

Gericht: VGH
Aktenzeichen: 8 A 06.40018
Sachgebietsschlüssel: 554

Rechtsquellen:
Art. 77 BayVwVfG
§ 8 Abs. 1 LuftVG

Hauptpunkte:
Verkehrslandeplatz Augsburg,
bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss,
endgültige Aufgabe des planfestgestellten Vorhabens (hier verneint),
Rügebefugnis immissionsbetroffener Anlieger,
Änderungsplanfeststellung,
Lärm- und Verkehrsprognose

Leitsätze:
Ein lediglich immissionsbetroffener Anlieger in der Nachbarschaft eines Flughafens kann einen Anspruch auf Aufhebung eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses wegen endgültiger Aufgabe der Flughafenplanung nicht geltend machen.

Urteil des 8. Senats vom 8. Januar 2009

8 A 06.40018

*Großes Staats-
wappen*

Verkündet am 8. Januar 2009
Venus
als stellvertretende Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

1. *****
 ***** ** *****
2. *****
 ***** ** ** *****

- Kläger -

bevollmächtigt zu 1 und 2:

Rechtsanwalt *****
***** ** ** *****

gegen

Freistaat Bayern,
vertreten durch die Landesrechtsanwaltschaft Bayern,
Ludwigstr. 23, 80539 München,

- Beklagter -

beigeladen:

***** ** *****

bevollmächtigt:

Rechtsanwälte *****
***** ** *****

wegen

Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses (Flughafen Augsburg)

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 8. Senat,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Allesch,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dösing,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Graf zu Pappenheim

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom **16. Dezember 2008**

folgendes

Urteil:

- I. Die Klagen werden abgewiesen.
- II. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen je zur Hälfte.
- III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Die Kläger wenden sich gegen die Ablehnung ihres Aufhebungsantrags in Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – (im Folgenden: Luftamt) vom 15. Februar 2002 in der Fassung der Änderung vom 28. April 2003 (im Folgenden: PFB) für den Verkehrslandeplatz (Flughafen) Augsburg (ablehnender Bescheid des Luftamts vom 2.7.2006). Daneben erstreben sie die Aufhebung des Negativattests des Luftamts vom 17. Januar 2007 für eine Modifizierung der planfestgestellten Bau- und Vorfeldflächen einschließlich der Straßenanbindung. Außerdem haben sie ihre Klagen auf den erst während des Klageverfahrens ergangenen Änderungsplanfeststellungsbeschluss des Luftamts vom 19. März 2007 (im Folgenden: ÄPFB) erstreckt.

- 2 Mit dem PFB wurde der Beigeladenen ein Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg unter Auflagen, die u.a. auch den Lärmschutz im Ortsteil ***** von ***** und im Siedlungsbereich „*****“ von Augsburg betreffen, genehmigt. Basis des planfestgestellten Ausbaus war die Annahme, dass bis zum Prognosejahr 2010 das Fluggastaufkommen, insbesondere auch durch Linienverkehr, auf 354.500 Passagiere ansteigt. Mit dem ÄPFB wurde der Beigeladenen unter Auflagen die Einbeziehung der bereits vorhandenen Startabbruchstrecken in die Start- und Landebahn genehmigt.

- 3 Der Kläger zu 1 ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. *** der Gemarkung ***** im Ortsteil ***** von *****. Er betreibt Landwirtschaft mit Garten-, Gemüse- und Obstanbau. Der Kläger zu 2 ist zu 1/2 Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. ****/3 der Gemarkung ***** im Stadtteil „*****“ von Augsburg. Das Anwesen besteht aus einem Wohngebäude mit Garten, Pool, Gartenlaube, Kinderspielplatz, Teich sowie Gemüse- und Obstgarten. Beide Anwesen liegen innerhalb der Lärmisophone 19x85 dB(A) gemäß der Lärmprognose für 2010, die Grundlage des PFB vom 15. Februar 2002 war. Sie rügen die Verletzung von Eigentums- und Gesundheitsrechten, insbesondere durch Fluglärm und Bodenkontaminationen.

- 4 Mit ihren Klagen vom 7./8. Juli 2006 machen die Kläger im Wesentlichen geltend, der Ausbau des Flughafens gemäß dem PFB sei endgültig aufgegeben worden. Sie hätten deshalb einen Anspruch auf Aufhebung des PFB. Die Baumaßnahmen auf der Grundlage des ÄPFB dienten der Ausführung eines anderen Vorhabens, bei dessen Verwirklichung sie erhöhten Lärmbelastungen ausgesetzt würden, die nicht abgewogen seien. Es sei eine Zunahme der Flugbewegungen von Klein- und Ultraleichtflugzeugen sowie Hubschraubern zu befürchten, insbesondere durch Platzrunden dieser Fluggeräte. Die Außenwohnbereiche ihrer Grundstücke seien dann nicht mehr für die Erholung nutzbar. Es komme zu Wertverlusten. Beim Kläger zu 1 sei zusätzlich zu berücksichtigen, dass die Grundstücke in ***** bisher nur eine geringfügige Lärmvorbelastung aufwiesen.

- 5 Die Beigeladene plane als Vorhabensträger die bauliche Umsetzung eines gegenüber dem PFB völlig anders gearteten Vorhabens, das sich an einem „Masterplan zur Neuausrichtung des Flughafens Augsburg“ orientiere. Die Gesamtinvestitionssumme verringere sich von ursprünglich 32 Millionen Euro auf jetzt nur noch 11 Millionen Euro. In Zukunft sollten nicht mehr kleinere Linienflugmaschinen das

Verkehrsgeschehen am Flughafen prägen, sondern Kleinflugzeuge von Geschäftsleuten und Hobbyfliegern aus ganz Bayern und Baden-Württemberg nach Augsburg gelockt werden. Zusätzlich seien große Verkaufs-, Wartungs- und Konstruktionszentren von weltweit tätigen Hubschrauber- und Ultraleichtflugzeug-Herstellern vorgesehen. Diese Pläne seien indessen weder kurz- noch langfristig zu verwirklichen. Durch die mit dem ÄPFB genehmigte neue Planung änderten sich zulasten der Kläger Art, Verbreitungsgebiet und Zeiten des Fluglärms grundlegend. Der von Klein- und Ultraleichtflugzeugen verbreitete Lärm habe eine ganz andere Charakteristik als die ursprünglich geplanten Linienflugzeuge mit ihren geringeren Flugbewegungen. Sie hielten sich auch nicht wie die Linienmaschinen auf der Mittellinie der festgelegten Flugschneisen. Die Beigeladene habe ihre ursprüngliche Gesamtkonzeption grundlegend verändert, wodurch die Kläger in ihren Belangen nunmehr in anderer Weise als durch den PFB betroffen seien.

- 6 Die ursprüngliche Planung gemäß dem PFB sei demgegenüber bisher nur in unwesentlichen Teilen verwirklicht. Von insgesamt acht vorgesehenen baulichen Maßnahmen sei nur die Optimierung der befestigten Start- und Landebahn teilweise ausgeführt worden. Die Landebefeuerung in Richtung 07 sei schon vor dem Erlass des PFB unter Abtrennung dieser Maßnahme vom übrigen Verfahren erneuert worden. Im Einzelnen habe die Beigeladene 1998 mit einer Verlängerung der Start- und Landebahn um insgesamt 190 m sowie Abbruch und Neuerrichtung fast aller Hochbauten faktisch die Genehmigung für einen kompletten Flughafenneubau beantragt, was seinerzeit mit dringenden Sicherheitsanforderungen begründet worden sei. Der PFB stütze sich in seiner Begründung vor allem auf diese Sicherheitsvorschriften, insbesondere auf die notwendige Hindernisfreiheit. Demgegenüber glaube die Beigeladene auf diese Sicherheit jetzt komplett verzichten zu können, insbesondere auf die Verlegung der viel zu nah an der Start- und Landebahn stehenden Hochbauten und auf die nach EU-Regelungen zwingend vorgeschriebenen Sicherheitsstreifen, die nach dem ÄPFB nun Teil der regulären Start- und Landebahn seien. Die Klagen gegen den PFB vom 15. Februar 2002 in der Fassung der Änderung vom 28. April 2003 seien auf der Grundlage der konkreten Merkmale des seinerzeitigen Vorhabens abgewiesen worden. Diese würden nunmehr zulasten der Kläger erneut verändert, womit auch dem klageabweisenden Urteil vom 20. Mai 2003 der Boden entzogen werde. Dies gelte insbesondere auch für den Flugzeugmix des seinerzeitigen Vorhabens. Für den ursprünglich prognostizierten Ausbau des Flughafens bestehe kein Bedarf mehr. Seit dem Rückzug der Fluggesellschaft „Augsburg Airways“ hätten sich

die Beigeladene und die Stadt Augsburg als deren Hauptgesellschafterin erfolglos um andere Fluggesellschaften bemüht. Dies sei der Grund für die Neuausrichtung des Flughafenausbaus, wobei nicht mehr das öffentliche Allgemeinwohlinteresse, sondern das wirtschaftliche Interesse der am Flughafen angesiedelten Privatfirmen im Vordergrund stehe. Die endgültige Aufgabe wesentlicher Hauptbestandteile des planfestgestellten Vorhabens gemäß dem PFB ergebe sich aus Beschlüssen des Augsburger Stadtrats, aus den Erläuterungen zu dem von der Beigeladenen vorgelegten „Masterplan“ sowie daraus, dass die ursprünglichen Pläne mit einem Investitionsvolumen von 32 Mill. Euro weder von der Beigeladenen noch von der hinter ihr stehenden Stadt Augsburg finanzierbar seien. Mit der geänderten Planung betreibe die Beigeladene de facto eine „Rosinenpickerei“ unter den Bestandteilen des PFB. Für ihre Interessen negative Bestandteile des PFB würden hierbei entweder ignoriert oder über Ausnahmegenehmigungen außer Kraft gesetzt.

