

Gericht: VGH
Aktenzeichen: 8 A 08.40016
Sachgebietsschlüssel: 554

Rechtsquellen:

Art. 73 Nr. 6, Art. 75 Abs. 1 Nr. 4 GG a.F. ,
§ 113 Abs. 5 Sätze 1 und 2 VwGO,
§ 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 264 Nr. 2 ZPO,
§ 6 Abs. 4 Satz 2, § 8 Abs. 5 LuftVG,
§ 3 Nr. 2, § 7 Abs. 7 ROG 2006,
Art. 11, Art. 14, Art. 17 Abs. 2 BayLplG

Hauptpunkte:

Konversionsgenehmigung für zivilliegerische Nachfolgenutzung eines ehemaligen
Militärflugplatzes,
Umstellung einer Untätigkeitsklage in eine Verpflichtungsklage,
Sachbescheidungsinteresse,
Anspruch auf abwägungsfehlerfreie Ausübung des Planungsermessens,
ausnahmsweise Reduzierung des planerischen Ermessens auf Null (verneint),
Ausschluss neuer Verkehrslandeplätze als Soll-Zielfestlegung im Landesentwicklungsplan,
Reichweite der Gesetzgebungskompetenz der Länder für die Raumordnung und
Landesplanung,
Planrechtfertigung,
raumordnerisches Abwägungsgebot

Leitsätze:

1. Einer privaten Flugplatzbetriebsgesellschaft, die eine (Änderungs-)Genehmigung für einen bislang militärisch genutzten Verkehrslandeplatz beantragt, steht grundsätzlich nur ein Anspruch auf fehlerfreie Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen und abwägungsfehlerfreie Ausübung des Planungsermessens zu.
2. Zur Wirksamkeit des Ausschlusses neuer Verkehrslandeplätze in der Planungsregion München durch Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern.

Urteil des 8. Senats vom 31. Mai 2011

8 A 08.40016

*Großes
Staatswappen*

Verkündet am 31. Mai 2011

Ang. Venus

als stellvertretende Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

- Klägerin -

bevollmächtigt:

Rechtsanwälte *** *****

gegen

Freistaat Bayern,

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

- Beklagter -

wegen

luftrechtlicher Änderungsgenehmigung (Konversion
des Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck)

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 8. Senat,
durch den Vizepräsidenten des Verwaltungsgerichtshofs Dr. Allesch,
die Richterin am Verwaltungsgerichtshof Müller,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Kurzidem

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 17. Mai 2011
folgendes

Urteil:

- I. Die Klage wird abgewiesen.
- II. Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens.
- III. Das Urteil ist hinsichtlich der Kostenentscheidung vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin, eine private Flugplatzbetriebsgesellschaft, begehrt die luftrechtliche Änderungsgenehmigung (Konversionsgenehmigung) zur zivilfliegerischen Nachfolgenutzung für den ehemaligen Militärflugplatz Fürstenfeldbruck.
- 2 1. Der im Jahr 1934 errichtete Militärflugplatz Fürstenfeldbruck umfasst ein Areal von ca. 255 ha und verfügt über eine Start- und Landebahn von über 2500 m Länge. Teile der Flächen liegen innerhalb des FFH-Gebiets „Flughafen Fürstenfeldbruck“ (DE 7733-371). Nach dem Zweiten Weltkrieg nutzten zunächst verschiedene US-Verbände den Flugplatz als Stützpunkt. 1957 wurde er der Bundesluftwaffe übergeben, die ihn vorwiegend als Ausbildungsstandort betrieb. Daneben wurde er von mehreren gewerblichen Flugzeugunternehmen und Sportflugvereinen zivilfliegerisch mitgenutzt. Am 30. Juni 1997 stellte die Bundesluftwaffe die fliegerische Ausbildung und den regelmäßigen militärischen Flugbetrieb ein. In der Folgezeit wurde der Flugplatz nur noch unregelmäßig zur Stationierung von militärischen Flugzeugen und zum militärischen Austauschbetrieb genutzt. Am 1. April 2008 wurde das Eigentum an dem Flugplatzgelände auf die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben überführt.
- 3 Mit Bescheid vom 18. Dezember 2009 entließ die Wehrbereichsverwaltung Süd den Militärflugplatz mit Wirkung zum 31. Januar 2010 aus der militärischen Trägerschaft und erklärte dessen Rechtsstatus als militärischen Flugplatz für beendet (Entwicklung). Den hiergegen eingelegten Widerspruch der Klägerin wies sie mit Wider-

spruchsbescheid vom 11. Juni 2010 zurück und ordnete die sofortige Vollziehung der Entwidmung an. Der Antrag der Klägerin beim Verwaltungsgericht München auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung hatte keinen Erfolg (Beschluss des Verwaltungsgerichts München vom 22.6.2010 Az. 24 S 10.2959). Die Beschwerde gegen die Entscheidung des Verwaltungsgerichts wies der Senat mit Beschluss vom 15. Juli 2010 (Az. 8 CS 10.1527) zurück.

- 4 2. Die Klägerin nutzte den Flugplatz auf der Grundlage eines zwischen ihr und dem Bundesministerium der Verteidigung am 14. April 1998 abgeschlossenen Mietvertrags über die zivile fliegerische Mitbenutzung des Militärflugplatzes. Hierfür erhielt sie am 3. Juni 1998 von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – die luftrechtliche Genehmigung zum Betrieb eines Verkehrslandeplatzes unter der auflösenden Bedingung der rechtswirksamen Entwidmung des Militärflugplatzes. Aufgrund dieser Genehmigung waren ihr bis zu 20.000 Flugbewegungen im Jahr mit starken Einschränkungen für die Wochenenden gestattet.
- 5 Am 3. April 2008 kündigte die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben den Mietvertrag über die zivile fliegerische Mitbenutzung des Flugplatzes zum 14. April 2009, hilfsweise zum 27. Mai 2009. Das Verfahren wegen einer Räumungsklage der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben stellte das Landgericht München I mit Beschluss vom 30. August 2010 ein (Az. 35 O 10660/09, Blatt 470 ff. der Gerichtsakte), nachdem die Klägerin das Flugplatzgelände am 26. Juli 2010 geräumt hatte. Die Beschwerde der Klägerin gegen den Beschluss hatte keinen Erfolg (vgl. Beschluss des Oberlandesgerichts München vom 5.10.2010 Az. 32 W 2241/10, Blatt 474 ff. der Gerichtsakte).
- 6 3. Bereits mit Schreiben vom 31. Mai 2006 beantragte die Klägerin die Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung zur Umwandlung eines Teilbereichs des Militärflugplatzes in einen zivilen Verkehrslandeplatz. Das Betriebskonzept der Klägerin sieht vor, dass der Verkehrslandeplatz etwa 95 ha umfasst und einen Teil der bestehenden Start- und Landebahn von 1403 m Länge und 45 m Breite beansprucht. Geplant ist eine Benutzung durch kleinere Luftfahrzeuge bis zu einer höchstzulässigen Startmasse (MPW) von 5,7 t sowie durch Hubschrauber, Ballone und Segelflieger. Der Flugbetrieb soll tagsüber unter Sichtflugbedingungen erfolgen. Die Regelbetriebszeit von 9:00 Uhr bis 19:00 Uhr soll auf die Wochenenden ausgedehnt werden. Vorgesehen ist auch, die bislang im Norden des Flugplatzgeländes gelegenen Betriebsflächen der Klägerin nach Süden zu verlagern. Verwaltungsgebäude, Tankstelle, Han-

gars etc. sollen in den dort bestehenden Gebäuden untergebracht werden. Die Parkplätze sollen in die Nähe des Einfahrtsbereiches verlegt werden. Vorgesehen ist ferner, den Verkehrslandeplatz in drei zeitlichen Stufen auszubauen, wobei eine Frequenz von 30.000 bis 40.000 Flugbewegungen pro Jahr angestrebt wird. Mit Antrag vom 12. Oktober 2007 änderte die Klägerin ihre Planung. Die Änderungen beinhalten vor allem die Neusituierung der Flächen für den Segelflugbetrieb und die Reduzierung der Segelflugbahnen auf eine Bahn.

