

Gericht: VGH
Aktenzeichen: 8 A 13.40025
Sachgebietsschlüssel: 554

Rechtsquellen:

Art. 14 Abs. 1, 2 und 3, Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG,
§ 8 Abs. 1 und 4, § 29 Abs. 1 Satz 2 LuftVG,
§ 2 Abs. 2 FluglärmG

Hauptpunkte:

Gemeindliche Klage gegen Verkehrsflughafen,
Nachtflugregelung,
Zulassung von Flugbetrieb in den Nachtrandstunden,
Lärmimmissionen, Fluglärmschutzgesetz,
kommunale Belange im Einzelfall

Leitsätze:

Zulässigkeit von Flugbetrieb in den Nachtrandstunden am Flughafen ***** aus der
Sicht kommunaler Belange.

Urteil des 8. Senats vom 14. Juli 2015

8 A 13.40025

*Großes
Staatswappen*

Verkündet am 14. Juli 2015

Venus

als stellvertretende Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

- ***** -

***** & *****
*****_*****_*** * *****

gegen

Freistaat Bayern,
vertreten durch:
Landesanwaltschaft Bayern,
Ludwigstr. 23, 80539 München,

- Beklagter -

beigeladen:

** *****

vertreten durch:

diese vertreten durch den Geschäftsführer,

bevollmächtigt:

Rechtsanwälte *** ***** * *****

wegen

Erweiterung Verkehrsflughafen *****

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 8. Senat,
durch den Vizepräsidenten des Verwaltungsgerichtshofs Dr. Allesch,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Bauer,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Löffelbein

aufgrund der mündlichen Verhandlungen vom 27. Mai, 28. Mai, 2. Juni und 25. Juni
2015 folgendes

Urteil:

- I. Die Klage wird abgewiesen.
- II. Die Klägerin hat die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu tragen.
- III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin wendet sich gegen die Nachtflugregelung im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vom 1. März 2013 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 15. Juni 2015 für die Erweiterung des Verkehrsflughafens M*****.
- 2 Der Flugbetrieb ist derzeit täglich von 06.00 Uhr Ortszeit bis 22.00 Uhr Ortszeit zulässig. In der Zeit zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit sind Landungen von Flügen, die planmäßig vor 22.00 Uhr Ortszeit hätten stattfinden sollen, zu-

lässig, sofern unerwartete Umstände mit verzögernder Wirkung eintreten, die zum Zeitpunkt des Abflugs nicht vorhersehbar waren. Diese Landungen bedürfen derzeit der vorherigen Genehmigung des Beklagten.

- 3 Nach dem verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss soll der Flugbetrieb – vorbehaltlich der nachfolgenden Regelungen – täglich von 06.00 Uhr Ortszeit bis 23.00 Uhr Ortszeit zulässig sein. Planmäßige Starts sollen zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr, planmäßige Landungen zwischen 06.00 Uhr Ortszeit und 22.30 Uhr Ortszeit – bei Flügen aus Drehkreuzflughäfen und von Flugzeugen mit Heimatbasis M***** bis 23.00 Uhr Ortszeit – zulässig sein. Verspätete Starts, die planmäßig vor 22.00 Uhr Ortszeit hätten stattfinden sollen, werden bis 23.00 Uhr Ortszeit, verspätete Landungen, die planmäßig vor 22.30 Uhr Ortszeit hätten stattfinden sollen, ebenfalls bis 23.00 Uhr zugelassen. In der Zeit zwischen 23.00 Uhr Ortszeit und 23.30 Uhr Ortszeit sollen verspätete Landungen nur nach vorheriger Genehmigung der Beigeladenen zugelassen werden, wenn zudem weitere (einschränkende) Voraussetzungen erfüllt sind. Außer den genannten Flugbewegungen sollen zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 06.00 Uhr Ortszeit Flugbewegungen nur aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatzes oder Flugbewegungen, die das Luftamt in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat, stattfinden dürfen, wenn sie zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen im besonderen öffentlichen Interesse erforderlich sind.
- 4 Nach der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Bedarfsprognose wird für das Jahr 2025 am Verkehrsflughafen M***** ein Bedarf von ca. 32.346 Flugbewegungen für den Prognose-Nullfall und von 39.990 Flugbewegungen für den engpassfreien Prognosefall 2025 prognostiziert. Bezüglich der Nachtflugregelung in den sogenannten Nachtrandstunden geht der Planfeststellungsbeschluss davon aus, dass die aktuellen Betriebszeiten nicht ausreichend seien. Dabei wird ein Bedarf von jährlich ca. 2.000 Flügen bei einer Regelbetriebszeit bis 23.30 Uhr und einer Verspätungsregel bis 24.00 Uhr ermittelt. Dies entspricht 5,4 Flugbewegungen in der Durchschnittsnacht. Von den 2.000 für den Planfall 2025 prognostizierten Nachtflugbewegungen seien 10% (200 Flugbewegungen) verspätungsbedingt. Die Zulassung planmäßiger Flugbewegungen (Landungen) betrifft nur die erste Nachtrandstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr). Die Zulassung dieser Flugbewegungen sei zum Zwecke einer effektiven Umlaufplanung erforderlich. Für die Zeit von 22.30 Uhr bis 23.30 Uhr