- 7 In dem Bescheid (Negativattest) vom 17. Januar 2007 habe das Luftamt ohne Rücksicht auf die Argumentation der Kläger unkritisch die Darstellung der Beigeladenen übernommen und die Modifizierung der planfestgestellten Bau- und Vorfeldflächen einschließlich der Straßenanbindung als unwesentliche Änderung im Sinn von § 8 Abs. 3 LuftVG bewertet. Falsch sei auch die vom Luftamt aufgestellte Behauptung, der auf Antrag der Beigeladenen erlassene Änderungsbescheid im Sinn von § 8 Abs. 3 LuftVG sei vom zugrunde liegenden Planfeststellungsbeschluss rechtlich unabhängig. Diese Modifizierungen seien vielmehr ohne erneute Planfeststellung nicht möglich.
- 8 Der ÄPFB beruhe auf einem Abwägungsausfall bezüglich der Beeinträchtigung der Belange der Kläger und leide auch sonst an grundlegenden Abwägungsfehlern. Es fehle bereits an der Planrechtfertigung, weil die Einbeziehung der Startabbruchstrecken in die Start- und Landebahn für den tatsächlich am Flughafen Augsburg abgewickelten Luftverkehr nicht erforderlich sei. Auch ein lediglich in Aussicht genommener langfristiger Werftauftrag für den Standort rechtfertige diese Maßnahme nicht, weil zur Wartung einfliegende Maschinen regelmäßig nicht voll besetzt seien. Zudem benötige der hierbei in Rede stehende Flugzeugtyp je nach Beladung und Wetter sogar eine deutlich längere Start- und Landebahn. Insoweit bedeute die Planung gemäß dem ÄPFB eine unzulässige Vorratsplanung.

- 9 Der ÄPFB gehe darüber hinaus von unzutreffenden Tatsachen aus. Die zugrunde gelegte Bedarfsprognose, eine Fortschreibung der Verkehrsprognose von 2001, sei unreal. Die dort berücksichtigten Flugzeugtypen verkehrten bereits seit dem Ende des Linienflugverkehrs nicht mehr auf dem Flughafen. Gleiches gelte für die Flugleistungsberechnungen, bei denen die jetzt vorherrschenden kleineren Flugzeugtypen nicht untersucht worden seien. Dementsprechend sei auch die von der Beigeladenen im Änderungsplanfeststellungsverfahren vorgelegte und der Abwägung des Luftamts im ÄPFB zugrunde gelegte Lärmprognose unzutreffend ebenso wie die Umweltverträglichkeitsprüfung. Es fehle an einer grundlegenden Neubewertung auf der Basis der aktuellen Verkehrssituation am Flughafen Augsburg. Da schon wegen der veränderten Konkurrenzsituation nach Öffnung des – in den Prognosen und Berechnungen nicht berücksichtigten – Flughafens Memmingerberg eine Wiederaufnahme des Linienflugverkehrs von Augsburg aus nicht mehr zu erwarten sei, könne eine bloße „Fortschreibung“ der für den PFB gefertigten Prognosen und Berechnungen den Erfordernissen an die Ermittlung des relevanten Abwägungsmaterials nicht genügen.
- 10 Im Übrigen habe die Beigeladene die bereits seit 1986 bestehende Forderung nach Herstellung der nötigen Hindernisfreiheit bis heute nicht erfüllt. Der ÄPFB umgehe diese Problematik, indem der Flughafen, statt der Forderung nach Hindernisfreiheit Nachdruck zu verleihen, rechtswidrigerweise temporär von „3C“ auf „2B“ herabgestuft werde. Diese Herabstufung widerspreche jedoch sowohl dem PFB als auch dem Änderungsantrag der Beigeladenen vom 18. Mai 2005.
- 11 In einer Gesamtbetrachtung sei bezüglich der Rechtsverletzungen der Kläger nicht nur auf den ÄPFB, sondern auch auf den vorausgegangenen PFB und das Negativattest vom 17. Januar 2007 abzustellen. Die Kläger würden bereits durch den „Masterplan“ der Beigeladenen, der einen veränderten Flugzeugmix vorsehe, in ihren Rechten verletzt. Eigentliches Ziel der Beigeladenen sei die Ertüchtigung des Flughafens für wesentlich größere und lautere Maschinen. Sie versuche, dies in Abschnitten – wie etwa durch Verlängerung der Start- und Landebahn um die Startabbruchstrecken – zu erreichen. Die Grundsätze der Einheitlichkeit der Planung und der Problembewältigung erlaubten es jedoch nicht, ein Planungsvorhaben willkürlich in Einzelgenehmigungen mit jeweils nur begrenzten Abwägungsanforderungen aufzuspalten. Im Übrigen finde wegen der fehlenden Bestandskraft des ÄPFB zumindest auf das geänderte Vorhaben bereits das Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007 Anwendung.

12 Die Kläger beantragen sinngemäß, wie folgt zu erkennen:

- 13 I. Der Beklagte wird unter Aufhebung seines Bescheids vom 2. Juli 2006 ver-
pflichtet, den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern –
Luftamt Südbayern – vom 15. Februar 2002 in der Fassung der Änderung vom
28. April 2003 aufzuheben.
- 14 II. Bei Erfolg des Antrags gemäß Ziff. I wird der Beklagte auch verpflichtet, sei-
nen Bescheid vom 17. Januar 2007 aufzuheben.
- 15 III. Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern –
Luftamt Südbayern – vom 19. März 2007 wird aufgehoben.

16 Des Weiteren stellen sie die folgenden Hilfsanträge:

17 1. Zum Hauptantrag gemäß Ziff. I:

18 Der Beklagte wird unter Aufhebung seines Bescheids vom 2. Juli 2006 ver-
pflichtet, den Planfeststellungsbeschluss vom 15. Februar 2002 in der Fas-
sung der Änderung vom 28. April 2003 insoweit aufzuheben, als hierin ab-
trennbare, bis jetzt nicht realisierte Baumaßnahmen genehmigt wurden, und
zwar

- 19 – die Anpassung und Erweiterung des Rollbahnsystems,
20 – die Erweiterung und der Neubau von Vorfeldflächen,
21 – die Verlegung und Erweiterung der bestehenden Gebäude (Hochbauzone)
nach Süden,
22 – die Verlegung der Flughafenstraße und
23 – die Verlegung der Segelflugflächen.

24 2. Zum Hauptantrag gemäß Ziff. III:

25 Es wird festgestellt, dass der Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom
19. März 2007 rechtswidrig und bis zur Behebung der Mängel nicht vollziehbar
ist.

26 Der Beklagte beantragt,

27 die Klagen abzuweisen.

- 28 Der rechtskräftig planfestgestellte Ausbau des Flughafens Augsburg sei nicht endgültig aufgegeben worden. Der ÄPFB sei rechtmäßig und stelle einen ersten Schritt zu diesem Ausbau dar. Die lediglich immissionsbetroffenen Kläger seien diesbezüglich im Übrigen nur eingeschränkt rügebefugt.
- 29 Die Beigeladene beantragt ebenfalls,
- 30 die Klagen abzuweisen.
- 31 Sie macht sie geltend, das planfestgestellte Vorhaben laut PFB sei nicht aufgegeben worden; der PFB sei bereits in wesentlichen Teilen verwirklicht. So sei neben der neuen Landebahnbebauung die Erschließung der Vorfeldfläche V1 und der Fläche für die Gebäude F1, wo zwei Hangars errichtet worden seien, hergestellt. Auch seien die Gewerbeflächen SF1 und SF1a durch neue Straßen teilerschlossen; die Versorgungsleitungen seien bereits vorhanden.
- 32 Der Teilausbau des Flughafens gemäß dem „Masterplan“ sei von Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung der Beigeladenen am 7. Februar 2006 einstimmig gebilligt und vom Stadtrat am 6. April 2006 mit nur einer Gegenstimme angenommen worden. Die im „Masterplan“ dargelegten Ziele sollten durch Teilverwirklichung des im Rahmen der Planfeststellung bereits genehmigten Plans erreicht werden. Darüber hinaus habe der Aufsichtsrat am 4. August 2006 bekräftigt, dass am Ausbau gemäß PFB festgehalten werde. Die durchgeführten Baumaßnahmen bezögen sich deshalb nicht auf ein anders geartetes Vorhaben. Vielmehr würden die dringend benötigten Gewerbeflächen SF1 und SF1a derzeit von der Stadt Augsburg vermarktet.
- 33 Die Klageerweiterung auf den ÄPFB sei bereits unzulässig, weil keine Identität der Hauptsache vorliege. Im Übrigen sei der ÄPFB rechtmäßig. Die tatsächliche Verlängerung der Start- und Landebahn sei deutlich geringer als 314 m. Die Belange der Kläger würden durch den derzeit ruhenden Linienflugbetrieb nicht berührt. Die Lärmwerte lägen deutlich unterhalb des bereits 1999 erreichten Niveaus. Der Linienflug gewinne erst nach dem geplanten Ausbau des Terminalbereichs wieder Bedeutung. Die jetzt voll ausgebaute Start- und Landebahn lasse einen Betrieb mit Flugzeugen über 50 t Abfluggewicht nicht zu. Der in Aussicht genommene Wartungsauftrag sei tatsächlich zustande gekommen; die Auftrag nehmende Firma beschäftige in diesem Bereich 21 Mitarbeiter. Die Verlängerung der Start- und Landebahn schaffe ein er-

höhtes Marktpotential für die Ansiedlung anderer Werftbetriebe und für weitere Wartungsaufträge.