- 7 Mit öffentlicher Bekanntmachung vom 14. März 2008 stellte die Regierung von Oberbayern nach § 3a UVPG fest, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehe. Unter dem 31. März 2008 arbeitete die Regierung von Oberbayern den Entwurf einer Änderungsgenehmigung aus, der der Klägerin jedoch nicht bekanntgegeben wurde.
- 8 4. Am 30. Januar 2008 forderte der Bayerische Landtag die Bayerische Staatsregierung auf, ein von der Gemeinde Maisach vorgelegtes Konzept zur nichtfliegerischen Nachnutzung des Fliegerhorstes Fürstenfeldbruck zu unterstützen und die zu seiner Verwirklichung nötigen Schritte zu unternehmen (vgl. LT-Drs. 15/9814). Nachdem sich der Ministerrat in seiner Sitzung vom 29. Juli 2008 dem Beschluss des Landtags angeschlossen und die nichtfliegerische Nachnutzung des Areals befürwortet hatte, hat die Klägerin am 7. August 2008 Untätigkeitsklage erhoben. Mit Beschluss vom 21. Oktober 2008 hat der Senat zunächst dem Beklagten eine Frist für die Entscheidung über den Genehmigungsantrag der Klägerin bis zum 30. April 2009 gesetzt und das Klageverfahren bis zu diesem Zeitpunkt ausgesetzt. Den Antrag der Klägerin auf Erteilung einer vorläufigen luftverkehrsrechtlichen Änderungsgenehmigung nach § 123 VwGO hat der Senat mit Beschluss vom 3. September 2008 (Az. 8 AE 08.40017) abgelehnt.
- 9 Am 9. Dezember 2008 billigte der Ministerrat den Entwurf zur Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms im Bereich des zivilen Luftverkehrs. Mit Beschluss vom 16. Dezember 2009 stimmte der Landtag diesem Entwurf gemäß Art. 17 Abs. 2 BayLplG zu (LT-Drs. 16/3005). Am 22. Dezember 2009 beschloss der Ministerrat die Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms als Verordnung. Die Verordnung wurde am 29. Dezember 2009 im Bayerischen Gesetz- und Verordnungsblatt bekannt gemacht und zum 1. Januar 2010 in Kraft gesetzt. Der den vorliegenden Rechtsstreit betreffende § 1 Nr. 2 der Verordnung zur Änderung der Verordnung über

das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 22. Dezember 2009 (GVBl S. 650 - im Folgenden: Änderungsverordnung), mit dem Teil B V Nr. 1.6.8 der Anlage der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 8. August 2006 (GVBl S. 471) – LEP – durch Anfügung eines neuen Satzes 3 fortgeschrieben wurde, lautet wie folgt:

10 „In Nr. 1.6.8 (Z) wird folgender Satz angefügt:

11 ,In der Region München (14) soll zusätzlich zu der bestehenden zivilen
Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden.’ “

12 Den gegen diese Bestimmung gerichteten Normenkontrollantrag der Klägerin hat der Senat mit Urteil vom heutigen Tag abgewiesen (Az. 8 A 10.1663).

13 5. Im Hinblick auf den Entwurf zur Teilfortschreibung des LEP wies das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie mit Schreiben vom 15. Januar 2009 die Regierung von Oberbayern nach Art. 24 BayLplG an, der Klägerin bis zum Inkrafttreten der geplanten Änderung des LEP, höchstens jedoch für die Dauer von zwei Jahren, keine luftrechtliche Änderungsgenehmigung zu erteilen. Daraufhin setzte die Regierung von Oberbayern mit Bescheid vom 23. Oktober 2009 das Verwaltungsverfahren bis zum geplanten Inkrafttreten der LEP-Änderung, längstens bis zum 31. März 2010, aus. In der mündlichen Verhandlung vom 19. November 2009 hat der Senat auf Antrag der Beteiligten nach § 173 Satz 1 VwGO, § 251 ZPO das Ruhen des gerichtlichen Verfahrens angeordnet. Am 20. April 2010 hat die Klägerin die Wiederaufnahme des Verfahrens beantragt, weil die im Bescheid vom 23. November 2009 gesetzte Frist zur Aussetzung des Genehmigungsverfahrens abgelaufen sei.

14 Mit Bescheid vom 29. Juni 2010 lehnte die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – den Antrag auf Erteilung der Konversionsgenehmigung ab. Mit weiterem Bescheid vom 15. Juli 2010 legte sie der Klägerin die Kosten des Verfahrens auf. Die Klägerin hat die Bescheide in das Verfahren einbezogen und ihr Klagebegehren in eine Verpflichtungsklage in Form der Versagungsgegenklage geändert. Zur Begründung der Klage macht sie nunmehr im Wesentlichen geltend:

- 15 Die Ablehnung ihres Antrags auf Erteilung der luftverkehrsrechtlichen Änderungsgenehmigung sei rechtswidrig. Sie sei ausschließlich im Hinblick auf die am 1. Januar 2010 in Kraft gesetzte Änderungsverordnung erfolgt. Diese stehe der Genehmigung aber nicht entgegen, weil sie unwirksam sei. Sie missachte die Kompetenzordnung des Grundgesetzes. Die luftverkehrsrechtliche Fachplanung liege in der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz des Bundes. Zwar unterfielen Raumordnung und Landesplanung der konkurrierenden Gesetzgebung. Diese seien aber auf die überörtliche Planung beschränkt und dürften nicht an die Stelle der Fachplanung treten. Die Länder seien nicht befugt, durch eine im Bereich der Raumordnung erlassene Rechtsverordnung den Vollzug des Bundesrechts im Bereich des Luftverkehrs auszuschließen. Der Luftverkehrsbehörde müsse ein ausreichender Planungsspielraum verbleiben. Das sei vorliegend nicht der Fall, weil die LEP-Änderung den Anspruch auf Verbindlichkeit erhebe. Sie bezwecke den Ausschluss der Anwendung des Luftverkehrsgesetzes. Dies ergebe sich auch aus dem Verfahren über den Antrag auf Erteilung der Konversionsgenehmigung, die trotz Spruchreife auf Weisung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie zunächst zurückgehalten und nach der Änderung des LEP abgelehnt worden sei. Die LEP-Änderung ziele damit auf eine Einzelfallregelung ab und verhindere den Vollzug des § 6 LuftVG für die Region München. Dies sei nach der Rechtsprechung des Hessischen Staatsgerichtshofs (Beschluss vom 15.1.1982 NJW 1982, 1141) und des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs (Entscheidung vom 14.8.1987 BayVBl 1987, 652) verfassungswidrig. Die Änderungsverordnung verstoße auch gegen das raumordnerische Abwägungsgebot und verletze die Grundrechte der Klägerin am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb sowie den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.
- 16 Die Klägerin beantragt zuletzt (sinngemäß),
- 17 die Bescheide der Regierung von Oberbayern vom 29. Juni und 15. Juli 2010 aufzuheben und den Beklagten zu verpflichten, der Klägerin die luftrechtliche Änderungsgenehmigung für den Betrieb eines Verkehrslandeplatzes auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck entsprechend ihrem Antrag vom 31. Mai 2006 in der Fassung vom 12. Oktober 2007 zu erteilen,
- 18 hilfsweise,

19 die Bescheide der Regierung von Oberbayern vom 29. Juni und 15. Juli 2010
aufzuheben und den Beklagten zu verpflichten, den Antrag der Klägerin vom
31. Mai 2006 in der Fassung vom 12. Oktober 2007 auf Erteilung der luftrechtli-
chen Änderungsgenehmigung für den Betrieb eines Verkehrslandeplatzes auf
dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck unter Beach-
tung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu verbescheiden.

20 Der Beklagte beantragt,

21 die Klage abzuweisen.

22 Sie sei zwar zulässig, im Hauptantrag aber schon deshalb unbegründet, weil die
beantragte Änderungsgenehmigung auch eine planerische Abwägung umfasse, die
vom Gericht nicht vorgenommen werden könne. Im Übrigen sei die Fortschreibung
des LEP rechtmäßig. Die Änderungsverordnung halte sich im Rahmen der aus der
Raumordnung erwachsenen Normkompetenz des Landesverordnungsgebers. Mit
der LEP-Änderung habe der Verordnungsgeber von dem allgemeinen Ziel, dass in
der Regel jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allge-
meine Luftfahrt verfügen solle, eine (weitere) Ausnahme geschaffen. Dabei habe er
das Interesse, dass jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die
Allgemeine Luftfahrt verfüge, gegen den Bedarf an Siedlungs-, Gewerbe- und Erho-
lungsflächen abgewogen und Letzterem den Vorrang eingeräumt. Der Fachpla-
nungsbehörde verbleibe ein ausreichender Planungsspielraum, weil sie bei ihren
Planungen in Bezug auf die bestehende zivile Luftverkehrsinfrastruktur weder in
noch außerhalb der Region München beschränkt werde. Auch werde durch die
landesplanerische Zielfestlegung die Entscheidung der Fachplanungsbehörde nicht
ersetzt. Vielmehr könnten im Einzelfall andere als raumordnerische Belange so
gewichtig sein, dass sich die landesplanerische Standortentscheidung nicht durch-
setze. Diese Bewertung werde durch die Entscheidungen des Hessischen Staatsge-
richtshofs und des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs nicht infrage gestellt. Bei
der LEP-Änderung handle es sich weder um eine Einzelfallentscheidung noch um
eine Fachentscheidung mit unmittelbarer Verbindlichkeit für jedermann unter Aus-
schluss eines Verwaltungsverfahrens.