trete als Rechtfertigungsgrund hinzu, dass Flüge im Fluglinienverkehr aus Drehkreuzen zu erwarten seien und der Verkehrsflughafen M***** auch als Heimatbasis für Luftfahrtunternehmen diene.

- 5 Die Klägerin vertritt die Auffassung, dass es für den Nachtflug keinen hinreichenden Bedarf gebe. Für den nächtlichen Flugbetrieb bedürfe es einer spezifischen Planrechtfertigung. Es genüge nicht, dass infolge eines erst geschaffenen Angebots mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein konkreter Bedarf geschaffen werden könne. Nur wirtschaftliche oder Wettbewerbsvorteile reichten ebenso wenig zur Rechtfertigung des Nachtflugs aus, auch nicht in den Nachtrandstunden. Bei dem Verkehrsflughafen M***** habe bisher kein relevanter Nachtflugverkehr stattgefunden. Ein standortspezifischer Bedarf sei auch künftig nicht ersichtlich. Auch mit der Eröffnung zusätzlicher Umläufe bei Kurz- oder Mittelstrecken könne die Ausdehnung der Flugbewegungen in die Nachtrandzeit nicht begründet werden. Dem Erfordernis eines zum Kern der Nacht hin abschwellenden Flugverkehrs werde die Nachtflugregelung nicht gerecht. Der Bedarf für Nachtflug in den Nachtrandstunden könne auch nicht mit einer gesteigerten Kundenattraktivität von Flugverbindungen begründet werden. Vielmehr läge es näher, Flüge in einzelnen Zeitsegmenten zu kontingentieren.
- 6 Im Ergebnis seien durch die Nachtflugregelung in Aufstellung befindliche Bebauungspläne der Klägerin sowie deren Wohnanlage in der A****straße in rechtswidriger Weise durch den Nachtfluglärm betroffen.
- 7 Die Klägerin beantragt:
- 8 1. Der Beklagte wird verpflichtet, im Wege der Planänderung bzw. Planergänzung die Auflagen zum Nachtlärmschutz unter Ziff. II.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 1. März 2013 (und insoweit abändernd Ziff. A.I.3. der luftrechtlichen Genehmigung vom 9.7.2004) dahingehend neu zu fassen, dass
- 9 - Flugbetrieb täglich nur von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr Ortszeit zulässig ist (vgl. Ziff. 3.1 bis 3.1.3) und
- 10 - verspätete Starts und verspätete Landungen, die planmäßig vor 22.00 Uhr Ortszeit hätten stattfinden sollen, nur bis 22.30 Uhr zulässig sind, sofern sich die Ver-

spätung nicht schon aus der Flugplangestaltung (§ 25 LuftVO) ergibt (vgl. Ziff. 3.1.4 bis 3.1.6),

11 sowie den Planfeststellungsbeschluss vom 1. März 2013 aufzuheben, soweit er dieser Verpflichtung mit Ausnahme von Ziff. 3.3 (Notfälle u.a.) entgegensteht.

12 2. Hilfsweise zu 1. wird beantragt:

13 Der Beklagte wird verpflichtet, im Wege der Planänderung bzw. Planergänzung die Regelungen zur Betriebszulassung und zu den Betriebszeiten unter Ziff. II.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 1. März 2013 (und insoweit abändernd Ziff. A.I.3. der luftrechtlichen Genehmigung vom 9.7.2004) wie folgt neu zu fassen:

14 1. Die Betriebszeiten des Verkehrsflughafens M***** im Nachtzeitraum werden neu geregelt.

