgerechten Luftfahrt-Infrastruktur. Ziel der Flugplatzpolitik in Nordrhein-Westfalen ist die orts- und zeitgerechte Deckung des Luftverkehrsbedarfs durch Bereitstellung eines technisch und wirtschaftlich leistungsfähigen, sicheren sowie den Umweltschutz angemessen berücksichtigenden Flugplatzsystems.

Dieses System umfaßt u.a.

- die beiden Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn, die neben dem nationalen vornehmlich dem internationalen Linien- und Gelegenheitsverkehr dienen,

und

- die drei Satellitenflugplätze Mönchengladbach, Essen/Mülheim und Bonn/Hangelar zur Ergänzung bzw. Entlastung der beiden Verkehrsflughäfen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt.

Im Satellitensystem Düsseldorf, das aus den Flughäfen Düsseldorf und Essen/Mülheim sowie aus dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach besteht, sind 1978 insgesamt etwa 137 000 Flugzeugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt, d.h. mit Motorflugzeugen bis 5,7 t, durchgeführt worden, die sich folgendermaßen aufteilen:

- Mönchengladbach	=	65 000
- Essen/Mülheim	=	42 000
- Düsseldorf	=	30 000.

Die im Vergleich zum Flughafen Düsseldorf wesentlich höheren Anteile der Satellitenflugplätze verdeutlichen, daß der gewünschte Entlastungseffekt bereits heute erzielt wird. Es wird aber in Zukunft notwendig sein, die Allgemeine Luftfahrt auf dem Flughafen Düsseldorf noch weiter zu verringern.

Nach gutachtlichen Untersuchungen liegt die Kapazitätsgrenze der vorhandenen Hauptstart- und -landebahn 06/24 des Flughafens Düsseldorf bei ca. 91 000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres. Auch nach Inbetriebnahme der geplanten Parallelbahn 06 L/24 R wird es aufgrund einer mit der Genehmigung verbundenen Auflage bei dieser Nutzungsgrenze bleiben. Es ist nicht auszuschließen, daß das Ergebnis des laufenden Planfeststellungsverfahrens für die Parallelbahn dazu führen kann, die genannte Grenze noch weiter herabzusetzen. Die verbleibende Kapazität wird dem vorrangigen Linien- und Charterverkehr mit großen Verkehrsflugzeugen vorbehalten bleiben müssen, so daß von dem kleineren Fluggerät nur noch ein geringer Anteil, z.B. die vollinstrumentierten Geschäftsreiseflugzeuge, auf dem Flughafen verbleiben wird. Ein Teil der von dem eventuellen Verdrängungsprozeß betroffenen Flugzeuge wird erfahrungsgemäß sich nach Essen/Mülheim orientieren.

Neben der reinen Entlastungsfunktion für Düsseldorf hat der Flughafen Essen/Mülheim eine eigenständige Bedeutung als Station für die Allgemeine Luftfahrt und den Geschäftsreiseluftverkehr aus dem Aufkommen im westlichen Ruhrgebiet. Die Erfüllung beider Aufgaben, die Entlastung des Flughafens Düsseldorf sowie die Bedarfsdeckung im eigenen Einzugsgebiet, ist verkehrswie auch wirtschaftspolitisch notwendig. Die Erhaltung des Flughafens Essen/Mülheim liegt daher im öffentlichen Interesse.

2.2 Schutz vor Fluglärm

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung insbesondere zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt. Zweck dieser gesetzlichen Forderung ist das Bestreben, die in der Umgebung des Flughafens lebende Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen und die Lärmbelastung auf das unabwendbar notwendige und nach dem jeweiligen Stand der Technik und der Sicherheitsanforderungen unvermeidbare Maß zu beschränken.

Gesetzliche Vorschriften oder Richtlinien über Fluglärm-Grenzwerte, die bei der Genehmigung von Flugplätzen anzuwenden sind, bestehen nicht.