- 23 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf die Gerichtsakten sowie die vom Beklagten vorgelegten Behörden- und Normaufstellungsakten (des Verfahrens Az. 8 A 10.1663) Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

- 24 Die Klage hat keinen Erfolg. Sie ist zwar zulässig, aber nicht begründet.

- 25 A. Die Klage ist zulässig.

- 26 1. Die erstinstanzielle Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofs ergibt sich aus § 48 Abs. 1 Nr. 6 VwGO.

- 27 2. Der Übergang von der ursprünglich erhobenen Untätigkeitsklage gemäß § 75 VwGO in eine Verpflichtungsklage nach § 42 Abs. 1 Alternative 2 VwGO stellt eine zulässige Erweiterung des Klageantrags nach § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 264 Nr. 2 ZPO dar, die nicht als Klageänderung gilt (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 16. Aufl. 2009, § 91 RdNr. 9; Redeker/von Oertzen, VwGO, 14. Aufl., § 91 RdNr. 2). Denn beide Klagen sind regelmäßig auf den Erlass eines beantragten bzw. abgelehnten Verwaltungsakts durch die Ausgangsbehörde aus demselben Lebenssachverhalt gerichtet. Mit der Umstellung auf eine Verpflichtungsklage erweitert der Kläger seinen Antrag lediglich dahingehend, dass nunmehr auch der dem Verpflichtungsbegehren entgegenstehende Ablehnungsbescheid aufgehoben werden soll. Das gilt jedenfalls dann, wenn Untätigkeitsklage und Verpflichtungsklage auf dasselbe Ziel gerichtet waren (vgl. OVG Sachsen-Anhalt vom 20.5.2009 Az. 2 O 22/09 <juris>; OVG Bremen vom 14.10.2009 Az. 1 S 331/09 <juris>). So liegen die Dinge hier. Die Klägerin hat bereits mit ihrer Untätigkeitsklage den Erlass der nunmehr mit der Verpflichtungsklage erstrebten Konversionsgenehmigung sowie hilfsweise eine Verbescheidung ihres Antrags begehrt (vgl. Schriftsatz vom 6.8.2008, Blatt 1 ff. der Gerichtsakte). Die Umstellung des Klagebegehrens ist auch innerhalb der für Verpflichtungsklagen geltenden Monatsfrist nach § 74 Abs. 1 und 2 VwGO erfolgt, so dass es auf die strittige Frage, ob der nach Klageerhebung erlassene Verwaltungsakt innerhalb der Klagefrist in das bereits anhängige Verfahren einbezogen werden muss (vgl. BayVGH vom 11.8.2005 BayVBl 2006, 733), nicht ankommt.

- 28 B. Die Klage ist im Haupt- und Hilfsantrag unbegründet.
- 29 Die Klägerin hat weder einen Anspruch auf Erteilung der beantragten luftrechtlichen Änderungsgenehmigung (vgl. unten I.) noch einen Anspruch auf erneute Entscheidung über ihren diesbezüglichen Antrag (vgl. unten II.). Der ablehnende Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 29. Juni 2010 und der Kostenbescheid vom 15. Juli 2010 sind rechtmäßig und verletzen die Klägerin nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO). Maßgeblich für das Verpflichtungsbegehren der Klägerin ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung am 17. Mai 2011 (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 17. Aufl. 2011, RdNr. 217 ff. zu § 113).
- 30 I. Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Erteilung der beantragten luftrechtlichen Änderungsgenehmigung zur zivilfliegerischen Nachfolgenutzung des Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck.
- 31 Ein Anspruch auf Erteilung einer Konversionsgenehmigung nach § 8 Abs. 5, § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i.V.m. § 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO scheidet schon deswegen aus, weil die Konversionsgenehmigung nicht nur eine personenbezogene Unternehmensgenehmigung, sondern auch eine vorhabensbezogene Planungsentscheidung darstellt (vgl. BVerwG vom 7.11.1996 NVwZ-RR 1997, 523; vom 13.12.2007 BVerwGE 130, 83/104; BayVGH vom 10.5.1996 UPR 1996, 360 [nur Leitsatz]). Da bei der Planungsentscheidung die Genehmigungsbehörde über einen gerichtlich nicht voll überprüfbaren Beurteilungs- und Abwägungsspielraum verfügt, steht einer privaten Gesellschaft, die eine Genehmigung für einen Verkehrslandeplatz beantragt, in der Regel lediglich ein Rechtsanspruch auf eine fehlerfreie Prüfung der zwingenden Zulassungsvoraussetzungen und auf eine abwägungsfehlerfreie Ausübung des Planungsermessens zu (vgl. BVerwG vom 24.11.1994 BVerwGE 97, 143/148 zum Fall eines privaten Entsorgungsbetriebs; Schiller in Grabherr/Reith/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand: August 2010, RdNr. 635 zu § 6; Wolff in Sodan/Ziekow, Verwaltungsgerichtsordnung, 3. Aufl. 2010, RdNr. 432 zu § 113). Die Klägerin hat daher allenfalls Anspruch auf erneute Bescheidung ihres Genehmigungsantrags unter Beachtung der Rechtauffassung des Gerichts (§ 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO).
- 32 Etwas anderes könnte nur dann gelten, wenn sich der Abwägungsspielraum des Beklagten ausnahmsweise auf Null reduziert hätte (vgl. Schiller in Grabherr/Reith/Wysk, Luftverkehrsgesetz, RdNr. 635 zu § 6). Das ist etwa der Fall, wenn sich

das Planungsermessen aus besonderen Gründen im Einzelfall zu einer Planungspflicht verdichtet (vgl. zur städtebaulichen Erforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB: BVerwG vom 17.9.2003 BVerwGE 119, 25/28,32; vom 3.12.2009 ZUR 2010, 139 RdNr. 24). Eine solche Fallkonstellation liegt hier indes ersichtlich nicht vor. Entgegen der Auffassung der Klägerin ergibt sich eine Reduzierung des planerischen Ermessens insbesondere nicht aus dem von ihr angeführten Schreiben des Regierungspräsidenten von Oberbayern an das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 18. Dezember 2008 (vgl. Blatt 450 der Gerichtsakte), in dem dieser die Auffassung vertreten hat, dass sich „auch unter Berücksichtigung des in Aufstellung befindlichen, geänderten Ziels B V 1.6.8 des Landesentwicklungsprogramms derzeit in der Gesamtabwägung kein belastbarer Grund für eine luftrechtliche Ablehnung der beantragten Genehmigung (ergebe)“. Abgesehen davon, dass sich diese Äußerung auf den damaligen Verfahrensstand bezieht, handelt es sich hierbei um eine gegenüber der übergeordneten obersten Landesbehörde geäußerte, also verwaltungsinterne Rechtsauffassung ohne Bindungswirkung für die Klägerin. Mit ihr ist der Klägerin weder eine Genehmigung mit rechtsverbindlicher Wirkung in Aussicht gestellt noch eine Zusage im Sinne des Art. 38 BayVwVfG erteilt worden, die zur Einschränkung des Planungsermessens führen könnte. Gleiches gilt für den unter dem 31. März 2008 erarbeiteten Entwurf der Änderungsgenehmigung für das Vorhaben der Klägerin. Dieser Entwurf ist mangels Bekanntgabe an die Klägerin nach Art. 43 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG nicht wirksam geworden.