15 Die Regelung A.I.3 der luftrechtlichen Genehmigung vom 9. Juli 2004 wird wie folgt neugefasst:

16 „Für den Verkehrsflughafen M***** gelten folgende Betriebszeiten:

17 3.1 Flugbetrieb ist täglich von 06.00 Uhr Ortszeit bis 22.00 Uhr Ortszeit zulässig.

18 3.2 Über Ziff. 3.1 hinaus sind verspätete Starts und verspätete Landungen, die planmäßig vor 22.00 Uhr Ortszeit hätten stattfinden sollen, bis 22.30 Uhr Ortszeit zulässig, sofern sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung (§ 25 LuftVO) ergibt.

19 3.3 Flugbewegungen im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen sowie VFR-Flüge (visual flight rules, Sichtflugregeln) sind unabhängig von vorstehenden Regelungen von 22.00 Uhr Ortszeit bis 06.00 Uhr Ortszeit nicht zulässig.

20 3.4 Über Ziff. 3.1 und Ziff. 3.2 hinaus sind zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 06.00 Uhr Ortszeit Flugbewegungen nur aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Katastrophen- und/oder medizinischen Hilfsleistungseinsatzes zulässig. Außerdem sind zulässig solche Flugbewegungen, die das Luftamt in begründeten Ausnahmefällen zugelassen

hat, weil sie zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen im besonderen öffentlichen Interesse zulässig sind.

21 3.5 Triebwerksprobeläufe sind nur in der Zeit zwischen 06.00 Uhr Ortszeit und
22.00 Uhr Ortszeit auf den im Plan 1.1 der P***** GmbH vom 31. März
2011 dargestellten Vorfeldflächen „Apron 3“ und „Apron 5“ zulässig. Die Trieb-
werksprobeläufe sind durch die Allgäu Airport GmbH & Co. KG zu dokumentie-
ren.“

22 3. Hilfsweise zu 1. und 2.:

23 Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 1. März 2013
(Az.: 25-30-3736-MM-2) wird aufgehoben, soweit in diesem ein Betrieb des Flug-
hafens in der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) sowie verspätete Starts und
Landungen über 22.30 Uhr Ortszeit (mit Ausnahme der unter Ziff. 3.3 genannten
Flüge) hinaus gestattet werden.

24 4. Hilfsweise zu 1., 2. und 3.:

25 Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 1. März 2013
(Az.: 25-30-3736-MM-2) wird aufgehoben.

26 Dieser Hilfsantrag wird nur für den Fall gestellt, dass eine Teilaufhebung des
Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Nachtflugregelung nicht zulässig ist.

27 5. Der Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen
Kosten der Klägerin.

28 6. Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar.

29 Der Beklagte beantragt,

30 die Klage abzuweisen.

31 Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

32 die Klage abzuweisen.

33 Sie halten den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss für rechtmäßig.

- 34 Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichts- und Behördenakten verwiesen.

Entscheidungsgründe:

- 35 Die Zulässigkeit des Klageantrags einschließlich der Hilfsanträge unterstellt, hat die Klage jedenfalls in der Sache keinen Erfolg. Bedenken gegen die in sich nicht widerspruchsfreie Antragstellung werden dabei zurückgestellt.
- 36 1. Die von der Klägerin allein angegriffene Zulassung des Nachtflugbetriebs in den Nachtrandstunden – Ziffer A.II. des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern vom 1. März 2013 – ist rechtlich nicht zu beanstanden.
- 37 Grundvoraussetzung für die Anerkennung eines Nachtflugbedarfs ist die Darlegung einer Nachfrage nach Nachtflugverkehr. Der Nachtflugbedarf allein genügt jedoch für die Zulassung von Nachtflugbetrieb nicht. Die Verkehrsinteressen sind nur dann geeignet, sich im Wege der Abwägung gegen die Lärmschutzinteressen der Anwohner durchzusetzen, wenn es ausgehend von den Gegebenheiten des Luftverkehrsmarkts betriebliche oder strukturelle Gründe dafür gibt, den Verkehr gerade in den Nachtrandstunden abzuwickeln (BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 400/10 – juris Rn. 35, 36).
- 38 Die Planfeststellungsbehörde ist gemäß § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG ermächtigt, im Rahmen der Planfeststellung für die Anlegung oder wesentliche Änderung eines Flughafens auch den Flugbetrieb zu regeln. Zentrales Element der Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung planerischer Gestaltungsfreiheit (vgl. BVerwG, U.v. 29.1.1991 – 4 C 51/89 – BVerwGE 87, 332/341; U.v. 7.7.1978 – 4 C 79/76 u.a. – BVerwGE 56, 110/116). Begrenzt wird die Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde durch das fachplanerische Abwägungsgebot in Verbindung mit dem in § 29b Abs. 2 Satz 2 LuftVG enthaltenen Gebot, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Das Abwägungsgebot verlangt, dass – 1. – eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass – 2. – in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass – 3. – weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange ver-

kannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb dieser Grenzen wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die Planfeststellungsbehörde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet; die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist vielmehr ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und damit der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen (vgl. BVerwG, U.v. 14.2.1975 – 4 C 21/74 – BVerwGE 48, 56/64, dort zum Bundesfernstraßengesetz).

- 39 Die sich aus dem Abwägungsgebot in Verbindung mit § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG ergebenden Anforderungen an eine Regelung des nächtlichen Flugbetriebs hat das Bundesverwaltungsgericht wie folgt konkretisiert:
- 40 In der sogenannten Nachtkernzeit (00.00 Uhr bis 05.00 Uhr) setzt die Zulassung von Nachtflugbetrieb einen standortspezifischen Nachtflugbedarf voraus. Allein die Absicht, dem Flugverkehr, vor allem dem Linien-, Charter- und Frachtverkehr optimale Entfaltungsmöglichkeiten zu bieten, rechtfertigt es nicht, die Lärmschutzbelange der Anwohner hintan zu stellen. Es müssen vielmehr Umstände gegeben sein, die im Unterschied zur Mehrzahl der anderen deutschen Flughäfen einen unbeschränkten Nachtflugbetrieb zu rechtfertigen geeignet sind.
- 41 Für die Nutzung der Nachtrandstunden, also der Zeit von 22.00 Uhr bis 24.00 Uhr und 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr, ist ein standortspezifischer Bedarf nicht erforderlich. Auch die Durchführung eines Flugbetriebs in den Nachtrandstunden bedarf im Rahmen der Abwägung im Hinblick auf § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG jedoch einer besonderen Begründung. Starts und Landungen dürfen nicht ohne erkennbare Notwendigkeit gerade in diesen Zeitraum – und damit außerhalb der unter Lärmgesichtspunkten weniger problematischen Tagesstunden – gelegt werden. In den Nachtrandstunden und hier besonders in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr besitzt der Lärmschutz allerdings nicht dasselbe hohe Gewicht wie in der Nachtkernzeit. Daraus folgt, dass sich plausibel nachgewiesene sachliche Gründe dafür, dass ein bestimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrssegment nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann, im Zuge der Abwägung gegen die Belange des Lärmschutzes durchzusetzen vermögen. Solche Gründe können sich z.B. aus den Erfordernissen einer effektiven Flugzeug-Umlaufplanung, aus

den Besonderheiten des Interkontinentalverkehrs (Zeitzone, Verspätungen, Verfrühungen) oder aus dem Umstand ergeben, dass der Flughafen als Heimatflughafen oder Wartungsschwerpunkt von Fluggesellschaften dient, deren Bedürfnisse nachvollziehbar nicht ausschließlich in den Tageszeiten abgedeckt werden können (BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125 116, Rn. 287 f.).