Der Geltungsbereich des im April 1971 in Kraft getretenen Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm erstreckt sich in der zivilen Luftfahrt nur auf Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind oder angeschlossen werden sollen, und, wenn es der Schutz der Allgemeinheit erfordert, auch auf andere Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken zu dienen bestimmt sind. Entsprechend den vorliegenden Genehmigungs- und Betriebsmerkmalen (kein Linienverkehr, nur Sichtflugbetrieb, nur ICAO-Annex 16 - Strahlflugzeuge) und im Hinblick auf die nachfolgend genannten Gründe ist der Schutz der Allgemeinheit vor Fluglärm gewährleistet, so daß das Fluglärmgesetz auf den Flughafen Essen/Mülheim nicht anzuwenden ist.

Auch die in anderen Richtlinien, z.B. VDI-Richtlinie 2058 (Beurteilung und Abwehr von Arbeitslärm), Vornorm DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) und TA-Lärm, enthaltenen Richtwerte sind nicht anwendbar, weil diese Richtlinien ausdrücklich nicht der Bewertung von Fluglärm dienen.

Die vom Flugbetrieb des Flughafens Essen/Mülheim ausgehende Fluglärmbelastung und ihre Auswirkung wurden deshalb anhand der nach § 40 Abs. 1 Nr. 10 LuftVZO vorgelegten Gutachten, der Ergebnisse der Lärmforschung und der in den vergangenen Jahren gewonnenen Erkenntnisse geprüft und beurteilt. Dabei spielten sowohl die Frage einer möglichen Gesundheitsgefährdung als auch die bloße Lästigkeit eine Rolle.

Die Fluglärmforschung wurde in den vergangenen Jahren in allen Bereichen intensiviert. Die Ergebnisse - auch soweit sie ihren Niederschlag im Fluglärmgesetz gefunden haben - erleichtern zwar die Beurteilung durch die Genehmigungs- und Planfeststellungsbehörden, liefern diesen aber noch immer keine entscheidungsrelevanten Grenzwerte. Bei der besonders wichtigen Frage nach möglichen gesundheitlichen Dauerschäden konnten bisher nur Hörschädigungen bei allerdings recht hohen Pegelwerten bewiesen werden. Darüber hinaus gibt es Hinweise, daß langdauernde Lärmbelastung das Entstehen anderer menschlicher Erkrankungen wie Bluthochdruck und Arteriosklerose begünstigt. Hier steht allerdings der endgültige Beweis noch aus. Neben diesen somatischen Auswirkungen sind, wie insbesondere die Studie der Deutschen Forschungsgemeinschaft von 1974 "Fluglärmwirkungen - eine interdisziplinäre Untersuchung über die Auswirkungen des Fluglärms auf den Menschen" ergab, die psychischen und sozialen Fluglärmfolgen von Bedeutung. Diese, das subjektive Befinden betreffenden Lärmwirkungen werden oft unter dem Begriff "Lästigkeit" zusammengefaßt. Zu den Faktoren gehören Kommunikationsstörungen, Beeinträchtigungen von Ruhe und Entspannung, Leistungsminderung, Erschrecken u.a.

Für die Beurteilung der Lästigkeit von Fluglärm kann bedenkenfrei der nach der Formel des Fluglärmgesetzes errechnete äquivalente Dauerschallpegel herangezogen werden. Das Fluglärmgesetz geht davon aus, daß Schallschutzmaßnahmen und dergl. erst in einem Gebiet erforderlich sind, in dem der äquivalente Dauerschallpegel 67 dB(A) übersteigt. Demgegenüber ist dem sog. "Göttinger Fluglärmgutachten" von 1965 und neueren Untersuchungen zu entnehmen, daß schon unterhalb dieses Pegels - etwa ab 62 dB(A) - der Fluglärm als Belästigung empfunden werden kann, wenn auch in geringerem Maße.