- 34 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der vom Beklagten vorgelegten Aktenvorgänge sowie auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 16. Dezember 2008 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

- 35 Die Klagen bleiben in den Haupt- und Hilfsanträgen ohne Erfolg. Die Ablehnung des Antrags der Kläger auf Aufhebung des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Februar 2002 in der Fassung der Änderung vom 28. April 2003 für den Verkehrslandeplatz Augsburg mit dem Bescheid des Luftamts vom 2. Juli 2006 ist rechtmäßig, weil die Kläger keinen Anspruch auf Aufhebung des PFB haben (§ 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO). Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss des Luftamts vom 19. März 2007 ist rechtmäßig und verletzt sie nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).
- 36 1. Die Kläger haben ihren Aufhebungsantrag ausdrücklich auf Art. 77 Satz 1 BayVwVfG gestützt. Sie machen geltend, der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg gemäß dem bestandskräftigen PFB vom 15. Februar 2002, gegen den u.a. auch sie erfolglos Klage erhoben hatten, sei endgültig aufgegeben worden. Soweit bisher Baumaßnahmen am Flughafen durchgeführt worden seien, dienten diese der Verwirklichung eines anderen Vorhabens. Damit können sie indessen schon deshalb nicht gehört werden, weil sie insoweit nicht rügebefugt sind. Im Übrigen reichen die Darlegungen der Kläger nicht für die Feststellung aus, der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg gemäß dem bestandskräftigen PFB sei trotz der gegenteiligen Beteuerungen der Beigeladenen endgültig aufgegeben worden.
- 37 1.1 Gemäß Art. 77 Satz 1 BayVwVfG hat die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss für ein Vorhaben, mit dessen Durchführung begonnen worden ist, aufzuheben, wenn dieses Vorhaben endgültig aufgegeben wird.

38 1.2 Die Vorschrift schweigt sich darüber aus, inwieweit ihr drittschützende Wirkung zukommt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum seinerzeit gültigen § 18d FStrG i.d.F. des Bundesfernstraßengesetzes vom 1. Oktober 1974 (BGBl I S. 2413), der die entsprechende Konstellation im Fernstraßenrecht regelte, ist die Planfeststellungsbehörde bei endgültiger Aufgabe eines planfestgestellten Vorhabens nicht nur im öffentlichen Interesse, sondern auch im Interesse der planbetroffenen Grundstückseigentümer verpflichtet, durch Aufhebung des für das Vorhaben erlassenen Planfeststellungsbeschlusses klare Verhältnisse zu schaffen (vgl. BVerwG vom 11.4.1986 NVwZ 1986, 834). Das Bundesverwaltungsgericht begründet dies mit Erwägungen des verfassungsrechtlichen Eigentumsschutzes. Soweit für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen, ist der Planfeststellungsbeschluss die Rechtsgrundlage für enteignende Maßnahmen. Die hierzu in Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG gegebene verfassungsrechtliche Ermächtigung besteht aber erst dann, wenn das planfestgestellte Vorhaben auf der Grundlage legitimer Zwecksetzung auch ausgeführt wird. Wird der Zweck einer Enteignung nicht verwirklicht, so hat der betroffene Eigentümer ein verfassungsrechtlich gewährleistetes Recht auf Rückübereignung. Entsprechend steht ihm bei endgültiger Aufgabe des planfestgestellten Vorhabens ein Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zu. Denn allein mit dieser Aufhebung wird in der gebotenen Weise sichergestellt, dass die aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich zulässige Enteignung nunmehr ausgeschlossen ist (vgl. BVerwG vom 11.4.1986 a.a.O. S. 836). Einen Aufhebungsanspruch hat das Bundesverwaltungsgericht insoweit auch Klägern zugesprochen, die als Anlieger einer planfestgestellten Straße von den Anbauverboten und Anbaubeschränkungen des § 9 Abs. 1 FStrG betroffen sind. Denn die Anbauverbote und Anbaubeschränkungen nach dieser Vorschrift stellen eine Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums im Sinn von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG dar, so dass vor diesem verfassungsrechtlichen Hintergrund – wie bei einem mit enteignender Vorwirkung Planbetroffenen – im Hinblick auf dessen ungehinderte Nutzung seines Grundeigentums ebenfalls aus Klarstellungsgründen ein Aufhebungsanspruch besteht.

39 1.3 Demgegenüber sind die Kläger des vorliegenden Verfahrens unstreitig nur mittelbar, nämlich allenfalls durch Immissionen betroffen (vgl. Niederschrift vom 16.12.2008, S. 3). Die dargestellten Gesichtspunkte des Eigentumsschutzes können deshalb hier nicht zum Tragen kommen. Das Planfeststellungsrecht ist von dem Grundsatz geprägt, dass eine umfassende Rechtskontrolle auf objektiv-rechtliche

Rechtsverletzungen nur solche Planbetroffene verlangen können, die durch die belastenden Rechtswirkungen der Planung in ihrem Grundeigentum berührt sind (vgl. BVerwG vom 18.3.1983 BVerwGE 67, 74/75 ff.; BVerwG vom 27.10.2000 BVerwGE 112, 140/143). Alle anderen, durch die Planung nur mittelbar Betroffenen sind lediglich insoweit rügebefugt, als sie durch die Planung in ihren subjektiv-öffentlichen (drittschützenden) Rechten verletzt werden. Gegenüber Anliegern, die wie hier nur in Bezug auf Lärm oder allenfalls sonstige Immissionen rügeberechtigt sind, fällt indes- sen ein Bedarf für Rückabwicklungsmaßnahmen zur Wiederherstellung des früheren Zustands ihres Grundeigentums (vgl. Art. 77 Satz 2 BayVwVfG) nicht an. Insoweit ist es auch nicht erforderlich, sie durch eine entsprechende förmliche Rechtsposition zu privilegieren. Einen auf Art. 77 Satz 1 BayVwVfG gestützten Aufhebungsanspruch können die Kläger somit nicht geltend machen (vgl. VGH Bad.-Württ. vom 1.10.1998 NVwZ-RR 2000, 87/88).

- 40 1.4 Abgesehen davon trifft es nicht zu, dass das planfestgestellte Vorhaben endgül-
tig aufgegeben worden wäre.
- 41 1.4.1 Welches Gewicht in diesem Zusammenhang den Erklärungen und subjektiven
Vorstellungen des Vorhabensträgers zukommt, kann offen bleiben (vgl. dazu auch
Kopp/Ramsauer, VwVfG, 10. Aufl. 2008, RdNr. 3a zu § 77; NdsOVG vom 11.12.2000
Az. 12 K 3200/99 RdNr. 72 -juris-). Auch wenn die eine Aufgabe verneinende Erklä-
rung des Prozessbevollmächtigten der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung
(vgl. Niederschrift vom 16.12.2008, S. 4) und die entsprechenden Beschlüsse der
Geschäftsführung der Beigeladenen zum sog. Masterplan (vgl. Schriftsatz der Beige-
ladenen vom 2.12.2008, S. 3, VGH-Akten Bl. 310) letztlich nur durch gewichtige ge-
genteilige Indizien entkräftet werden können, braucht deshalb nicht abschließend ge-
klärt zu werden, ob damit der Tatbestand des Art. 77 Satz 1 BayVwVfG bereits aus-
geschlossen ist. Maßgeblich muss im Interesse der gebotenen Rechtsklarheit letzt-
endlich eine objektive Betrachtungsweise sein (vgl. Kopp/Ramsauer, a.a.O.,
RdNr. 3a zu § 77). Entscheidend ist daher, ob bei verständiger Würdigung aller Um-
stände vom Standpunkt eines objektiven Betrachters aus gesehen noch mit einer
Ausführung des planfestgestellten Vorhabens gerechnet werden kann, oder ob –
vielleicht sogar trotz gegenteiliger Absichtserklärungen des Vorhabensträgers – ob-
jektive Gründe zwingend den Schluss nahelegen, dass das Projekt endgültig aufge-
geben wurde (vgl. Allesch/Häußler, VwVfG, 3. Aufl. 1999, RdNr. 14 zu § 77).