- 42 Für die Ermittlung und Gewichtung des Nachtflugbedarfs in den Nachtrandstunden bedeutet das: Grundvoraussetzung für die Anerkennung eines Nachtflugbedarfs ist die Darlegung einer Nachfrage nach Nachtflugverkehr. Das gilt jedenfalls für die planbaren Verkehre, insbesondere den Passagier- und Frachtverkehr. Nachtflugbedarf kann sich zwar nicht nur aus einer tatsächlichen, aktuell feststellbaren Nachfrage ergeben, sondern auch aus der Vorausschau künftiger Entwicklungen; eine entsprechende Bedarfslage muss aber bei vorausschauender Betrachtung in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit erwartet werden können (BVerwG, U.v. 20.4.2005 – 4 C 18/03 – BVerwGE 123, 261/271 f. U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Nr. 17). Die Bedienung der Nachfrage muss zudem von den Planungszielen, die die Anlegung oder den Ausbau des Flughafens gerechtfertigt haben, umfasst sein.
- 43 Die Planfeststellungsbehörde muss plausibel darlegen, warum der Nachtflugbedarf gerade in der Nacht besteht. Plausible Gründe für die Inanspruchnahme der Nachtrandzeiten können auch dann gegeben sein, wenn es nur um wenige Flugbewegungen geht; die Zahl der Flugbewegungen ist somit ohne erhebliche Bedeutung.
- 44 Auch die erste Nachtrandstunde von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr ist schutzwürdig und darf nicht als bloße Verlängerung des Tagflugbetriebs angesehen werden. Ein Lärmschutzkonzept kann es aber rechtfertigen, die Lärmschutzbelange der Anwohner in den Randstunden der Nacht weitgehend hinter den Verkehrsinteressen zurücktreten zu lassen, wenn es eine weitgehende Lärmpause in der Nachtkernzeit vorsieht. Allerdings wäre es auch dann nicht gerechtfertigt, „die Nacht zum Tag zu machen“; die Verhältnismäßigkeit ist daher nur gewahrt, wenn das Konzept eines zum Kern der Nacht hin abschwelldenden und danach wieder ansteigenden Flugverkehrs auch in diesem Zeitsegment durchgehalten und der Flugverkehr zur Vermeidung tagähnlicher Belastungsspitzen durch geeignete Vorkehrungen effektiv und konkret begrenzt wird (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 - 4 C 8/09 - juris Rn. 371 f.).

- 45 Das Gewicht, das einem nachtrandspezifischen Verkehrsbedarf in behördlichen Abwägungen zukommt, hängt von zahlreichen Faktoren ab. Maßgebend sind insbesondere die sich aus den Planungszielen ergebende Verkehrsfunktion des Flughafens und seine Stellung im Luftverkehrsnetz. Die Verkehrsfunktion des Flughafens und seine Stellung im Luftverkehrsnetz bestimmen die Erwartungen, die berechtigterweise an das Verkehrsangebot zu stellen sind, insbesondere an die Zahl und die Diversität der Destinationen, die Frequenz der Verbindung und die Erreichbarkeit des Flughafens in den frühen Morgen- und späten Abendstunden. Diese Erwartungen sind entscheidend dafür, ob das Verkehrsangebot ohne die inrede stehenden Nachtflugverbindungen noch als „befriedigend“ angesehen werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 288, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4000/10 – juris Rn. 37). Von Bedeutung kann ferner sein, ob der Bedarf von einem anderen Flughafen nachfragegerecht gedeckt werden könnte (vgl. BVerwG, U.v. 20.4.2005 – 4 C 18/03 – BVerwGE 123, 261/272).
- 46 Auch der Umfang der Nachfrage ist für die Gewichtung des Nachtflugbedarfs relevant. Je dringlicher ein bestimmter Nachtflugbedarf tatsächlich ist, desto bedeutsamer ist sein Gewicht im Rahmen der Abwägung. Mit der Zahl der Flugbewegungen wächst allerdings auch das Gewicht der Lärmschutzbelange. Für die Flughafenanwohner bedeutet jeder zusätzliche Flug eine zusätzliche Belastung, jeder Flug der unterbleibt, eine Entlastung (vgl. BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4000/10 – juris Rn. 39 m.w.N.).
- 47 Gemessen an diesen Grundsätzen liegen hier die Voraussetzungen für die Zulassung des Nachtflugbetriebs in den Nachtrandstunden vor.
- 48 1.1 Nach der „Luftverkehrsprognose 2020/2025 für den Allgäu-Airport M*****“ der |***** GmbH vom 20. April 2011 ist im Prognoseplanfall (2025) mit einer Nachfrage nach Nachtflügen von 5% des Gesamtverkehrs bzw. 5,4% der Flugbewegungen je Durchschnittsnacht zu rechnen. Diese entfielen fast ausschließlich auf den Passagierlinien- und Charterverkehr (Nachtanteil 7,8% an allen Flugbewegungen dieser Verkehrsart) und überwiegend auf ankommende Flüge zwischen 22.00 und 23.00 Uhr. Dies bedeutet einen prognostizierten Bedarf von jährlich ca. 2.000 Flügen bei einer Regelbetriebszeit bis 23.30 Uhr und einer Verspätungsregel bis 24.00 Uhr (vgl. PFB, S. 270). Dabei sind von den 2.000 für den Planfall 2025 prognostizierten Nachtflugbewegungen 10% (200 Flugbewegungen) verspätungsbe-