Das mit dem Genehmigungsantrag vorgelegte physikalisch-technische Gutachten von Koppe, Matschat, Müller geht davon aus, daß in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 57 600 Flugzeugbewegungen, d.h. Starts und Landungen, durchgeführt werden, die sich nach Maßgabe der Windhäufigkeiten mit 80 : 20 % auf West- und Oststarts bzw. -landungen verteilen. Von den 57 600 Bewegungen sollen je 28 800 auf Platzrundenflüge und auf Überlandflüge entfallen. Während die Platzrundenflüge wiederum je zur Hälfte der größeren Nordplatzrunde und der kleineren Südplatzrunde zugeordnet sind, entfallen die Überlandflüge auf zwei Anflug- und vier Abflugstrecken.

Die Flugzeuge sind in vier Klassen unterteilt, und zwar:

- P 1 = einmotorige Propellerflugzeuge mit Kolbenmotor mit einem Höchstabfluggewicht bis zu 2 t,
- P 2 = mehrmotorige Propellerflugzeuge mit Kolben- oder Turbinenmotor mit einem Höchstabfluggewicht bis zu 5,7 t,

- PROP = Propellerflugzeuge mit Kolben- oder Turbinenmotor mit einem Höchstabfluggewicht von mehr als 5,7 t,
- SO = Strahlflugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis zu 40 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt entsprechen.

Die 28 800 Platzflugbewegungen werden ausschließlich von Flugzeugen der Klasse P 1 durchgeführt. Die 28 800 Überlandflugbewegungen ordnen die Gutachter den vier Flugzeugklassen wie folgt zu:

P 1	=	45 %
P 2	=	29 %
PROP	=	1 %
SO	=	25 %

Auf der Basis dieser und weiterer Daten wie Flugbahnanstieg, Fluggeschwindigkeit, Flughöhe wurde der äquivalente Dauerschallpegel L_{eq} gemäß der Anlage zu § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. 1 S. 282) errechnet. Um die Störwirkung der von den Flugzeugen der Klassen P 1 und P 2 erzeugten Schallemissionen besser zu berücksichtigen, fügten die Gutachter noch eine Tonkorrektur zu. Diese beträgt 3 dB(A) für die Gruppe P 1 und 2 dB(A) für die Gruppe P 2. Das Ergebnis der Berechnung einschließlich der Tonkorrektur wurde in Grenzlinien gleichen äquivalenten Dauerschallpegels von 62, 67 und 75 dB(A) dargestellt. Daraus ergibt sich folgendes:

- Die 75 dB(A)-Kurve umfaßt einen Bereich, der fast ausschließlich auf dem Gelände des Flughafens liegt. Lediglich im Osten ragt eine Spitze etwa 70 m über die Lienthalstraße hinaus. Wohngebäude werden nicht erfaßt.

- Die 67 dB(A)-Kurve ist beiderseits der Start- und Landebahn je etwa 300 m breit und ragt im Westen etwa 1.500 m, im Osten etwa 800 m über das jeweilige Bahnende hinaus. In diesem Bereich befinden sich zwar einzelne Häuser, jedoch keine geschlossenen Wohnsiedlungsbereiche.
- Die 62 dB(A)-Kurve erfaßt einen geringfügigen Teil der nächstgelegenen geschlossenen Wohngebiete, und zwar von der Flughafensiedlung und von Haarzopf-Süd, und reicht im Osten bis zur Bundesautobahn 52.

Vom medizinischen Sachverständigen Prof. Dr.med. Ruff wurden die vorgenannten Lärmkurven in ein Kartenblatt übertragen, das die geschlossenen Siedlungsgebiete in der Umgebung des Flughafens wiedergibt. Das Kartenblatt enthält ferner die Standorte des Klinikums Essen und des geplanten Marienhospitals in Mülheim a.d. Ruhr. Die zeichnerische Darstellung läßt erkennen, daß die geschlossenen Wohngebiete außerhalb des Bereichs liegen, in dem ein äquivalenter Dauerschallpegel von 67 dB(A) und mehr zu erwarten ist. Die genannten Krankenhäuser werden mit etwa 39 bzw. 46 dB(A) beschallt werden. Auf der Grundlage der im Gutachten näher beschriebenen Ergebnisse der medizinischen Lärmforschung kommt der Sachverständige folgerichtig zu dem Schluß, daß gegen diese vom Flugbetrieb des Flughafens Essen/Mülheim ausgehenden Fluglärmimmissionen aus medizinischer Sicht keine Bedenken bestehen.