- 42 1.4.2 Die Kläger verkennen, dass materiell keine Aufgabe im Sinn des Art. 77 Satz 1 BayVwVfG vorliegt, wenn – wie hier – eine planfestgestellte Anlage umgebaut, umgestaltet und – in reduzierter Form – veränderten tatsächlichen Gegebenheiten angepasst wird. Zwar lässt sich der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg in den ursprünglich geplanten Dimensionen unter den aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auch nach Auffassung der Beigeladenen derzeit nicht verwirklichen. Dies belegen die Ausführungen in der Begründung des ablehnenden Bescheids des Luftamts vom 2. Juli 2006 (s. dort S. 6) ebenso wie zuletzt die nunmehr in der Form des ÄPFB vorliegende Änderungsplanung. Die Umplanung eines Vorhabens stellt jedoch zumindest dann keine endgültige Aufgabe dar, wenn es die Planung im Wesen unverändert lässt (vgl. BVerwG vom 8.3.1995 Az. 4 A 2/95, RdNr. 23 -juris-).
- 43 1.4.3 Ein Fall, in dem die nachträgliche Änderung einer Planung sich aus Rechtsgründen als endgültige Aufgabe des zunächst planfestgestellten Vorhabens darstellt (vgl. BVerwG vom 11.4.1986 a.a.O. für den Fall des Baus einer Bundesstraße anstelle einer zunächst geplanten Autobahn), liegt hier nicht vor. Für diese Wertung wäre nämlich nicht allein die Planänderung ausschlaggebend; sie müsste sich vielmehr auf weitere rechtliche Gesichtspunkte stützen können, die die Änderung u. U. zwingend als endgültige Aufgabe einer früheren Planung erscheinen lassen. So hat das Bundesverwaltungsgericht etwa im zitierten Fall seine Einschätzung, dass der festgestellte Plan zur Errichtung einer Autobahn als endgültig aufgegeben angesehen werden müsse, wenn stattdessen (nur) eine Bundesstraße errichtet werde, mit den grundlegend unterschiedlichen Anforderungen an die Abwägung verschiedener Trassenalternativen bei Autobahnen und Bundesstraßen begründet (vgl. BVerwG vom 11.4.1986 a.a.O. S. 835). Derartige Gesichtspunkte sind vorliegend jedoch nicht erkennbar. Vielmehr fügt sich die vorhandene Anlage nahtlos in das jetzige Nutzungskonzept ein.
- 44 1.4.4 Die Beigeladene hat zur Verwirklichung des Flughafenausbaus unter den aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einen „Masterplan“ und nachfolgend eine entsprechende Änderungsplanung erstellt, die nach Auffassung der Kläger gegenüber der ursprünglichen Planung ein aliud darstellt, nach Auffassung der Beigeladenen jedoch den ersten Schritt zur Verwirklichung eben dieser Planung bildet. Der „Masterplan“ und die ihm folgende Änderungsplanung weisen zwar nicht unerhebliche Abweichungen von der bestandkräftigen Planfeststellung auf. So werden jetzt – auch unter Berücksichtigung der Hindernissituation – insbesondere die Startab-

bruchstrecken in die nutzbare Start- und Landebahn einbezogen (vgl. ÄPFB A.I., S.1; B.II, S. 5; C.III.3.1.2, S. 33). Dem hat die Beigeladene indessen dadurch Rechnung getragen, dass sie verfahrensrechtlich nicht den Weg über § 8 Abs. 3 LuftVG gegangen ist, sondern eine Änderungsplanfeststellung gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG beantragt hat. Gleichwohl wird dadurch die vorhandene Start- und Landebahn nur neu geordnet. Die Hindernissituation in Bezug auf die bestehenden Hochbauten (insbesondere Terminal, Verwaltungsgebäude, Hallen etc.) bleibt unverändert. Soweit die ursprünglich geplante Verlegung und Erweiterung von Hochbauten auf wohl unbestimmte Zeit hinausgeschoben wird, ändert dies nicht das Wesen der Flughafenplanung. Rechtlich führt dies lediglich dazu, dass bis zur Sanierung der Hindernissituation der Flugplatz unter Suspendierung der Code-Klasse „3C“ temporär in die ICAO-Code-Klasse „2B“ eingestuft wird; in Bezug auf die Rechtsposition der Kläger ist dies unbedenklich. Damit entsteht kein aliud, sondern allenfalls ein wesensgleiches Minus. Das Ziel, den vorhandenen Flughafen mit den bestehenden Anlagen am gegebenen Standort auszubauen und weiterzuentwickeln, ist auch bei der geänderten Planung erhalten geblieben, auch wenn es zunächst nur in Teilen verwirklicht wird. Insoweit hat die Beigeladene zu Recht darauf verwiesen, dass die im PFB genehmigten Maßnahmen bereits teilweise durchgeführt worden sind. Sie hat vorgetragen, neben der neuen Landebahnbefahrung sei die Erschließung der Vorfeldfläche V1 und der Fläche für die Gebäude F1, wo zwei Hangars errichtet worden seien, hergestellt. Auch seien die Gewerbeflächen SF1 und SF1a durch neue Straßen teilerschlossen; die Versorgungsleitungen seien bereits vorhanden. Diese Gewerbeflächen würden derzeit von der Stadt Augsburg vermarktet. Die im „Masterplan“ dargelegten Ziele sollten durch eine Teilverwirklichung des im Rahmen der Planfeststellung bereits genehmigten Plans erreicht werden. Darüber hinaus habe der Aufsichtsrat der Beigeladenen am 4. August 2006 bekräftigt, dass am Ausbau gemäß PFB festgehalten werde.

- 45 1.4.5 Die Kläger haben dieser Darstellung letztlich nicht substantiiert widersprochen. Sie heben vielmehr darauf ab, dass von den ursprünglich geplanten Ausbaumaßnahmen gemäß dem PFB nur ein Bruchteil verwirklicht bzw. in die geänderte Planung übernommen worden sei (vgl. etwa die Aufstellung S. 42/43 der vorläufigen Klagebegründung vom 7.7.2006, VGH-Akten Bl. 44/45). Hieraus lässt sich jedoch nicht der Schluss ableiten, dass die ursprüngliche Planung endgültig aufgegeben worden sei. Die Änderungsplanung stellt mit der dargelegten teilweisen Neuordnung des Flughafengeländes kein Hindernis dar, in einer späteren Ausbaustufe die ur-

sprüngliche Planung im Wesentlichen doch noch zu verwirklichen; denn sie steht nicht in einem planerischen Gegensatz zu den Plänen für einen Vollausbau. Damit wird man das Vorgehen der Beigeladenen als eine Art abschnittsweiser Verwirklichung des Vollausbaus anzusehen haben, ohne dass damit aber Ausbaumaßnahmen im Sinn unzulässiger Vorratsplanungen verbunden wären. Die abschnittsweise Verwirklichung eines Vorhabens ist ein im Planfeststellungsrecht allgemein anerkanntes Rechtsinstitut (st. Rspr.; vgl. etwa BVerwG vom 19.5.1998 BVerwGE 107, 1/14 ff.). Es ist auch im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung anwendbar (vgl. BVerwG vom 11.7.2001 BVerwGE 114, 364/371). Unter diesen Umständen kann der Beigeladenen ein Verzicht auf diese Pläne nicht zugemutet werden. Auch die Genehmigung einer Änderungsplanung als solche gibt hierfür keine Grundlage. Art. 77 BayVwVfG ist schon seinem Wortlaut nach auf eine Aufgabe einzelner Teilziele nicht anwendbar; denn insoweit liegt keine „endgültige Aufgabe des Vorhabens“ vor. Insbesondere verlangt Art. 77 BayVwVfG nicht, dass bei Genehmigung einer Änderungsplanung der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss aufgehoben werden müsste.