dingt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 271, 302). Diese relativ geringe Anzahl von Flugbewegungen zur Nachtzeit steht grundsätzlich der Bejahung eines Nachtflugbedarfs nicht entgegen (vgl. BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4000/09 – juris Rn. 43).

- 49 Ein Nachtflugbetrieb in den Nachtrandstunden entspricht auch den Planungszielen des Flughafens M*****.
- 50 Nach der luftrechtlichen Genehmigung vom 9. Juli 2004 ist der Verkehrsflughafen M***** ein regionaler Verkehrsflughafen, der sowohl für die Abwicklung touristischer Verkehre, insbesondere zu den sogenannten Warmwasserzielen, aber auch für die Durchführung von Linienverkehr innerhalb Deutschlands und Europas angelegt worden ist. Die oben dargelegte Nachfrage nach Flugverkehr in den Nachtrandstunden deckt sich mithin mit dem für den Flughafen M***** zugelassenen Luftverkehr.
- 51 1.2 Im Rahmen der Abwägung im Hinblick auf § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG fehlt es auch – entgegen der Auffassung der Kläger – nicht an einer besonderen Begründung für die Durchführung eines Flugbetriebs in den Nachtrandstunden.
- 52 Der Beklagte hat plausibel dargelegt, dass es besondere sachliche Gründe dafür gibt, dass es nicht möglich sei, einen bestimmten Verkehrsbedarf bzw. bestimmte Verkehrssegmente befriedigend innerhalb der Tagesstunden abzuwickeln. Solche Gründe lassen sich hier insbesondere den Erfordernissen einer effektiven Flugzeug-Umlaufplanung entnehmen.
- 53 Für die Luftverkehrsgesellschaften kommt bei der Gestaltung ihres Flugangebots der Umlaufplanung von Luftfahrzeugen eine erhebliche Bedeutung zu. Wirtschaftlichkeit und Effizienz des Einsatzes der Luftfahrzeuge hängen in erheblichem Maße davon ab, dass die Luftfahrzeuge möglichst viel Zeit in der Luft und nicht am Boden verbringen, also die Anzahl der sogenannten Off-Block-Stunden möglichst hoch ist. Je länger die Betriebsstunden eines Flughafens sind, desto mehr Strecken können grundsätzlich von einem Flugzeug täglich bewältigt werden und desto mehr Umläufe (Hinflüge, Rückflüge und Wendezeiten) können stattfinden (vgl. Luftverkehrsprognose 2012, S. 9). Eine Verbesserung der Effizienz der Luftfahrzeuge dient dabei nicht nur dem wirtschaftlichen Interesse der Luftverkehrsgesellschaften, sondern

auch dem öffentlichen Interesse an einer funktions- und nachfragegerechten Einbindung des jeweiligen Verkehrsflughafens in das Luftverkehrsnetz.