- 33 II. Der Klägerin steht auch kein Anspruch auf erneute Entscheidung über ihren Antrag zu. Zwar fehlt der Klägerin wohl nicht schon das Sachbescheidungsinteresse für den Antrag (vgl. unten 1.). Der Ablehnungsbescheid vom 29. Juni 2010 weist aber keinen Rechtsfehler auf, der einen Anspruch auf Neubescheidung nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO zur Folge haben könnte (vgl. unten 2.).
- 34 1. Dem Genehmigungsantrag der Klägerin dürfte nicht deswegen das Verbescheidungsinteresse fehlen, weil sie nicht Eigentümerin des Flugplatzareals ist und somit keine Verfügungsbefugnis über die Grundstücksflächen besitzt.
- 35 Zwar ist das Sachbescheidungsinteresse zu verneinen, wenn feststeht, dass der Antragsteller wegen privatrechtlicher Hindernisse, die sich schlechthin nicht ausräumen lassen, an einer Verwertung der begehrten Genehmigung gehindert und diese

deshalb für ihn ersichtlich nutzlos wäre (vgl. BVerwG vom 23.3.1973 BVerwGE 42, 115; vom 12.8.1993 NVwZ-RR 1994, 381; vom 30.6.2004 NVwZ 2004, 1240). Das kann aber erst dann angenommen werden, wenn sicher ist, dass der Antragsteller nicht noch rechtmäßig in den Besitz der betreffenden Fläche gelangen kann. Im vorliegenden Fall erscheint es jedenfalls nicht von vornherein völlig ausgeschlossen, dass die Klägerin im Falle der Erteilung der Konversionsgenehmigung – gegebenenfalls im Wege der Enteignung nach § 28 Abs. 2 LuftVG – die Verfügungsbefugnis über das Flugplatzgelände erhält. Dass es sich bei der Klägerin um ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen handelt und § 28 Abs. 1 LuftVG das Instrument der Enteignung nur zur Verfügung stellt, wenn und soweit mit der Zivilluftfahrt (auch) eine Gemeinwohlaufgabe erfüllt wird, muss dem nicht von vornherein entgegenstehen. Eine Enteignung zugunsten eines privatrechtlich organisierten Unternehmens verlangt, dass diesem durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes die Erfüllung einer dem Gemeinwohl dienenden Aufgabe zugewiesen und darüber hinaus sichergestellt ist, dass das Unternehmen zum Nutzen der Allgemeinheit geführt wird (vgl. BVerfG vom 24.3.1987 BVerfGE 74, 264/284 ff.; BVerwG vom 7.11.1996 NVwZ-RR 1997, 523). Diese Voraussetzungen lassen sich nach jetzigem Sachstand nicht mit der für die Verneinung des Sachbescheidungsinteresses erforderlichen hinreichenden Sicherheit ausschließen.

36 2. Der Ablehnungsbescheid vom 29. Juni 2010 und in der Folge auch der Kostenbescheid vom 15. Juli 2010 weisen keine Rechtsfehler auf, die zu einem Anspruch der Klägerin auf Neubescheidung nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO führen könnten. Insbesondere sind die Ermessenserwägungen des Beklagten im Ablehnungsbescheid vom 29. Juni 2010 nicht zu beanstanden (vgl. § 114 Satz 1 VwGO).

37 a) Zu Recht hat der Beklagte im Ablehnungsbescheid vom 29. Juni 2010 angenommen, dass das Vorhaben der Klägerin den Erfordernissen der Raumordnung nicht entspricht, weil es im Widerspruch zur Soll-Zielbestimmung in Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 3 LEP steht, wonach in der Region München (14) zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden soll. Entgegen der Auffassung der Klägerin ist die Soll-Zielbestimmung wirksam (vgl. unten aa). Das Vorhaben der Klägerin wird von dieser Bestimmung erfasst (vgl. unten bb).

38 aa) Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 3 LEP ist rechtmäßig und daher wirksam.

- 39 Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der am 1. Januar 2010 in Kraft getretenen LEP-Änderung finden noch die rahmenrechtlichen Vorschriften der §§ 1 ff. des Raumordnungsgesetzes vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081) in der Fassung des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) – ROG 2006 – und die ausfüllenden Bestimmungen der Art. 1 ff. BayLplG Anwendung. Nach § 28 Abs. 1 Satz 1 des Raumordnungsgesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.7.2009 (BGBl. I S.2585) – ROG 2009 –, werden Verfahren zur Aufstellung von Raumordnungsplänen, die vor dem 30. Juni 2009 förmlich eingeleitet wurden, nach den bis zum 29. Juni 2009 geltenden Raumordnungsgesetzen von Bund und Ländern abgeschlossen. Das ist hier der Fall. Das Verfahren zur Änderung des LEP ist mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens bereits im Januar 2009 eingeleitet worden.
- 40 Auf der Grundlage dieser Rechtsvorschriften weist die streitbefangene Zielfestlegung weder formelle noch materielle Rechtsfehler auf, die zu ihrer Unwirksamkeit führen.
- 41 (1) Die streitbefangene LEP-Änderung ist ohne Verstoß gegen Verfahrens- oder Formvorschriften zustande gekommen.
- 42 Sie wurde gemäß den Vorgaben des Art. 17 Abs. 2 BayLPIG von der Bayerischen Staatsregierung mit Zustimmung des Bayerischen Landtags als Rechtsverordnung erlassen. Das Verfahren zum Erlass der Verordnung weist keine Rechtsfehler auf. Das Anhörungsverfahren nach Art. 13 BayLPIG wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Die Verordnung wurde vom Ministerpräsidenten ausgefertigt und im Bayerischen Gesetz- und Verordnungsblatt verkündet (vgl. Art. 55 Nr. 2 Satz 3 BV, § 1 Abs. 6 der Geschäftsordnung der Bayerischen Staatsregierung – StRGeschO – in der Fassung der Bekanntmachung vom 2.11.2006 [GVBl S. 825], zuletzt geändert durch § 1 der Änderung der Geschäftsordnung der Bayerischen Staatsregierung vom 17.2.2009 [GVBl S. 32]). Eine Verletzung weiterer Form- und Verfahrensvorschriften macht die Klägerin weder geltend noch ist eine solche sonst ersichtlich.
- 43 (2) Die streitbefangene Zielfestlegung ist auch materiell rechtmäßig. Sie ist mit höher-rangigem Recht vereinbar (vgl. unten (a)) und genügt dem für die Ziele der Raumordnung geltenden Gebot der Erforderlichkeit (vgl. unten (b)). Ein Verstoß gegen das raumordnungsrechtliche Abwägungsgebot liegt ebenfalls nicht vor (vgl. unten (c)).

- 44 (a) Die Regelung in Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 3 LEP, dass in der Region München zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden soll, ist mit höherrangigem Recht vereinbar. Sie beruht auf einer ausreichenden Ermächtigungsgrundlage, deren Rahmen sie nicht überschreitet. Mit der Aufstellung des Ziels, in der Region München keinen neuen Verkehrslandeplatz zuzulassen, hält sich die Landesplanung innerhalb der ihr zustehenden Kompetenzen.
- 45 Die Änderungsverordnung findet ihre gesetzliche Ermächtigung in Art. 11, Art. 16 und Art. 17 BayLPIG. Diese noch unter den Kompetenzzuweisungsnormen für die Raumordnung nach Art. 75 Abs. 1 Nr. 4 GG a.F. (Rahmengesetzgebung; jetzt: konkurrierende Gesetzgebung mit Abweichungskompetenz der Länder gemäß Art. 72 Abs. 3 Nr. 4, Art. 74 Abs. 1 Nr. 31 GG) und für den Luftverkehr in Art. 73 Nr. 6 GG a.F. (ausschließliche Gesetzgebung des Bundes; jetzt: Art. 73 Abs. 1 Nr. 6 GG) erlassenen Regelungen sind allerdings einschränkend dahingehend auszulegen, dass der Verordnungsgeber nur befugt war, Regelungen innerhalb der Gesetzgebungskompetenz des Landes zu treffen. Eine darüber hinaus gehende Rechtsetzung hätte die dem Freistaat Bayern durch Art. 70 ff. GG a.F. gezogenen Grenzen verletzt.
- 46 Das ist jedoch nicht der Fall. Die streitbefangene LEP-Änderung hält sich im Rahmen der Gesetzgebungsbefugnis der Länder. Denn die Regelung in Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 3 LEP ist entgegen der Auffassung der Klägerin nicht dem Luftverkehrsrecht nach Art. 73 Nr. 6 GG a.F., sondern dem Raumordnungsrecht nach Art. 75 Abs. 1 Nr. 4 GG a.F. zuzuordnen.
- 47 Raumordnung ist die zusammenfassende, übergeordnete Planung und Ordnung des Raums; sie ist übergeordnet, weil sie überörtliche Planung ist und weil sie vielfältige Fachplanungen zusammenfasst und aufeinander abstimmt (vgl. BVerfG vom 16.6.1954 BVerfGE 3, 407/425; BayVGH vom 25.4.2006 VGH n.F. 59, 129/131). Dasselbe gilt für die Landesplanung (vgl. BayVerfGH vom 14.8.1987 VerfGH 40, 94/104). Der Abstimmungsauftrag der Raumordnungsplanung nach § 1 Abs. 1 ROG 2006/2009, Art. 1 Abs. 1 BayLplG überlagert grundsätzlich den Zuständigkeitsbereich der Fachplanung durch den gesamträumlichen Entwicklungs-, Ordnungs- und Sicherungsauftrag. Nicht unter diese Kompetenz fällt das Fachplanungsrecht; dieses unterliegt Spezialkompetenzen wie etwa auch das Luftverkehrsrecht der Kompetenz

nach Art. 73 Abs. 1 Nr. 6 GG (vgl. BayVGH vom 25.4.2006 VGH n.F. 59, 129/131). Die Fachplanungen, soweit sie raumbedeutsam sind, sind nach § 4 Abs. 1 ROG 2009, § 4 Abs. 1 ROG 2006 grundsätzlich an die Ziele der Raumordnung gebunden.