Darüber hinaus kann davon ausgegangen werden, daß der Fluglärm das genannte Maß nicht erreichen wird. In der Fluglärmbewertung sind Propeller- und Strahlflugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 40 t zugrundegelegt. Ausgangspunkt waren die Tragfähigkeit der Start- und Landebahn sowie die Annahme, daß die Genehmigung für die Durchführung von Instrumentenflugbetrieb erteilt und eine Flugverkehrskontrolle

eingerrichtet würde. Da die beiden letztgenannten Voraussetzungen nicht erfüllt sind, gilt die einschränkende Bestimmung des § 22a der Luftverkehrsordnung. Danach dürfen Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht von mehr als 14 t bei Flügen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen auf einem Flugplatz nur starten oder landen, wenn für die Anflüge Instrumentenanflugverfahren festgelegt sind und eine Flugverkehrskontrolle vorhanden ist. Da diese Voraussetzungen derzeit nicht erfüllt sind, entfallen auf dem Flughafen Essen/Mülheim alle derartigen, lärmrelevanten Flüge. Denkbar sind allenfalls einzelne Flüge aus besonderen Gründen mittels einer Ausnahmeregelung.

In Anbetracht der günstigen Ergebnisse der Fluglärmgutachten und der vorstehend begründeten Annahme einer weiteren Verminderung war es möglich, den Betrieb von Flugzeugen mit Strahl-antrieb grundsätzlich nicht zu verbieten. Einen weiteren Ausschlag bei dieser Entscheidung gab die in den letzten Jahren verzeichnete und sich voraussichtlich fortsetzende Entwicklung lärmgedämmter Triebwerke, die dazu geführt hat, daß es bereits strahlgetriebene Flugzeuge gibt, deren Fluglärmemission nicht größer, vereinzelt sogar kleiner, als die von Flugzeugen mit Propellerantrieb ist. Gleichwohl wurden nur solche Strahlflugzeuge zugelassen, die den Lärmgrenzwerten des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Annex 16) entsprechen. Außerdem wurde zum Schutz der Nachtruhe für die Bewohner in der Nachbarschaft des Flughafens der Betrieb mit Strahlflugzeugen während der Nacht ausgeschlossen. Im übrigen aber kann der mit dieser Genehmigung zugelassene Strahlflugbetrieb erst nach der anschließenden Planfeststellung aufgenommen werden.

Aufgrund der eingeschränkten Genehmigung ist der charakteristische Flugbetrieb auf dem Flughafen Essen/Mülheim dem eines Verkehrslandeplatzes mit

Schwerpunktfunktion für die Allgemeine Luftfahrt vergleichbar. Deshalb erschien es sachgerecht, den Inhalt der "Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen" vom 16. August 1976, die Verkehrsflughäfen nicht erfaßt, als zeitliche Flugbetriebseinschränkung in die Genehmigung zu übernehmen. Hierfür war das besondere Ruhebedürfnis der Anwohner am Wochenende sowie an Sonn- und Feiertagen ausschlaggebend. In die Beschränkung wurde aber nicht nur der nichtgewerbliche Luftverkehr mit Leichtflugzeugen bis 2,0 t Höchstgewicht einbezogen, sondern abweichend von der Verordnung der gesamte Flugbetrieb mit Flugzeugen bis 5,7 t Höchstgewicht; mit Ausnahme der Rundflüge an Sonn- und Feiertagen wird also auch der gewerbliche Luftverkehr beschränkt. Diese Regelung geht konform mit meinen Bemühungen, daß auch die Verordnung dahingehend geändert wird.

Die vorstehend erläuterten Beschränkungen des Flugbetriebs mindern zwar die Nutzbarkeit des Flughafens Essen/Mülheim, stellen aber dessen verkehrspolitische Funktion nicht infrage. Sie sind ein Kompromiß zwischen dem notwendigen Vorhandensein und den betrieblichen Erfordernissen des Flughafens einerseits und dem nicht minder wichtigen angemessenen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm andererseits.