- 46 1.4.6 In diesem Zusammenhang darf auch ein weiterer Gesichtspunkt nicht übersehen werden: Anders als im Fall öffentlicher Straßen manifestiert sich der Verkehrsbedarf im Luftverkehr in der Nachfrage nach gewerblichen Verkehrsleistungen, die im Allgemeinen von den Luftverkehrsgesellschaften an die Verkehrsflughäfen herangetragen wird. Der Umfang der Nachfrage bestimmt die Anforderungen an die Kapazitäten und das Betriebsregime eines Verkehrsflughafens. Der Bedarf kann sich damit nicht nur aus einer tatsächlichen, aktuell feststellbaren Nachfrage ergeben, sondern auch aus der Vorausschau künftiger Entwicklungen. Insoweit fließen in die Planung von Flughäfen Einschätzungen und Prognosen mit den ihnen eigenen Risiken und Unwägbarkeiten ein. Verkehrsflughäfen werden von privatrechtlich organisierten Unternehmen betrieben, die als Anbieter von Flughafenleistungen in einem bundes- und europaweiten, teilweise auch globalen Wettbewerb stehen, in dem es nicht zuletzt um die Sicherung und Förderung von Wirtschaftsstandorten geht. Die Situation ist ferner dadurch gekennzeichnet, dass weder auf europäischer noch auf nationaler Ebene eine rechtsverbindliche Flughafenetz- und Bedarfsplanung existiert, die auftretende Kapazitäts- und Verteilungsprobleme auf der Grundlage einer luftverkehrspolitischen Gesamtkonzeption lösen und einen "Verteilungskampf" der Flughafenbetreiber in geordnete Bahnen lenken könnte (vgl. BVerwG vom 20.4.2005 BVerwGE 123, 261/272). Unter diesen Rahmenbedingungen kann es einem Flughafenbetreiber

nicht von vornherein verwehrt sein, seine Planungen den aktuellen wirtschaftlichen Gegebenheiten anzupassen. Die Genehmigungsbehörde kann deshalb auch nicht verpflichtet werden, nicht vollständig ausgenutzte luftrechtliche Genehmigungen zu entziehen, wenn der Flughafenbetreiber glaubhaft darlegt, dass er bei einem allgemeinen Anstieg der Nachfrage im Flugverkehr weiterhin Chancen für deren Ausnutzung sieht. Sie verhält sich vielmehr systemkonform, wenn sie das Verkehrsangebot durch Genehmigung von Änderungsplanungen nicht vorhersehbaren Entwicklungen anpasst (vgl. BVerwG vom 20.4.2005 a.a.O. S. 272). Nichts anderes als eine solche Aktualisierung ist hier indes erfolgt.

- 47 1.4.7 Schließlich hat die Beigeladene mit der Bestandskraft des PFB vom 15. Februar 2002 nicht zuletzt eine Rechtsposition erworben, die ihr nicht ohne zwingenden Grund wieder entzogen werden darf. Bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse sind mit einer besonderen Ausschlusswirkung ausgestattet, die sich gegen nachträgliche Unterlassungs- oder Änderungswünsche von durch das Vorhaben nachteilig Betroffenen richtet (vgl. Art. 75 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG, § 9 Abs. 3 LuftVG). Die Betroffenen haben das Vorhaben nach Eintritt der Bestandskraft zu dulden, und zwar auch bei später eintretenden veränderten Umständen. Diese Duldungspflicht besteht selbst dann, wenn ein Änderungsantrag des Vorhabensträgers nach Art. 76 BayVwVfG abgelehnt wird (vgl. BVerwG vom 19.12.2007 NVwZ 2008, 561 f., RdNrn. 14, 21 ff. m.w.N. aus der Rechtsprechung des BVerwG). Ebenso wenig vermöchte das Begehren der Kläger, den bestandskräftigen PFB vom 15. Februar 2002 zu Fall zu bringen, zur Anwendung der Art. 48 ff. BayVwVfG zu führen, selbst wenn diese nicht schon durch Art. 72 Abs. 1 BayVwVfG ausgeschlossen sein sollten (vgl. BVerwG vom 19.12.2007 a.a.O. S. 562, RdNr. 17). Infolgedessen könnte es bereits nicht darauf ankommen, ob dieser PFB Vorkehrungen zur Deckung eines ungesicherten Bedarfs enthielte; abgesehen davon sind auch materiell solche Vorkehrungen weder ersichtlich noch von den Klägern substantiiert dargelegt. Im Übrigen sind die Kläger auch an dieser Stelle daran zu erinnern, dass ihre Klagen gegen den vorgenannten PFB rechtskräftig abgewiesen wurden und sie daher an die Rechtskraftwirkung des § 121 VwGO gebunden sind. Auch insoweit kann der Senat ihrem Vorbringen keine Anhaltspunkte entnehmen, die schlüssig auf eine geänderte Sach- und Rechtslage hindeuten würden. Ihnen steht somit auch materiell kein Anspruch auf Aufhebung des PFB vom 15. Februar 2002 zur Seite. Ihre hierauf sowie auf Aufhebung des ablehnenden Bescheids des Luftamts vom 2. Juli 2006 gerichteten Klagen sind abzuweisen.

- 48 1.5 Dies gilt auch bezüglich der von den Klägern mit dem Hilfsantrag zum Hauptantrag Ziff. I begehrten Aufhebung des PFB vom 15. Februar 2002 in Teilen. Soweit die mit dem bestandskräftigen PFB genehmigten Ausbaumaßnahmen aktuell noch nicht verwirklicht sind, steht es der Beigeladenen nach dem Vorgesagten frei, diese bei Änderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abschnittsweise durchzuführen. Nachdem zwingende Gründe für eine endgültige Aufgabe des planfestgestellten Vorhabens nicht ersichtlich sind, kann der Beigeladenen das Beharren auf dem bestandskräftig festgestellten Baurecht nicht verwehrt werden. Die Klagen sind deshalb auch in diesem Hilfsantrag abzuweisen.
- 49 2. Soweit die Kläger gemäß Ziff. II ihres Klageantrags die Aufhebung des Bescheids des Luftamts vom 17. Januar 2007 (Negativattest) begehren, kann offen bleiben, ob und inwieweit sie diesbezüglich überhaupt klagebefugt und rügeberechtigt sind. Zweifelhaft könnte dies deshalb sein, weil der Bescheid nicht an die Kläger adressiert, sondern gegenüber der Beigeladenen ergangen ist. Die Kläger haben jedoch den Antrag auf Aufhebung dieses Negativattests nur in der Form eines „uneigentlichen Eventualantrags“ gestellt, „über den das Gericht nur bei einem Erfolg des Hauptantrags“ (= Aufhebung des PFB) „entscheiden soll“ (vgl. Schriftsatz vom 22.2.2007, S. 2, VGH-Akten Bl. 176). Nachdem eine Aufhebung des PFB nicht in Betracht kommt, ist der Antrag der Kläger auf Aufhebung des Bescheids vom 17. Januar 2007 somit gegenstandslos.
- 50 3. Die Klagen gegen den Änderungsplanfeststellungsbeschluss des Luftamts vom 19. März 2007 bleiben ebenso ohne Erfolg. Auch der ÄPFB ist rechtmäßig und verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten.
- 51 3.1 Die Einbeziehung des ÄPFB in die Klagen auf Aufhebung des PFB ist zwar nicht ohne weiteres möglich, weil diese sich mit dem ÄPFB nunmehr (zusätzlich) auf einen neuen Klagegegenstand erstrecken sollen. Dies ist – wie die Beigeladene zu Recht hervorhebt – kein Fall des über § 173 Satz 1 VwGO auch im Verwaltungsprozess anwendbaren § 264 Nr. 2 ZPO. Insoweit liegen jedoch neue Klagen vor, die nicht zwingend in einem selbständigen, abgetrennten Verfahren behandelt werden müssen. Vielmehr sprechen Gesichtspunkte der Prozessökonomie dafür, auch diese Klagen gemeinsam mit den bereits zuvor anhängig gewordenen Klagen auf Aufhebung des PFB und des Negativattests zu verhandeln und zu entscheiden. Da zur Entscheidung über sämtliche Klagen als erstinstanzliches Gericht der Verwaltungs-

gerichtshof zuständig ist (§ 48 Abs. 1 Nr. 6 VwGO), ergeben sich für die Beteiligten auch keine Probleme im Hinblick auf den Instanzenzug; der Verlust einer Instanz kommt nicht in Betracht.

- 52 3.2 Der ÄPFB stellt in Abweichung von der Planung gemäß dem PFB (vom 15.2.2002 i.d.F. der Änderungen vom 28.4.2003 und vom 28.10.2005) den Plan für die Einbeziehung der bereits früher planfestgestellten und errichteten Startabbruchstrecken des Verkehrslandeplatzes Augsburg in die verfügbare Start- und Landebahn mit der entsprechend geänderten Landebefeuerung fest (vgl. ÄPFB A.I. und III., C.III.3.1.2.1, S. 33 f.). Gleichzeitig wird die Regelung des PFB über die erforderliche Hindernisfreiheit der geänderten Planung dadurch angepasst, dass der Flugplatz bis zur „Sanierung der Hindernissituation“ (= Vollausbau entsprechend dem PFB vom 15.2.2002 i.d.F. der Änderungen vom 28.4.2003 und vom 28.10.2005) nicht – wie im PFB vorgesehen – in die ICAO-Code-Klasse „3C“, sondern temporär in die Klasse „2B“ eingestuft wird (vgl. ÄPFB A.III.3, C.III.3.1.2.1, S. 34). Durch die Umwidmung der bereits befestigten und ausgewiesenen Stoppflächen bekommt die Start- und Landebahn eine Länge von 1.594 m. Die bereits früher bestehenden Landeswellen und der Abstand zwischen ihnen mit 1.280 m bleiben unverändert; durch die Einbeziehung der Startabbruchstrecken liegen die Schwellen aber nun weiter bahneinwärts (vgl. Technischer Erläuterungsbericht vom Februar 2005, S. 6, 8).
- 53 3.3 Im Unterschied zum bereits bestandskräftigen PFB vom 15. Februar 2002 können die Kläger die Änderungsplanfeststellung innerhalb offener Frist grundsätzlich angreifen. Dies gilt jedoch nicht uneingeschränkt. Denn zum einen folgt aus der Bestandskraft des PFB vom 15. Februar 2002, dass die Kläger die Änderungsplanfeststellung nur noch insoweit angreifen können, als sie durch deren Festsetzungen erstmals oder weitergehend als bisher betroffen werden (vgl. BVerwG vom 19.12.2007 a.a.O. S. 562, RdNr. 20). Zum anderen sind sie als lediglich Immissionsbetroffene nur eingeschränkt rügeberechtigt (s. oben 1.2). Sie können deshalb mit den Rügen bezüglich mangelnder Hindernisfreiheit des Flughafens Augsburg nicht gehört werden.
- 54 3.4. Soweit die Kläger die Planrechtfertigung der Änderungsplanung anzweifeln, ist ihnen entgegenzuhalten, dass auch bei nur lärmbeeinträchtigten Anliegern für die Planrechtfertigung allein die Ziele des Luftverkehrsgesetzes maßgebend sind (vgl. BVerwG vom 26.4.2007 NVwZ 2007, 1074/1078). Die vorliegende Änderungsplan-