- 48 Aus dem Auftrag der zusammenfassenden und übergeordneten Planung ergeben sich aber auch Zuständigkeitsgrenzen gegenüber der Fachplanung. Regelungen der Raumordnung und Landesplanung koordinieren die raumbeeinflussende Tätigkeit der fachlichen Stellen mit Blick auf eine möglichst ausgeglichene Ordnung des Gesamtraums, treffen aber keine fachlichen Entscheidungen mit unmittelbarer Verbindlichkeit und unter Ausschluss weiterer Verwaltungsverfahren. Die Raumordnungsplanung darf nicht an die Stelle der Fachplanung treten und eine Ersatzfachplanung betreiben, sondern muss den Fachplanungsträgern zur Erfüllung der ihnen eingeräumten Planungsbefugnis einen ausreichenden Planungsspielraum belassen. Aus den raumordnerischen Vorgaben darf sich keine bindende Realisierungspflicht für die Fachplanungsbehörde ergeben, ihr muss also – unabhängig von der Bindung an die Zielvorgabe nach § 4 Abs. 1 ROG 2009, § 4 Abs. 1 ROG 2006 – ein Entscheidungsspielraum bei der abschließenden Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens verbleiben. Überschreitet die Raumordnung diese Grenzen nicht, bewegt sie sich auch bei Aufstellung von fachplanerischen Zielen in ihrem verfassungsrechtlich vorgegebenen Kompetenzbereich (vgl. zur Abgrenzung BVerwG vom 16.3.2006 BVerwGE 125/116 RdNrn. 64 ff., 75 ff.; BayVerfGH vom 14.8.1987 VerfGH 40, 94/104 = NVwZ 1988, 242; vom 15.7.2002 VerfGH 55, 98; Hessischer StaatsGH vom 15.1.1982 NJW 1982, 1141; BayVGH vom 25.4.2006 VGH n.F. 59, 129/131 f.).
- 49 Nach diesem Maßstab handelt es sich bei der streitbefangenen LEP-Änderung um eine Regelung der Landesplanung. Die Zielfestlegung in Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 3 LEP, dass in der Region München zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden soll, setzt für abschließende Entscheidungen der Luftverkehrsbehörde über die Zulassung von Vorhaben lediglich eine im Rahmen ihrer Planungsentscheidung zu berücksichtigende raumordnungsrechtliche Vorgabe, verpflichtet sie aber nicht, Anträge auf Zulassung eines solchen Verkehrslandeplatzes in der Region München zwingend abzulehnen.
- 50 Dies ergibt sich schon aus der Formulierung der Zielfestlegung lediglich als Soll-Ziel im Sinne des Art. 3 Abs. 2 Satz 2 BayLPIG („In der Region München (14) soll ... kein

neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden“). Ein solches Soll-Ziel entfaltet in der Regel keinen absoluten Verbindlichkeitsanspruch. Es bindet den Normadressaten im Sinne eines „Muss“ nur dann, wenn keine Umstände vorliegen, die den Fall als atypisch erscheinen lassen. Dabei muss der Plangeber die Abweichungsvoraussetzungen für atypische Sachverhalte mit hinreichender tatbestandlicher Bestimmtheit selbst festlegen. Nur dann sind auch bei landesplanerischen Aussagen in Form einer Soll-Vorschrift die Merkmale eines den nachgeordneten Planungsträger bindenden Ziels im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG 2009, § 3 Nr. 2 ROG 2006, Art. 3 Abs. 1 BayLPIG gegeben (vgl. BVerwG vom 16.12.2010 DVBl 2011, 491 RdNr. 9 f.; BayVGh vom 25.5.2011 Az. 15 N 10.1568 <juris> RdNr. 20). Diese Voraussetzung ist hier nicht erfüllt. Abweichungsvoraussetzungen für atypische Sachverhalte lassen sich mit hinreichender tatbestandlicher Bestimmtheit weder der Soll-Vorschrift selbst noch der Begründung der Verordnung oder den Aufstellungsunterlagen entnehmen. Vielmehr hat der Ordnungsgeber lediglich festgelegt, dass dem in Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 1 LEP formulierten Ziel, dass in der Regel jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen soll, angesichts der ausreichenden luftverkehrlichen Erschließung in der dicht besiedelten Region München anderen Nutzungsinteressen (Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen) der Vorrang einzuräumen ist (vgl. Abs. 7 der Begründung zu Ziel B V 1.6.8). Konkrete Voraussetzungen, unter denen von dieser Forderung abgewichen werden kann und ausnahmsweise luftverkehrliche Interessen vorrangig sein sollen, hat der Ordnungsgeber nicht genannt.

- 51 Auch der Änderungsbegründung im Vorspann des Verordnungsentwurfs lässt sich nicht entnehmen, dass dem Soll-Ziel in Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 3 LEP ein absoluter Geltungsanspruch zukommen soll; vielmehr wird auch darin unter Hinweis auf die hohe Dichte der bestehende Luftfahrtinfrastruktur im Raum München einerseits und den steigenden Bedarf an gewerblichen sowie Siedlungs- und Erholungsflächen andererseits lediglich die Forderung formuliert, dass die Anlegung neuer Verkehrslandeplätze unterbleiben „sollte“, ohne konkrete Vorgaben für die Zulassung einzelner Vorhaben zu treffen (vgl. LT-Drs. 16/2477, S. 1). Daraus ergibt sich, dass der Ordnungsgeber keine mit unmittelbarer Wirkung gegenüber jedermann geltende negative Standortentscheidung getroffen hat. Vielmehr verbleibt der Luftverkehrsbehörde bei der Planungsentscheidung über die Zulassung eines bestimmten Vorhabens noch ein Bewertungs- und Entscheidungsspielraum, etwa bei der Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen wie privaten Eigentumsbelangen

oder dem gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht (vgl. BVerwG vom 16.3.2006 BVerwGE 125/116 RdNrn. 77 f.).

- 52 Die von der Klägerin angeführten Entscheidungen des Hessischen Staatsgerichtshofs vom 15. Januar 1982 NJW 1982, 1141 („Startbahn West“) und des Bayerischen Verfassungsgerichtshof vom 14. August 1987 NVwZ 1988, 242 („Wiederaufbereitungsanlage Wackersdorf“) gegeben keinen Anlass für eine abweichende Beurteilung.
- 53 In der Entscheidung vom 15. Januar 1982 hat der Hessische Staatsgerichtshof das Volksbegehren über den Gesetzesentwurf über die Raumordnung im Bereich des Flughafens Frankfurt am Main mangels Gesetzgebungskompetenz des Landesgesetzgebers für unzulässig erklärt. Darin war festgelegt, dass die „flächenmäßige Ausdehnung des Flughafens begrenzt wird, eine Erweiterung nicht stattfindet und Fachpläne einschließlich Planfeststellungsbeschlüsse an dieses Ziel anzupassen sind“. Der Hessische Staatsgerichtshof hat angenommen, dass diese Regelung die Gesetzgebungsbefugnis des Landes überschreite. Die Gesetzgebungskompetenz für die Raumordnung nach Art. 75 Nr. 4 GG a.F. berechtige zwar die Länder auch zu übergeordneten Standortplanungen, der Landesgesetzgeber dürfe aber nur Regelung zur Koordinierung von Fachplanungen, keine unmittelbaren Einzelfallregelungen zur Beschränkung eines Verkehrsflughafens oder zur Aufhebung einer fachplanerischen Einzelmaßnahme treffen. Eine solche Einzelfallmaßnahme sah das Gericht in der angegriffenen Regelung. Im Unterschied zu dieser Bestimmung trifft die streitbefangene LEP-Änderung aber gerade keine unmittelbare Einzelfallregelung für den ehemaligen Militärflughafen Fürstenfeldbruck, sondern stellt eine allgemeine Regelung für die gesamte Region München auf.
- 54 Ähnlich verhält es sich mit der Entscheidung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs vom 14. August 1987. Gegenstand dieser Entscheidung war ein Volksbegehren über den Gesetzesentwurf über Standorte von kerntechnischen Anlagen, wonach im Bereich bestimmter Landkreise die Errichtung und der Betrieb von Atomkraftanlagen nicht gestattet ist. Der Verfassungsgerichtshof hat dieses Volksbegehren ebenfalls mangels Gesetzgebungskompetenz des Freistaats Bayern für unzulässig erklärt. Der Bund habe in Ausübung der konkurrierenden Gesetzgebung nach Art 74 Nr. 11a GG a.F. abschließend entschieden, dass Regelungen zur Standortwahl von Atomkraftanlagen ausschließlich durch Genehmigung nach § 7 AtomG zu treffen seien. Die