Weitergehenden Forderungen auf Einschränkung der Genehmigung konnte nicht gefolgt werden.

Um aber die Entwicklung des Fluglärms zu beobachten, wurden der Flughafengesellschaft Lärmmessungen im Turnus von drei Jahren auferlegt. Sollte deren Ergebnis die Notwendigkeit aufzeigen, können jederzeit die erforderlichen Flugbetriebsregelungen ge-

troffen oder sonstige lärmindernde Maßnahmen angeordnet werden.

2.3 Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung

Nach § 2 des Raumordnungsgesetzes vom 8. April 1965 (BGBl. I S. 306) und § 11 des Gesetzes zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm) vom 19. März 1974 (GV. NW. S. 230) ist die verkehrs- und versorgungsmäßige Erschließung mit der angestrebten Entwicklung der räumlichen Struktur der Gebiete in Einklang zu bringen. Die Prüfung, ob der Flugplatz diesem Ziel gerecht wird, hat zu dem Ergebnis geführt, daß unter Berücksichtigung der vorgenannten Einschränkungen der Genehmigung des Flughafens grundsätzlich nichts entgegensteht. Der Flughafen Essen/Mülheim entspricht somit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

2.4 Erfordernisse des Städtebaus

Der Flughafen Essen/Mülheim liegt im Bereich einer in den Flächennutzungsplänen der Städte Essen und Mülheim a.d. Ruhr dargestellten "Fläche für den Luftverkehr - Flughafen". Festsetzungen rechtsverbindlicher Bebauungspläne werden nicht berührt.

Nach dem oben genannten technischen Fluglärmgutachten von Koppe, Matschat, Müller wird der Flugbetrieb des Flughafens Essen/Mülheim die nächstgelegenen geschlossenen Wohnsiedlungsbereiche Flughafensiedlung und Haarzopf mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von weniger als 67 dB(A), teilweise weniger als 62 dB(A), belasten. Aufgrund der festgelegten Betriebsbeschränkungen und anderer, oben bereits näher beschriebener Ursachen, die von den Gutachtern nicht berücksichtigt werden konnten, ist davon auszugehen, daß diese Werte sogar noch unterschritten werden.

Die Erfordernisse des Städtebaus werden damit angemessen berücksichtigt.

2.5 Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das unter Einschaltung der Fachbehörden durchgeführte Prüfverfahren ergab, daß der Flughafen Essen/Mülheim die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege angemessen berücksichtigt. Geschützte Flächen und Landschaftsteile werden nicht beeinträchtigt.

2.6 Eignung des Geländes

Der Flughafen Essen/Mülheim wird seit Jahren ordnungsgemäß und sicher betrieben. Triftige Gründe, die die Eignung des Geländes für den weiteren Betrieb infrage stellen, sind weder aus dem bisherigen Betrieb, noch aus dem Ergebnis des jetzt durchgeführten Genehmigungsverfahrens erkennbar.

Der Flughafen wurde 1966 als Flughafen der Klasse E nach dem ICAO-Anhang 14 eingestuft. Diese Einordnung, die sich überwiegend an der Grundlänge der Start- und Landebahn orientiert, entsprach der damaligen Einteilung des ICAO-Anhangs 14. Nach der jetzt gültigen Fassung ist der Flughafen Essen/Mülheim der Klasse C zuzuordnen. Die beantragte Einordnung in die Klasse B hätte eine größere Start- und Landebahngrundlänge vorausgesetzt. Die Klassifizierung nach Buchstabe C hat keine Auswirkung auf Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs.