feststellung soll dazu dienen, den Flughafen Augsburg an die veränderten Gegebenheiten anzupassen, die sich daraus ergeben, dass der Vollausbau derzeit nicht verwirklicht werden kann. Planrechtfertigend wirkt daher das Ziel, auch in der Zwischenphase bis zum Vollausbau einen Luftverkehr zu ermöglichen, der den ansonsten luftverkehrsmäßig unzureichend erschlossenen Raum Augsburg an das Verkehrsnetz anschließt (vgl. BVerwG vom 26.4.2007 a.a.O. S. 1078; vom 11.7.2001 a.a.O. S. 375 f.). Insoweit ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten.

55 3.5 Die Kläger machen des Weiteren geltend, die Einbeziehung der Startabbruchstrecken führe auf ihren Grundstücken zu erhöhten Immissionen. Im Rahmen der Änderungsplanung würden lautere Flugzeuggruppen zum Einsatz kommen. Dies sei im ÄPFB nicht zutreffend eingestellt und abgewogen worden.

56 3.5.1 Der ÄPFB vom 19. März 2007 stützt sich bezüglich der Lärmauswirkungen der geänderten Planung auf ein Gutachten des Sachverständigen P. (Fa. A.) vom 2. März 2005, in dem die Auswirkungen der Nutzung der Startabbruchstrecken als Start- und Landebahn auf die Lärmprognose aus dem Jahr 2000 unter Berücksichtigung des Prognosehorizonts 2015 untersucht worden sind (vgl. ÄPFB C.III.3.3, S. 39). Dieses Gutachten kommt zum Ergebnis, dass sich mit der Nutzung der Startabbruchstrecken keine Veränderungen der Lärmprognose ergeben (vgl. Gutachten vom 2.3.2005, S. 5). Hierbei schließt es an das Gutachten der Fa. A. vom 28. April 2000 an, in dem – als Grundlage des PFB vom 15. Februar 2002 – die aktuelle und die künftige Fluglärmbelastung der Umgebung für das Prognosejahr 2010 ermittelt wurden. Mit Blick auf die Änderungsplanung stellt der Gutachter fest, dass die Nutzung der Startabbruchstrecken mit dem jeweiligen Startpunkt am Ende der befestigten Bahn nicht einen Verkehr mit gegenüber dem Referenzgutachten schalltechnisch anders zu bewertenden Flugzeuggruppen ermöglicht. Auch eine Zunahme des Flugverkehrsaufkommens im Prognosehorizont bis 2015 gegenüber den prognostizierten Verkehrszahlen für 2010 schließt er aus mit der Folge, dass sich auch keine veränderte Lärmsituation bei Anflügen, insbesondere keine Erhöhung der zu erwartenden Spitzenpegel ergebe (vgl. Gutachten vom 2.3.2005, S. 4). Der Startpunkt der Flugzeuge rücke durch die Änderung näher an die Grenze des Flugplatzgeländes und damit näher an die umgebende Wohnbebauung heran, was andererseits auch ein früheres Abheben der Flugzeuge und eine größere Überflughöhe bei den Wohngebäuden im Bereich der Abflugroute zur Folge habe. Der Gutachter sieht bei Wohngebäuden in einer Entfernung von 2000 m keine wahrnehmbare Veränderung des

Startgeräuschs ebenso wenig wie eine vernehmliche Verminderung der Überfluggeräusche. So errechnet er bei einem Flugzeug von Typ Dash-8 eine maximale Pegelerhöhung in ***** um 1,2 dB(A), ein Wert, der nach der Kenntnis des laufend mit Lärmbeurteilungen beim Fernstraßen- und Flughafenbau befassten Senats deutlich unterhalb der Hörbarkeitsschwelle (3 dB[A]) liegt. Beide Einflüsse sind nach Auffassung des Gutachters sehr gering und mit dem gesetzlich festgelegten Berechnungsverfahren (AzB) nicht quantifizierbar (vgl. Gutachten vom 2.3.2005, S. 5).

57 Ergänzend hierzu hat der Sachverständige P. in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, durch die Änderungsplanung habe sich hinsichtlich der Lärmverhältnisse beim Anflug nichts geändert; der zusätzliche Raum für das Ausrollen der Flugzeuge sei nicht lärmrelevant. Die Änderung der Flugzeugtypen sei nicht untersucht worden, weil ein Mix von Flugzeugen bis 50 t zugrunde gelegt worden sei. Die anzuwendende Berechnungsmethode (AzB) lasse weitere Differenzierungen nicht zu, mit dem angesetzten Mix liege man aber auf der sicheren Seite. Die Herabstufung des Flughafens von der Kategorie „3C“ nach „2B“ ändere nichts am Immissionsverhalten der Flugzeuggruppen nach AzB. Die Verschiebung des Startpunkts nach außen führe bei Startvorgängen einerseits zu Mehrbelastungen, andererseits – wegen des früheren Abhebens der Flugzeuge – zu Entlastungen beim Überflug. Mehrbelastungen und Entlastungen bewegten sich jedoch allenfalls im Bereich von 1 dB(A) (vgl. Niederschrift vom 16.12.2008, S. 3, 4).

58 3.5.2 Bezüglich der anzunehmenden Anzahl der Flugbewegungen stützt sich der ÄPFB auf das im Änderungsplanfeststellungsverfahren von der Beigeladenen vorgelegte Gutachten der Firmen A./D. vom 15. März 2005 über die „Auswirkungen der Nutzung der Startabbruchstrecken als Start-/Landebahn auf die Verkehrsprognose 2001 unter Berücksichtigung des Prognosehorizontes 2015“. Darin werden unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung 2000 – 2004 für das Prognosejahr 2015 nur noch 56.200 Flugbewegungen prognostiziert (vgl. Gutachten vom 15.3.2005, Tabelle 8.-3, S. 61), während der PFB vom 15. Februar 2002 aufgrund der dort zugrunde gelegten Verkehrsprognose (Gutachten vom 5.9.2001) von insgesamt 69.770 Flugbewegungen bereits im Jahr 2010 ausging (vgl. PFB C.II.3.3.2.1.2, S. 150; ÄPFB C.II.1.4.1, S. 27). Mit Blick auf das Vorbringen der Kläger ist hierbei insbesondere der jeweils begutachtete Flugzeugmix von Interesse. Das Gutachten von 2001 sah einen Rückgang vor allem bei den Flugbewegungen der kleinen Motorflugzeuge bis zu 2 t Höchstabfluggewicht, sagte bei den Propellerflugzeugen über 5,7 t und bei den

Strahlflugzeugen jedoch eine Erhöhung voraus, insbesondere bei den Verkehrsarten Linien- und Touristikverkehr. Auf der Grundlage einer Analyse der tatsächlichen Verkehrsentwicklung 2000 – 2004 kommt das Gutachten vom 15. März 2005 vor dem Hintergrund der seit 2000 stark rückläufigen Passagierzahlen (vgl. Gutachten vom 15.3.2005 Abb. 3.1-1, S. 7) zwar zu einer deutlich niedrigeren Gesamtverkehrsprognose. Die Segmente der einzelnen Flugzeugarten entwickeln sich nach den Berechnungen des Gutachtens aber nur insoweit abweichend von bisherigen Annahmen, als gegenüber den für 2010 prognostizierten 3.200 Flugbewegungen von Motorseglern für 2015 nur noch 1.800 derartige Bewegungen, jedoch 1.400 Starts und Landungen von Ultraleichtflugzeugen vorausberechnet werden. Nach Auffassung des Gutachtens gehen letztere jedoch „weniger laut“ als die Motorsegler in die Lärmrechnungen ein, weshalb die Lärmwirkungen dieser beiden Flugzeugarten unterhalb des Niveaus der ursprünglich für 2010 vorausgerechneten 3.200 Motorseglerbewegungen liegen. Das Gutachten folgert hieraus, die Nutzung der Startabbruchstrecken als Start- und Landebahn habe für die Allgemeine Luftfahrt ebenso wie im Linien- und Touristikverkehr keinen Einfluss auf die Verkehrsprognose 2001, erhöhe jedoch die Sicherheit des Flugbetriebs (vgl. Gutachten vom 15.3.2005 S. 61). Der Anteil der Kleinstflugzeuge steigt somit insgesamt prognostisch nicht an; dieses Kontingent teilt sich lediglich auf in Motorsegler und – nach Auffassung des Gutachtens lärmtechnisch günstiger zu bewertende – Ultraleichtflugzeuge.