Gesetzgebungskompetenz für die Raumordnung nach Art. 75 Nr. 4 GG a.F. berechtigt zwar die Länder zu übergeordneten koordinierenden Standortplanungen. Auch Festlegungen einzelner raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen könnten als Ziele der Raumordnung Gegenstand normativer Entscheidungen im Rahmen der Landesplanung sein. Solche Regelungen dürften aber nicht so weit gehen, dass fachplanerische Entscheidungen mit unmittelbarer Verbindlichkeit für jedermann und unter Ausschluss jeden Verwaltungsverfahrens getroffen würden. Standortplanungen in der Raumordnung und Landesplanung dürften nicht abschließend mit Wirkung für jedermann getroffen werden. Vielmehr müsse der Fachbehörde ein Bewertungs- und Entscheidungsspielraum verbleiben. Ebenso wenig wie positive Standortplanung dürfe eine negative Standortplanung ausschließen, dass die Exekutive im Einzelfall eine Anlage genehmige. Um einen solchen regional begrenzten normativen Standortausschluss handelt es sich bei der streitbefangenen Regelung in Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 3 LEP nicht. Im Gegensatz zu der dort strittigen Regelung hat der Verordnungsgeber hier gerade nicht mit verbindlicher Wirkung abschließend festgelegt, dass in der Region München jeder neue Verkehrslandeplatz unzulässig ist, sondern als raumordnungsrechtliche Vorgabe für Luftverkehrsbehörden festgelegt, dass kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden soll. Diese Festlegung führt zu einer Einschränkung, nicht aber zu einem vollständigen Ausschluss des fachplanerischen Bewertungs- und Entscheidungsspielraums der Luftverkehrsbehörden.

- 55 (b) Die raumordnerische Erforderlichkeit der streitbefangenen Zielfestlegung liegt ebenfalls vor.
- 56 Ziele der Raumordnung müssen bei ihrer Aufstellung auch dem Gebot der Erforderlichkeit genügen, also aus überörtlichen Raumordnungsinteressen erforderlich sein (BayVGH vom 25.4.2006 VGH n.F. 59, 129/136). Ähnlich wie bei Bauleitplänen fehlt die Erforderlichkeit, wenn ihrer Verwirklichung auf unabsehbare Zeit rechtliche oder tatsächliche Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG vom 7.2.2005 NVwZ 2005, 584/586). Auch darf der Träger der Raumordnungsplanung das Instrumentarium, das ihm das Raumordnungsrecht an die Hand gibt, nicht für eine gezielte, rein negative „Verhinderungsplanung“ missbrauchen (vgl. BVerwG vom 13.3.2003 BVerwGE 118, 33; vom 27.1.2005 BVerwGE 122, 364/375). Auch insoweit können die im Bauplanungsrecht entwickelten Grundsätze herangezogen werden (vgl. BVerwG vom 7.11.1996 UPR 1997, 106). Eine Planung verstößt als so genannte Negativ- oder Verhinderungsplanung gegen den Erforderlichkeitsgrundsatz, wenn die nach seinen

Festsetzungen zulässige Nutzung in Wirklichkeit nicht gewollt ist, sondern die Regelung nur getroffen wird, um eine andere Nutzung zu verhindern. Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass mit jeder Regelung – neben der positiven, zulassenden Wirkung – regelmäßig auch eine negative, ausschließende Wirkung verbunden ist. Außerdem können „positive“ Planungsziele auch – etwa zur Abgrenzung und genaueren Beschreibung des Gewollten – durch negative Festsetzungen erreicht werden. Eine Planung verstößt deshalb selbst dann nicht gegen den Erforderlichkeitsgrundsatz, wenn ihr Hauptzweck in der Verhinderung eines bestimmten Vorhabens besteht, dieses also den (negativen) Anlass für die Regelung gegeben hat. Nicht erforderlich und damit unzulässig ist eine „Verhinderungsplanung“ nur dann, wenn sie nicht (auch) von überörtlichen Raumordnungsinteressen getragen ist oder wenn die für sie ins Feld geführten raumordnungsrechtlichen Gründe in Wirklichkeit nicht gewollt, sondern nur vorgeschoben sind, um eine andere Nutzung zu verhindern (vgl. zum Bauplanungsrecht BVerwG vom 18.12.1990 BauR 1991, 165; vom 27.1.1999 ZfBR 1999, 159; vom 25.11.2003 NVwZ 2004, 477).

57 Nach diesem Maßstab liegt keine Negativplanung vor. Die Soll-Zielfestlegung in Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 3 LEP ist nicht lediglich auf die Verhinderung des Vorhabens der Klägerin zur zivilen Nachfolgenutzung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck ausgerichtet. Selbst wenn dieses Vorhaben den Anlass für die Teilfortschreibung des LEP gegeben haben sollte, macht dies allein die Planung nicht zu einer unzulässigen Negativ- oder Verhinderungsplanung. Insbesondere kann nicht angenommen werden, dass die für die gesamte Region München getroffene Zielfestlegung ausschließlich dazu dient, das Vorhaben der Klägerin zu verhindern. Aus der Begründung zur LEP-Änderung ergibt sich vielmehr, dass es dem Verordnungsgeber in erster Linie darum ging, angesichts der aus seiner Sicht ausreichenden luftverkehrlichen Erschließung in der dicht besiedelten Region München anderen Nutzungsinteressen, nämlich Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen den Vorrang einzuräumen. Hierbei handelt es sich um zulässige überörtliche Raumordnungsinteressen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 1, 11 und 14 ROG 2006).

58 (c) Die streitbefangene LEP-Änderung verstößt auch nicht in rechtserheblicher Weise gegen das raumordnungsrechtliche Abwägungsgebot.

59 Nach § 7 Abs. 7 Satz 1 ROG 2006, Art. 14 Satz 1 BayLPIG waren bei der Ausarbeitung und Aufstellung der normativen Vorgaben der Raumordnungspläne die in § 2

Abs. 2 ROG 2006 und Art. 2 BayLPIG enthaltenen Grundsätze der Raumordnung gegeneinander und untereinander abzuwägen. Sonstige öffentliche Belange sowie private Belange waren nach § 7 Abs. 7 Satz 3 ROG 2006, Art. 14 Satz 2 Nr. 3 BayLPIG in der Abwägung zu berücksichtigen, soweit sie auf der jeweiligen Planungsebene erkennbar und von Bedeutung waren. Die rechtliche Prüfung orientiert sich auch insoweit an den Grundsätzen der Bauleitplanung, wobei das Maß der Abwägung auch vom Grad der Konkretetheit der raumordnungsrechtlichen Zielbestimmung abhängt (vgl. BVerwG vom 27.1.2005 BVerwGE 122, 364/375 f.; vom OVG Meckl.-Vorp. vom 14.7.2010 Az. 4 K 17/06 <juris> RdNr. 33 m.w.N.; HessVGH vom 17.3.2011 ZfBR 2011, 484 RdNr. 32). Die gerichtliche Kontrolle ist darauf beschränkt, ob eine Abwägung überhaupt stattgefunden hat, ob in sie an Belangen eingestellt worden ist, was nach Lage der Dinge einzustellen war, ob die Bedeutung der öffentlichen und privaten Belange richtig erkannt und ob der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belangen in einer Weise vorgenommen worden ist, die zu ihrer objektiven Gewichtigkeit in einem angemessenen Verhältnis steht. Sind diese Anforderungen an die Planungstätigkeit beachtet worden, so wird das Abwägungsgebot nicht dadurch verletzt, dass der Planungsträger bei der Abwägung der verschiedenen Belange dem einen den Vorzug einräumt und sich damit notwendigerweise für die Zurücksetzung eines anderen entscheidet (vgl. BVerwG vom 12.12.1996 BVerwGE 34, 301). Nach § 10 Abs. 2 Nr. 2 ROG 2006, Art. 20 Abs. 3 Satz 1 BayLPIG waren Mängel im Abwägungsvorgang nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind.