Der Antrag auf Neugenehmigung umfaßt die Erweiterung des Flugbetriebs auf die Durchführung von Instrumentenanflügen. Diesem Antrag konnte nicht stattgegeben werden. Für den bisher durchgeführten und jetzt wieder genehmigten Sichtflugbetrieb ist nach noch durchzuführender Beseitigung einiger Bäume im Anflugsektor 07 bzw. nach Reduzierung der Baumhöhe eine ausreichende Hindernisfreiheit vorhanden. Die vom Bundesminister für Verkehr am

19. August 1971 erlassenen Richtlinien für die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen auf Verkehrsflughäfen stellen für Instrumentenlandebahnen größere, sogar über den ICAO-Anhang 14 hinausgehende Anforderungen an die Hindernisfreiheit, die der Flughafen Essen/Mülheim - auch bei Anwendung der weniger scharfen Regelungen für vorhandene Flughäfen - zur Zeit nicht erfüllt. Auch die im Genehmigungsverfahren eingeholte gutachtliche Stellungnahme der Bundesanstalt für Flugsicherung enthält eine Zustimmung lediglich für den Sichtflugbetrieb.

2.7 Öffentliche Sicherheit oder Ordnung

Das Prüfverfahren ergab keine Tatsachen, die die Annahme rechtfertigen, daß der Flughafen Essen/Mülheim und dessen Flugbetrieb die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährden werden.

Die Sicherheit des Flugbetriebs sowohl vom und zum Flughafen Essen/Mülheim als auch vom und zum Flughafen Düsseldorf, dessen Anfluggrundlinie etwa 3 km südlich des Flughafens Essen/Mülheim verläuft, ist gewährleistet. Eine Verwechslungsgefahr wird aufgrund der von der Bundesanstalt für Flugsicherung für den Flughafen Düsseldorf festgelegten Anflugverfahren und der kontrollierten Anflüge für ausgeschlossen gehalten. Die in der Vergangenheit in einigen Fällen aufgetretenen Verwechslungen beruhten auf dem Fehlverhalten der Flugzeugführer. Im übrigen soll die auferlegte Aufrechterhaltung einer Fernsprechdirektverbindung zwischen der Luftaufsicht des Flughafens Essen/Mülheim und dem Kontrollturm des Flughafens Düsseldorf eine schnelle Kontaktaufnahme bei jeder Unregelmäßigkeit ermöglichen.

2.8 Öffentliche Interessen nach § 6 Abs. 3 LuftVG

Das Prüfverfahren und die Abstimmung des Vorhabens mit dem Bundesminister für Verkehr ergaben keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der öffentlichen Interessen durch den Flughafen Essen/Mülheim. Auf das in Abschnitt 2.1 begründete landesverkehrs- politische Interesse an dem Flughafen weise ich nochmals hin.

D Kosten

Nach § 1 der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostO) vom 19. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3729), geändert durch die Erste Verordnung zur Änderung der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung vom 4. April 1978 (BGBl. I S. 455), ist die Erteilung der vorstehenden Genehmigung kostenpflichtig.

Gemäß Abschnitt V Nr. 1a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostO setze ich hiermit eine Gebühr von

1.000,-- DM

(in Worten: Tausend Deutsche Mark)

fest. Ich bitte, diesen Betrag innerhalb von drei Wochen an die Landeshauptkasse Düsseldorf, Buchhaltung 2, zu gunsten des Einzelplans 8, Kapitel 0808, Titel 111 1, Gebührenbuch-Nr. 1/1980, zu überweisen.

Konten der Landeshauptkasse:

Landeszentralbank Düsseldorf	Nr. 300 01521 BLZ 300 000 00
Westdeutsche Landesbank Girozentrale Düsseldorf	Nr. 4 061 214 BLZ 300 500 00
Postscheckamt Essen	Nr. 7342-434 BLZ 360 100 43

E Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Düsseldorf, Bastionstr. 39, 4000 Düsseldorf 1, erhoben werden. Die Klage ist beim Verwaltungsgericht schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären. Wird die Klage schriftlich erhoben, so sollen ihr drei Durchschriften beigelegt werden.

Die Klage muß den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

Falls die Frist durch das Verschulden eines von Ihnen Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

Im Auftrag

A. Braun

(Dr. Braun)