- 59 3.5.3 Die Auffassung des Gutachters, dass die Einbeziehung der Startabbruchstrecken in die Start- und Landebahn im Wesentlichen keine Auswirkungen auf die Verkehrsprognose von 2001 zeitigt, erscheint insoweit plausibel, als ungeachtet der Bahnverlängerung die Änderung des PFB vom 28. April 2003 weiterhin in Kraft bleibt, derzufolge auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg regelmäßig keine Luftfahrzeuge verkehren dürfen, deren maximal zulässige Abflugmasse MTOM 50 t erreicht oder überschreitet. Das von den Klägern vorgelegte, im Auftrag der Stadt Gersthofen erstellte Gutachten des Sachverständigen F. vom 10. Oktober 2005 (Anlage K 47 zum Schriftsatz der Kläger vom 9.7.2007) lässt bei seiner Kritik an der Änderungsplanung diesen Gesichtspunkt außer Acht und ergeht sich in der – auf technische Merkmale gestützten – Vermutung, mit der Verlängerung der Start- und Landebahn könnten und sollten auch größere Flugzeuge (gemeint wohl: mit höherem Startgewicht) eingesetzt werden (vgl. Gutachten vom 10.10.2005 Nr. 2, S. 105, Nr. 5., S. 108, Nr. 6, S. 109). Soweit dies Startgewichte unterhalb einer Abflugmasse von MTOM 50 t betreffen sollte, wäre eine diesbezügliche Änderung bereits deshalb oh-

ne Auswirkung auf die Rechte der Kläger, weil dies schon Inhalt der bestandskräftigen Planfeststellung gemäß dem PFB vom 15. Februar 2002 in der Fassung der Änderung vom 28. April 2003 ist. Soweit hiermit Flugzeuge mit einem höheren Startgewicht gemeint sein sollten, fehlt es an rechtlichen Gesichtspunkten, dass ein Betrieb mit Flugzeugen jenseits des genannten maximalen Startgewichts zulässig wäre. Für die im vorliegenden Verfahren zu treffende Entscheidung kann es aber nur auf den aktuellen Genehmigungsstand ankommen. Bloße Vermutungen über eine künftige Entwicklung bedürfen insoweit keiner näheren Erörterung. Im Übrigen ergibt sich insbesondere aus den im Änderungsplanfeststellungsverfahren vorgelegten Flugleistungsberechnungen des Sachverständigen M. vom April 2005, dass trotz der geänderten verfügbaren längeren Bahn ein sinnvoller Betrieb mit Flugzeugtypen jenseits der maximal zulässigen Abflugmasse nicht möglich ist (vgl. Flugleistungsberechnungen vom April 2005, S. 7 ff., 10). Hinsichtlich der erlaubten Startmasse entsteht die Beschränkung nicht durch die zur Verfügung stehenden Startstrecken, sondern primär durch die Hindernissituation (vgl. Gutachten vom 15. März 2005, S. 24).

60 3.5.4 Soweit schließlich mit dem Gutachten des Sachverständigen F. die Notwendigkeit der Änderungsplanung infrage gestellt werden soll, kann offen bleiben, inwieweit dies eventuell auf die Planrechtfertigung durchschlagen könnte. Jedenfalls ist zu berücksichtigen, dass nach dem Änderungsantrag der Beigeladenen die Verlängerung der verfügbaren Start- und Landebahn u.a. dazu dienen soll, sog. Außenstarterlaubnisse, d.h. Sondergenehmigungen für einzelne Startvorgänge, bei denen die bisher verfügbare Startstrecke etwa wegen der Beladung des Flugzeugs nach den internationalen Regelwerken nicht ausreicht, überflüssig zu machen (vgl. Antrag der Beigeladenen vom 18.5.2005, S. 6). Der insoweit von den Klägern bereits im Anhörungsverfahren gebrachte Gegeneinwand, Außenstarterlaubnisse seien in der Vergangenheit nur in derart wenigen Fällen notwendig gewesen, dass dies die Änderungsplanung nicht rechtfertige, greift ebenso wenig durch. Denn die Kläger stellen letztlich nicht in Abrede, dass es solche Sondergenehmigungen gegeben hat. Wenn jedoch innerhalb der gegebenen Tonnagebeschränkung Flugbewegungen vorkommen, die derartiger Erlaubnisse bedürfen, belegt dies bereits hinreichend einen Bedarf für die beantragte Änderung. Die Start- und Landebahn so zu optimieren, dass der gesamte vorkommende Flugbetrieb ohne besondere Einzelerlaubnisse abgewickelt werden kann, liegt nicht nur im berechtigten Interesse der Beigeladenen, sondern entspricht letztlich auch den im Interesse der Allgemeinheit zu beachtenden Sicherheitserfordernissen.

61 3.5.5 Im Hinblick auf die – rügefähigen – Lärmbelange der Kläger bleibt somit nur der Vortrag, die Lärmcharakteristik der am Flughafen Augsburg verkehrenden Flugzeuge werde infolge der Änderungsplanung zulasten der Kläger nachhaltig verschlechtert. Statt ursprünglich geplanter, großer und vergleichsweise gut schalldämmter Flugzeuge kämen nunmehr überwiegend Kleinflugzeuge mit erheblich höherer Lärmbelastung zum Einsatz. Für diese Annahme liefern aber die vom Vorhabensträger erhaltenen Gutachten keine hinreichenden Anhaltspunkte; vielmehr ist dem Gutachten der Firmen A./D. vom 15. März 2005 – wie oben dargestellt – Gegenteiliges zu entnehmen. Der Einsatz von in der früheren Verkehrsprognose nicht berücksichtigten Ultraleichtflugzeugen wirkt sich demnach allenfalls zugunsten der Kläger aus, weil nach den Erkenntnissen des Gutachtens Ultraleichtflugzeuge eine geringere Lärmbelastung verursachen als Motorsegler. Die Kläger lassen insoweit einen substantiierten Vortrag vermissen, der geeignet wäre, diese gutachterlichen Feststellungen ernsthaft in Zweifel zu ziehen. Diese Feststellungen rechtfertigen die der Abwägung im ÄPFB zugrundeliegende Einschätzung, dass die mit dem ÄPFB genehmigte Einbeziehung der Startabbruchflächen in die Start- und Landebahn keine für die Beurteilung der Lärmimmissionen bei den Grundstücken der Kläger negativ ins Gewicht fallenden Veränderungen im Flugzeugmix oder im Verkehrsaufkommen zur Folge hat (vgl. ÄPFB C.III.3.3, 3.3.1, S. 39 f.). Es darf im Übrigen nicht aus den Augen verloren werden, dass für die Grundstücke der Kläger bereits auf der Grundlage des PFB vom 15. Februar 2002 Schallschutz gewährt worden ist, weil diese innerhalb der seinerzeit als kritisch beurteilten Lärmkonturen belegen sind (vgl. PFB A.VIII.2.1.3 S. 14 f.). An den seinerzeit beauftragten Lärmschutzmaßnahmen hat auch der Bescheid des Luftamts vom 28. Oktober 2005, mit dem verschiedene Fristen für die Umsetzung dieser Auflagen auf Antrag der Beigeladenen verlängert wurden, im Ergebnis nichts geändert.

62 3.5.6 Die dem ÄPFB zugrunde liegenden Annahmen bezüglich der Lärmimmissionen des Flughafens werden schließlich noch unterstützt durch den von der Beigeladenen im gerichtlichen Verfahren vorgelegten „Rechnerischen Nachweis der Flug- und Bodenlärmbelastung für das Jahr 2006 am Verkehrslandeplatz Augsburg“ des Sachverständigen P. vom 25. Januar 2007. Danach reichte insbesondere der – für die Grundstücke der Kläger relevante – Bereich mit Maximalpegeln von 19x85 dB(A) nur knapp über den unmittelbaren Bereich der Start- und Landebahn hinaus (vgl. Rechnerischer Nachweis vom 25.1.2007, Bild 5), so dass die Grundstücke der Kläger jedenfalls im Jahr 2006 tatsächlich weit außerhalb dieses Bereichs lagen. Die

Tagesisophone für den Beurteilungspegel von 58 dB(A) erfasste 2006 nur noch den Bereich der Wohnbebauung in „*****“ , nicht jedoch die Wohnbebauung in ***** , die Tagesisophonen für die Beurteilungspegel 62 dB(A) und 64 dB(A) erfassten keinerlei Siedlungsgebiete mehr. Die Berechnungen zeigen nicht nur erheblich geringere Lärmimmissionen als für das Jahr 2010 prognostiziert, sondern auch einen deutlichen Rückgang dieser Immissionen im Vergleich zum Niveau des Jahres 1999 (vgl. Rechnerischer Nachweis vom 25.1.2007, Bilder 1, 2 und 3).