- 54 In der ergänzenden Stellungnahme 2012 hat I***** anhand von insgesamt zehn Modellrechnungen unter anderem fünf typische Kurzstreckenrelationen bzw. typische mittlere Strecken im Low-Cost-Verkehr mit einer Flugzeit von rund 1 Stunde 15 Minuten bis 2 Stunden 15 Minuten sowie drei typische Strecken im Touristikverkehr mit einer Flugzeit von ca. 2 Stunden 45 Minuten bis 4 Stunden 15 Minuten untersucht. Außerdem hat I***** auch sogenannte Mehrsektorenflüge mit wechselnden Strecken/Zielen als fiktive Beispiele in die Prüfung der effektiven Umlaufplanung einbezogen. Dabei wurde eine Kombination von Zielen im Low-Cost-Verkehr mit Flugzeiten von ca. 2 Stunden bzw. 2 Stunden 30 Minuten und eine Kombination von Zielen im Touristikverkehr von ca. 2 Stunden 45 Minuten und 4 Stunden 15 Minuten im Wege der Modellrechnung analysiert.
- 55 Hierbei gelangt I***** zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass die Verlängerung der Betriebszeit von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr bei fünf von zehn fiktiven Rotationsbeispielen eine Erhöhung der Umläufe sowie der sogenannten Off-Block-Zeiten und somit erhebliche Verbesserungen bei der Effizienz des Flugzeugeinsatzes ermöglichen.
- 56 Zwei von fünf Modellrechnungen für typische Kurzstreckenrelationen bzw. für typische mittlere Strecken im Low-Cost-Verkehr führten zu einer weiteren „halben“ Umlaufmöglichkeit der Flugzeuge. Beispielsweise könnten bei typischen Kurzstreckenrelationen mit einer Flugzeit von 1 Stunde 15 Minuten (z.B. für Ziele wie Berlin, Budapest, Düsseldorf, Hamburg oder Pisa) fünf anstelle von 4,5 Umläufen stattfinden. Dies habe zur Folge, dass die sogenannte Off-Block-Zeit sich bei fünf Umläufen von 11 Stunden 15 Minuten auf 12 Stunden 30 Minuten erhöhe.
- 57 Eine von drei Modellrechnungen für typische Strecken im Touristikverkehr mit einer Flugzeit von 2 Stunden 45 Minuten (beispielsweise nach Malaga) belege, dass bei einer Verlängerung der Betriebszeiten 2,5 anstatt zwei Umläufe ermöglicht würden. Die sogenannte Off-Block-Zeit würde dann statt 11 Stunden 13 Stunden 45 Minuten betragen.

- 58 Auch bei einer Kombination von Zielen im Low-Cost-Verkehr mit einer Flugzeit von 2 Stunden bzw. 2 Stunden 30 Minuten (z.B. Barcelona mit Alicante) könnten drei anstelle von 2,5 Umläufen bei verlängerter Betriebszeit erreicht werden. Dies führe zu einer Erhöhung der sogenannten Off-Block-Zeit von rund 6 Stunden 30 Minuten auf 9 Stunden. Ähnliches ergebe sich bei der Modellrechnung einer Kombination von Zielen im Touristikverkehr mit einer Flugzeit von 2 Stunden 45 Minuten bzw. 4 Stunden 15 Minuten (z.B. Südspanien und Canarische Inseln). Hier ergebe sich eine Erhöhung der sogenannten Off-Block-Zeit von 9 Stunden 45 Minuten auf 14 Stunden.
- 59 Vor diesem Hintergrund hat der Beklagte plausibel eine Verlängerung der Betriebszeit für Landungen zur Ermöglichung einer effektiven Umlaufplanung begrenzt auf 22.30 Uhr anerkannt.
- 60 Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung ist der Beklagte allerdings hinter dem Antrag der Beigeladenen zurückgeblieben, welche die uneingeschränkte Zulassung planmäßiger Landungen bis 23.00 Uhr begehrt hatte. Zu den hierfür im Rahmen der Abwägung maßgeblichen Gesichtspunkten wird insoweit auf den Planfeststellungsbeschluss (S. 276/277) verwiesen. Für die Zeit von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr hat der Beklagte die Zulässigkeit von Landungen an das Vorliegen weiterer Bedingungen geknüpft. Planmäßige Landungen können in diesem zuletzt genannten Zeitraum nur dann stattfinden, wenn es sich entweder um Flüge im Fluglinienverkehr aus Drehkreuzflughäfen oder um Flüge von Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens, das am Verkehrsflughafen M***** seine Heimatbasis hat, handelt (PFB A.II.3.1.3).
- 61 Der Einwand, Gründe einer effektiven Umlaufplanung seien hier nicht plausibel dargelegt, weil das I*****-Gutachten nur auf einer fiktiven Berechnung beruhe und auch kein Bezug zu den am Verkehrsflughafen M***** gegenwärtig verkehrenden Luftverkehrsgesellschaften bestehe, greift nicht durch.
- 62 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann sich der Nachtflugbedarf nicht nur aus einer tatsächlichen, aktuell feststellbaren Nachfrage ergeben, sondern auch aus der Vorausschau künftiger Entwicklungen (vgl. BVerwG, U.v. 20.4.2005 – 4 C 18/03 – BVerwGE 123, 261/271 f.; U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 17). Eine solche Vorausschau künftiger Entwicklungen ergibt sich hier aus der Luftverkehrsprognose 2011 und der ergänzenden Stellungnahme zum Nachtflugbedarf 2012 von I*****. Dabei kommt es auch nicht auf den Nach-