- 60 Nach diesen Maßstäben liegt ein beachtlicher, zur Unwirksamkeit der LEP-Änderung führender Abwägungsmangel nicht vor. Insbesondere hat der Verordnungsgeber keine fehlerhafte Abwägung zwischen den fachlichen Belangen der Luftfahrt und den gegenläufigen Interessen der Siedlungsentwicklung und Naherholung vorgenommen. Wie in Buchst. B Ziff. V 1.6.8 Abs. 7 der Begründung der LEP-Änderung und im Vorspann des Verordnungsentwurfs ausgeführt ist, ist der Verordnungsgeber bei der Abwägung davon ausgegangen, dass in der Region München bereits eine ausreichende Luftverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Neben dem internationalen Flughafen München würden in der Region München für das von diesem Flughafen nicht abgedeckte Verkehrssegment von bis zu 3 t Höchstabflugmasse die Sonderlandeplätze Dachau-Gröbenried, Jesenwang, Moosburg und Oberschleißheim sowie in benachbarten Planungsregionen die Verkehrslandeplätze Landshut, Augsburg und Manching für den Allgemeinen Luftverkehr zur Verfügung stehen. Mit dieser Flug-

platzinfrastruktur werde sichergestellt, dass die aufkommenstärkste Region Bayerns ausreichend für die unterschiedlichen Luftverkehrsarten erschlossen sei. Angesichts dessen hat der Verordnungsgeber der Ausweisung von Wohn-, Gewerbe- und Erholungsflächen in dem dicht besiedelten Ballungsraum München den Vorrang vor einem weiteren Ausbau der Luftinfrastruktur eingeräumt. Hiergegen bestehen keine rechtlichen Bedenken. Das in Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 1 LEP formulierte Ziel, dass in jeder Planungsregion ein Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt vorgehalten werden soll, stellt kein unabänderliches Prinzip dar. Da es sich auch hierbei lediglich um ein Soll-Ziel handelt, kann der Verordnungsgeber ohne Weiteres Ausnahmeregelungen treffen, wie dies etwa auch im Interesse der Reduzierung der Umweltbelastungen für die Region 17 geschehen ist, was dem Grundanliegen der Alpenkonvention entspricht (vgl. Buchst. B Ziff. V 1.6.8 Abs. 1 Satz 3 der Begründung zum LEP).

- 61 Entgegen der Auffassung der Klägerin hat der Verordnungsgeber bei der Abwägung auch nicht verkannt, dass die Allgemeine Luftfahrt in der Region München nicht vollständig auf den angeführten Sonder- und Verkehrslandeplätzen in und außerhalb der Region München untergebracht werden können. Nach dem von der Klägerin bereits im Aufstellungsverfahren zur LEP-Änderung vorgelegten Gutachten des Sachverständigen für Luftfahrtangelegenheiten, Flugbetrieb und Flugplätze Dipl.Ing. **** vom 20. April 2009 (vgl. Blatt 186 ff. der Gerichtsakte) sind nicht alle in der Begründung zur LEP-Änderung genannten Flugplätze in der Lage, den gesamten Luftverkehr aus dem Bereich des Verkehrssegments von bis zu 3 t Höchstabflugmasse aufzunehmen. Diese Verkehrslandeplätze sind teilweise aufgrund ihrer geringen Pistenlängen (Sonderlandeplätze Dachau, Jesenwang, Moosburg und Oberschleißheim) oder aufgrund ihrer Lage am Rand der Kontrollzone (CTR) für den Flughafen München (Landplätze Oberschleißheim und Landshut) oder ihrer Entfernung (Verkehrslandeplatz Manching), teilweise auch infolge von Betriebs- oder Nutzungsbeschränkungen (Sonderflughafen Oberpfaffenhofen) zur Aufnahme des Flugbetriebs nur bedingt geeignet (vgl. Gutachten S. 12 f.). Diese Einschränkungen hat der Verordnungsgeber bei der Abwägung jedoch berücksichtigt. Er hat erkannt, dass diese Flugplätze nicht in jedem Fall für die Abwicklung aller Nutzergruppen der Allgemeinen Luftfahrt in Betracht kommen, diesem Gesichtspunkt aber kein ausschlaggebendes Gewicht beigemessen. Dies erfolgte vor dem Hintergrund, dass mit der vorhandenen Luftverkehrsinfrastruktur dennoch ein breites Nutzerspektrum abgedeckt werde („Verkehrsflughafen München: Flugzeuge im Instrumentenflug über 2 t MTOM,

Sonderflughafen Oberpfaffenhofen: Flugzeuge im Geschäftsreiseflugverkehr über 2 t bis 25 t MTOM vorbehaltlich der verwaltungsgerichtlichen Bestätigung der Änderungsgenehmigung vom 23.7.2008, Sonderlandeplätze Sichtflugverkehr von Luftsportvereinen und Privatpiloten mit Flugzeugen bis 2 bzw. 3 t⁴⁾ und dass es für bestimmte Nutzergruppen zumutbar sei, die außerhalb der Region vorhandenen Verkehrslandeplätze zu nutzen (vgl. Nrn. 218 und 221 der Auswertungstabelle der Stellungnahmen zur LEP-Teilfortschreibung vom 18.5.2009). Hierbei handelt es sich um vertretbare, von seinem Beurteilungsspielraum gedeckte Erwägungen, gegen die rechtliche Bedenken weder geltend gemacht wurden noch ersichtlich sind.

- 62 Nicht begründet ist auch der Einwand der Klägerin, der Verordnungsgeber habe bei der Abwägung nicht hinreichend berücksichtigt, dass mit dem Wegfall der zivilen Mitbenutzungsmöglichkeit des Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck auch die „Ersatzlösung“ für die entfallene Berechtigung zur Nutzung des Flughafens München nach dem am 29. September 1993 vor dem Bundesverwaltungsgericht (Az. 4 C 12.92) zwischen gewerblichen Flugzeugunternehmen und Flugsportschulen einerseits und dem Beklagten sowie der Flughafen München GmbH andererseits geschlossenen Vergleich (vgl. Blatt 453 der Gerichtsakte) entfallen sei. Nach diesem Vergleich hat sich der Beklagte verpflichtet, den an diesem Verfahren beteiligten Flugunternehmen (die Klägerin gehört hierzu nicht) die Nutzung des Flughafens München mit insgesamt höchstens 50 Flugzeugen zu gestatten, bis für diese eine angemessene Ersatzlösung gefunden ist (Nr. 1 des Vergleichs). Solange und soweit die Nutzung eines solchen Ersatzflughafens nicht mehr möglich ist, bleibt die Nutzungsberechtigung für den Flughafen München bestehen (Nr. 2 des Vergleichs). Die Klägerin macht hierzu geltend, dass der Militärflugplatz Fürstenfeldbruck in der Vergangenheit als geeignete Ersatzlösung gedient habe, die mit der LEP-Änderung nunmehr weg falle. Auch diesen Gesichtspunkt hat der Verordnungsgeber bei der Abwägung indes nicht unberücksichtigt gelassen. Vielmehr hat er das Interesse der an dem Vergleich beteiligten gewerblichen Flugzeugunternehmen und Flugsportschulen ausdrücklich in seine Abwägungsentscheidung einfließen lassen, nachdem er im Aufstellungsverfahren von der Flughafen München GmbH darauf hingewiesen worden war, dass der Flughafen München nur über eine beschränkte Kapazität verfüge und dass die Flughafen München GmbH von der Betriebspflicht für alle nach Sichtflugregeln an- und abfliegenden Flugzeuge und für Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt mit einer zulässigen Höchstabflugmasse bis 2 t durch Bescheid des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 18. November 1991

befreit worden sei. Nach dem Wegfall des Militärflughafens Fürstenfeldbruck könne der Flughafen München deshalb nicht uneingeschränkt entsprechend der Verpflichtung im Vergleich zur Verfügung gestellt werden. Der Verordnungsgeber hat allerdings auch diesem Gesichtspunkt kein ausschlaggebendes Gewicht beigemessen, weil er angenommen hat, dass der Vergleich für die Flughafen München GmbH nur begrenzte Auswirkungen habe und sich die im Vergleich aufgetretenen Flugsportschulen zwischenzeitlich weitgehend vom Flughafen München zurückgezogen hätten; im Übrigen bestehe kein Anspruch einzelner Piloten auf Bereitstellung der Luftverkehrsinfrastruktur in einer bestimmten Region (vgl. Nr. 200 der Auswertungstabelle der Stellungnahmen zur LEP-Teilfortschreibung vom 18.5.2009). Gegen diese Erwägungen, soweit sie die Abwägung betreffen, sind rechtliche Bedenken weder vorgetragen noch ersichtlich. Offen bleiben kann, ob die betroffenen Flugzeugunternehmen und Flugsportschulen, die selbst Parteien des Vergleichs sind, nach dem Wegfall des Flugplatzes Fürstenfeldbruck als „Ersatzlösung“ nach wie vor das Recht haben, den Flughafen München entsprechend der getroffenen Vereinbarung zu nutzen. Ebenso wenig braucht entschieden zu werden, ob den Parteien des Vergleichs insoweit aus irgendeinem Rechtsgrund Sekundäransprüche zustehen könnten. Jedenfalls für Personen oder Firmen, die wie die Klägerin nicht Parteien des Vergleichs sind, stellen dessen Regelungen allenfalls Abwägungsmaterial dar. Wegen der Dringlichkeit des Bedarfs an Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen durfte der Verordnungsgeber diesem Belang den Vorrang vor den Belangen der Allgemeinen Luftfahrt einräumen. Er konnte sie daher in vertretbarer Weise abwägen.