- 63 Soweit die Kläger eine unzutreffende Umweltverträglichkeitsprüfung rügen, ist nicht ersichtlich, inwiefern die Grundlagen für ihre Lärmschutzbelange fehlerhaft ermittelt, bewertet und gewichtet worden wären (vgl. BVerwG vom 16.10.2008 Az. 4 C 5.07 RdNr. 16 -juris-).
- 64 Eine Fehlgewichtung der Lärmschutzbelange der Kläger im Zusammenhang mit der Änderungsplanfeststellung kann somit insgesamt ausgeschlossen werden.
- 65 3.5.7 Dies gilt sinngemäß auch bezüglich der von den Klägern befürchteten Immissionen durch Schadstoffe. Nach den gutachtlichen Feststellungen treten auf der Grundlage des ÄPFB ins Gewicht fallende Veränderungen zulasten der Kläger bezüglich der Flugleistungen und der eingesetzten Flugzeugtypen nicht ein. Deshalb sind auch Ihre Befürchtungen hinsichtlich einer erhöhten Belastung ihrer Grundstücke mit Schadstoffen, insbesondere mit Flugzeugtreibstoffen, unbegründet.
- 66 3.6 Entgegen der Auffassung der Kläger findet das Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007 (BGBl I S.986) auf den ÄPFB vom 19. März 2007 keine Anwendung, denn dieses Gesetz misst sich gemäß seinen Art. 3 und 6 keine Rückwirkung bei. Maßgebend für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des ÄPFB ist deshalb die zum Zeitpunkt seines Erlasses gültige Rechtslage, ohne dass durch die von den Klägern erhobenen Anfechtungsklagen insoweit eine Änderung eingetreten wäre.
- 67 Die Klagen auf Aufhebung des ÄPFB vom 19. März 2007 waren deshalb ebenso abzuweisen wie die Hilfsanträge auf Feststellung von dessen Rechtswidrigkeit.

- 68 4. Die in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisanträge der Kläger waren abzulehnen.
- 69 4.1 Auf die beantragte Einvernahme des Oberbürgermeisters der Stadt Augsburg als Zeuge dafür, dass die mit dem PFB vom 15. Februar 2002 genehmigte Planung zum Ausbau des Flughafens Augsburg endgültig aufgegeben worden sei, kann verzichtet werden, weil es für die Entscheidung über den Antrag der Kläger auf Aufhebung dieses PFB auf diese Aussage nicht ankommt. Wie dargelegt (s. oben 1.3) sind die Kläger insoweit bereits nicht rügebefugt. Darüber hinaus ist der Tatbestand der endgültigen Aufgabe des Vollausbaus des Flughafens gemäß dem PFB im Sinn des Art. 77 Satz 1 BayVwVfG auch nicht erfüllt (s. oben 1.4). Die Aussage des Oberbürgermeisters wäre insoweit nicht geeignet, im Hinblick auf die Rechtsstellung der Beigeladenen einen schlüssigen Gegenbeweis zu führen.
- 70 4.2 Gleiches gilt für die mit dem zweiten Beweisantrag begehrte Einvernahme des Finanzreferenten der Stadt Augsburg zur finanziellen Situation der Stadt und der Beigeladenen. Die Tatsache, dass aktuell keine Mittel für den ursprünglich geplanten Vollausbau des Flughafens zur Verfügung stehen, ist als Beleg für eine endgültige Aufgabe der Planung ungeeignet.
- 71 4.3 Mit ihrem dritten Beweisantrag haben die Kläger das Gericht aufgefordert, der Beigeladenen gemäß § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 421 ZPO zu Beweis Zwecken aufzugeben, „Kopien aller von ihr seit dem Jahre 2000 veröffentlichten Werbepublikationen (Anzeigen, Flyer, Plakate etc.) vorzulegen und genau darzulegen, wann und wo für welche Leistungen des Flughafens überregionale Werbung gemacht wurde“. Abgesehen davon, dass diese Formulierung bereits das Beweisthema nicht hinreichend klar definiert – insoweit heißt es in der Einleitung des Antrags nur „zur Führung dieses Beweises“ – lässt der Beweisantrag nicht erkennen, dass er sich auf einen Themenbereich bezieht, bezüglich dessen die Kläger rügeberechtigt wären. Im Übrigen gilt auch hier das bereits zu den vorhergehenden Beweisanträgen Ausgeführte.
- 72 4.4 Der Antrag der Kläger auf Einräumung einer weiteren Schriftsatzfrist, um sich näher mit der vom Gericht im Rechtsgespräch zitierten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (VGH Bad.-Württ. vom 1.10.1998, a.a.O.) auseinanderzusetzen und auf den Schriftsatz der Beigeladenen vom 2. Dezember

2008 zu erwidern, war ebenfalls abzulehnen. Die genannte Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg liegt bereits ein Jahrzehnt zurück und ist auch in der einschlägigen Kommentarliteratur verarbeitet worden (vgl. Dürr in Knack, VwVfG, 8. Aufl. 2004, RdNr. 9 zu § 77; Wickel in Fehling/Kastner/Wahrendorf, VwVfG/VwGO, Handkommentar 2006, Fußnote Nr. 23 zu § 77 VwVfG). Es handelt sich zudem um eine der wenigen dokumentierten gerichtlichen Entscheidungen, die sich dezidiert mit der Rügebefugnis im Zusammenhang mit der endgültigen Aufgabe planfestgestellter Vorhaben befassen. Ein gewissenhafter und kundiger Prozessvertreter musste deshalb damit rechnen, dass diese Entscheidung für die Entscheidung über die auf Art. 77 Satz 1 BayVwVfG gestützten Klagen auf Aufhebung des PFB vom 15. Februar 2002 von Bedeutung ist und dass die ihr zugrunde liegende Rechtsansicht vom Gericht bei seiner Urteilsfindung in Erwägung gezogen wird. Von einer „Überraschungsentscheidung“ kann insoweit deshalb nicht die Rede sein (vgl. BVerfG vom 19.5.1992 BVerfGE 86, 133/144). Der Schriftsatz der Beigeladenen vom 2. Dezember 2008 enthält kein entscheidungsrelevantes neues Vorbringen. Eine weitere Erwidern war deshalb nicht veranlasst.

- 73 4.5 Schließlich musste den Klägern auch nicht (weitere) Gelegenheit gegeben werden, „zur Vermeidung einer Überraschungsentscheidung“ vorab zu klären, ob sich die Städte Gersthofen und Neusäß an einem neuen Lärmgutachten beteiligen würden. Zum einen wäre zu einer solchen Klärung bereits vor der mündlichen Verhandlung ausreichend Zeit gewesen. Denn die Relevanz der Lärmproblematik war zumindest seit Erlass des ÄPFB vom 19. März 2007, auf den die Kläger ihre Klagen mit Schriftsatz vom 29. Mai 2007 „erweitert“ haben, offensichtlich. Zum anderen bleibt unklar, was verfahrenstechnisch zu dieser Vorgehensweise zwingen sollte. Zum Beweis ihrer Behauptung, dass die Änderungsplanung erhebliche Mehrbelastungen auf ihren Grundstücken zur Folge habe, hätte ihnen immerhin offen gestanden, einen direkten Beweis Antrag auf Erholung eines Lärmgutachtens zu stellen. Offenbar ging es ihnen aber zunächst darum, die im Änderungsplanfeststellungsverfahren vorgelegten Gutachten substantiiert durch ein Parteigutachten infrage zu stellen, ohne dafür die finanziellen Lasten zu tragen. Eine solche Erwartung wird aber durch die maßgeblichen Prozessordnungen nicht gestützt. Soweit die Kläger insoweit darauf verzichtet haben, gezielt ihre eigene Prozessvorbereitung zu betreiben, geht dieser Umstand zu ihren Lasten und rechtfertigt keine weitere Verzögerung der gerichtlichen Entscheidung.

- 74 5. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO. Die Beigeladene hat sich dadurch, dass sie einen Antrag gestellt hat, selbst einem Kostenrisiko ausgesetzt (§ 154 Abs. 3 VwGO). Es entspricht deshalb der Billigkeit, ihre außergerichtlichen Kosten den Klägern aufzuerlegen (§ 162 Abs. 3 VwGO).
- 75 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10 ZPO.
- 76 Gründe für die Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 132 Abs. 2 VwGO).

Rechtsmittelbelehrung:

- 77 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.
- 78 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an einer deutschen Hochschule im Sinn des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen.

80

Beschluss:

81

Für das Verfahren wird ein Gesamtstreitwert von 20.000 Euro festgesetzt, der sich aus Teilstreitwerten in Höhe von 10.000 Euro je Kläger zusammensetzt.

82

Gründe:

83

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 52 Abs. 1 GKG. Der Senat orientiert sich hierbei am Streitwertkatalog für die Verwaltungsgerichtsbarkeit, Fassung 2004 (NVwZ 2004, 1327 ff., s. dort Tzn. 34.2, 2.2.2).

84

Dr. Allesch

Dösing

Graf zu Pappenheim