- 63 Die streitbefangene LEP-Fortschreibung ist schließlich auch nicht deswegen abwägungsfehlerhaft, weil sich der Verordnungsgeber für ein von der Gemeinde Maisach bevorzugtes Alternativkonzept entschieden hätte, welches erheblich schwerwiegendere Eingriffe in das FFH-Gebiet „Flughafen Fürstenfeldbruck“ vorsieht als das Vorhaben der Klägerin. Ein Abwägungsmangel scheidet insoweit schon deswegen aus, weil der Verordnungsgeber ein solches Konzept weder im Rahmen des Verordnungserlasses geprüft noch in planerischer Weise verbindlich in den Verordnungstext aufgenommen hat. Vielmehr hat er – wie ausgeführt – das allgemeine Interesse an einer Wohn-, Gewerbe- oder Erholungsnutzung in der eng besiedelten Planungsregion München mit dem gegenläufigen Interesse an einer stärkeren Nutzung des Raums für die Allgemeine Luftfahrt abgewogen und dabei festgelegt, dass in der Region München kein neuer Verkehrslandeplatz mehr zugelassen werden soll. Ein derartiger Ausschluss von raumbedeutsamen Nutzungen ist nach Art. 11 Abs. 2

BayLPIG vom Gesetzgeber ausdrücklich zugelassen. Da sich der Verordnungsgeber das Konzept der Gemeinde Maisach nicht zu Eigen gemacht hat, können etwaige Mängel des Konzepts auch nicht auf die Rechtmäßigkeit der LEP-Änderung durchschlagen.

- 64 bb) Das Vorhaben der Klägerin wird von Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 3 LEP erfasst. Entgegen ihrer Auffassung handelt es sich bei dem Vorhaben um die Anlegung eines neuen Verkehrslandeplatzes im Sinne der Änderungsverordnung. Ziel des Verordnungsgebers war es ausdrücklich auch, die zivile Nachfolgenutzung ehemaliger Militärflugplätze außerhalb des militärischen Bereichs von der Zulassung zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur in der Region München auszunehmen (vgl. Nr. 2 Absatz 2 der Änderungsbegründung im Vorspann des Verordnungsentwurfs, LT-Drs. 16/2477 S. 2). Auch strebt die Klägerin mit der beantragten Nachfolgenutzung eine in zeitlicher und flächenmäßiger Hinsicht, aber auch nach der Anzahl der Flugbewegungen weit über die bisherige Mitbenutzung hinausgehende Nutzung an.
- 65 b) Die planerische Abwägungsentscheidung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – im Ablehnungsbescheid vom 29. Juni 2010 unterliegt keinen Rechtsfehlern (vgl. § 114 Satz 1 VwGO).
- 66 Die Frage, ob bei der Abwägung das landesplanerische (Soll-)Ziel in Teil B V Nr. 1.6.8 Satz 3 LEP gemäß § 8 Abs. 5, § 6 Abs. 2 Satz 1 und 2 LuftVG i.V.m. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ROG 2009 zwingend zu „beachten“ oder ob es nach § 4 Abs. 2 ROG 2009 lediglich zu „berücksichtigen“ war mit der Folge, dass die im Raumordnungsverfahren angesprochenen Belange in der planerischen Abwägung zurückgestellt werden konnten (vgl. BVerwG vom 7.11.1996 NVwZ-RR 1997, 523; vom 13.12.2006 NVwZ 2007, 459; BayVGH vom 10.5.1995 UPR 1996, 360; HessVGH vom 21.4.1999 ZLW 2000, 232/244; Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, RdNr. 158 zu § 6; Beckmann/Ortloff, Bindung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsbehörde an die zivile Raumordnung, NVwZ 2006, 981), muss nicht entschieden werden. Denn die Regierung von Oberbayern hat ihrer Entscheidung vorsorglich beide Alternativen zugrunde gelegt (vgl. Ablehnungsbescheid vom 29.6.2010, S. 10 f. und S. 12 ff.).

- 67 Sie hat – entgegen der Behauptung der Klägerin – die Ablehnung der Konversionsgenehmigung nicht ausschließlich darauf gestützt, das Vorhaben der Klägerin widerspreche dem Ziel, dass in der Region München zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden solle, sondern dieses Ziel auch mit anderen öffentlichen und privaten Belangen abgewogen. Dabei hat sie dem raumordnerischen Belang, die dicht besiedelte Region München in verstärktem Maße für Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen offen zu halten, dem Interesse des Allgemeinen Luftverkehrs an einer Erweiterung der luftverkehrsmäßigen Erschließung der Region München und den gewerblichen Interessen der Klägerin gegenübergestellt und ist aufgrund der Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass diesen Interessen kein hinreichendes Gewicht zukomme, um sich gegenüber dem raumordnerischen Belang durchzusetzen. Aus diesem Grund hat die Luftverkehrsbehörde eine von dem Soll-Ziel abweichende Entscheidung für nicht gerechtfertigt gehalten. Dies ist unter rechtlichen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden. Insbesondere lassen die Erwägungen keine Fehlgewichtung der Belange der Allgemeinen Luftfahrt und der Klägerin erkennen.
- 68 Die Regierung von Oberbayern hat in ihre Abwägungsentscheidung die für das Vorhaben der Klägerin sprechenden Belange einbezogen und zu ihren Gunsten berücksichtigt, dass die Allgemeine Luftfahrt in dem Luftverkehrssegment bis 3 t Höchstabflugmasse nicht vollständig auf den bestehenden Sonder- und Verkehrslandeplätzen in und außerhalb der Region München untergebracht werden kann. Sie hat diesen Belangen aber vor dem Hintergrund kein erhebliches Gewicht beigemessen, dass sich diese bereits seit circa zwei Jahrzehnten bestehende Defizitsituation auf die wirtschaftlichen Entwicklung der Region nicht negativ ausgewirkt habe und die luftverkehrliche Erschließung der Region München auch im antragsgegenständlichen Verkehrssegment bis 3 t Höchstabflugmasse noch als ausreichend anzusehen sei. Zur Begründung dieser Annahme hat sie angeführt, dass für den allgemeinen Flugbetrieb sowohl innerhalb der Region München auf den bestehenden Verkehrs- und Sonderlandeplätzen im Segment bis 2 t Höchstabflugmasse als auch außerhalb der Region auf den Verkehrslandeplätzen Augsburg, Landshut und Manching im Segment bis 5,7 t Höchstabflugmasse – wenn auch in beschränktem Umfang – zumutbare Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stünden. Der allgemeine Flugverkehr habe diese Anflugmöglichkeiten bereits in der Vergangenheit angenommen. Vor allem die außerregionalen Flugplätze seien im Hinblick auf ihren Ausbauzustand geeignet, zusätzlichen Flugbetrieb im antragsgegenständlichen Luftverkehrssegment

aufzunehmen. Unter Berücksichtigung dieser zwar eingeschränkten, aber noch ausreichenden Anbindung der Allgemeinen Luftfahrt an die Region München erlange der Belang, diese Region für Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen in verstärktem Maße offen zu halten, ein besonderes Gewicht, hinter dem der Bedarf der Allgemeinen Luftfahrt und das Betriebsinteresse der Klägerin zurückstehen müsse. Hierbei handelt es sich um nachvollziehbare Erwägungen, gegen die rechtliche Bedenken weder vorgetragen noch ersichtlich sind.

- 69 C. Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens, weil sie unterlegen ist (§ 154 Abs. 1 VwGO). Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung beruht auf § 167 VwGO in Verbindung mit §§ 708 ff. ZPO. Die Revision wird nicht zugelassen, weil die Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO nicht erfüllt sind.

Rechtsmittelbelehrung

- 70 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.
- 71 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfefverfahren, 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 den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen. Für die in § 67

Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Angelegenheiten (u.a. Verfahren mit Bezügen zu Dienst- und Arbeitsverhältnissen) sind auch die dort bezeichneten Organisationen und juristischen Personen als Bevollmächtigte zugelassen. Sie müssen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

Dr. Allesch

Müller

Kurzidem

Beschluss:

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 30.000 € festgesetzt (§ 52 Abs. 1 GKG).

Dr. Allesch

Müller

Kurzidem