weis eines standortspezifischen Bedarfs an (vgl. z.B. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 287 f.). Dass ein Nachtflugbedarf bei vorausschauender Betrachtung in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit erwartet werden kann, lässt sich nicht nur den genannten Prognosegutachten der Firma I****-****, sondern auch aus der Qualitätssicherung durch die Firma P***** AG (Schlussbericht 2014) entnehmen. Der Gutachter der Firma P***** AG bestätigte dies auch in der mündlichen Verhandlung schon im Hinblick auf die Gesamtprognose für den Verkehrsflughafen M*****, die für das Jahr 2025 auf der Annahme einer Passagierzahl von 2,8 Mio. beruhe. Diese Passagierzahl sei auch der Prognose für den Nachtflugbedarf zugrunde zu legen. Der Wert von 2,8 Mio. Passagieren basiere auf einer qualitätsgesicherten Datengrundlage. Der Gutachter der Firma P***** AG hat hierzu ausgeführt, aus der Prognose von 2,8 Mio. Passagieren könne hergeleitet werden, dass ein Flugbetrieb auch in Nachtrandstunden notwendig sei. Insoweit handle es sich um einen Mix aus Nachfrageentwicklungen und entsprechenden Planungen der Flughäfen. Die Prognose sei in dem Maße als sicher zu bezeichnen, wie auch in der Vergangenheit der Luftverkehr gewachsen sei. Deshalb erscheine es als wahrscheinlich, dass erweiterte Betriebszeiten von den Fluggesellschaften auch genutzt würden. Dies entspreche auch den Erfahrungen, die bei anderen Flughäfen gewonnen worden seien (Niederschrift vom 27. Mai 2015 S. 9).

- 63 Der Einwand, der Bedarf für Nachtflüge in den Nachtrandstunden könne nicht mit einer gesteigerten Kundenattraktivität begründet werden, geht hier fehl. Denn auch die Planung eines Vorhabens, das eine noch nicht vorhandene Nachfrage erst „stimulieren“ soll, kann – wie hier – fachplanerisch zulässig sein (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 186 Rn. 17 m.w.N.). Es geht dabei auch nicht um bloße wirtschaftliche Privatinteressen der Flughafenbetreiber und des Luftverkehrsunternehmens – wie die Klägerin wohl meint – sondern um das öffentliche Interesse an einer funktions- und nachfragegerechten Einbindung des Flughafens in das Luftverkehrsnetz.
- 64 Soweit die Prognose im Hinblick auf die Flugpreisentwicklung infrage gestellt wird, weil am Flughafen M***** – anders als in der Prognose zugrunde gelegt – teilweise höhere Flugpreise verlangt würden als an anderen Flughäfen wie in München oder Stuttgart, vermag dieser Einwand nicht zu überzeugen.

- 65 Der Gutachter der Firma I***** hat in der mündlichen Verhandlung hierzu überzeugend ausgeführt, dass sich selbst ein Rückgang der prognostizierten Fluggastzahlen aus Gründen von Preissteigerungen um 20% von 2,8 Mio. auf etwa 2,2 Mio. Fluggäste 2025 auf den Nachtflugbedarf nicht auswirken würde. Zwar würden dann etwas weniger Flugbewegungen anfallen, auch in den Nachtrandstunden; diese Flugbewegungen wären aber immer noch als erheblich anzusehen. Daher bestehe auch bei einer solchen Annahme weiterhin ein Bedarf für Flugverkehr in den Nachtrandstunden. Effektive Umlaufplanungen würden nämlich immer benötigt; sie hingen nicht von der Zahl der einzelnen Flugbewegungen ab (s. Niederschrift vom 28.5.2015, S. 6).
- 66 1.3 Der Beklagte hat einen Nachtflugbedarf für die Zeit von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr anerkannt für Flüge im Fluglinienverkehr aus Drehkreuzen (1.3.1) sowie für Landungen von Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens mit Heimatbasis am Verkehrsflughafen M***** (1.3.2).
- 67 1.3.1 Unter Zugrundelegung der gutachterlichen Stellungnahmen von I***** erwartet der Beklagte, dass der Verkehrsflughafen M***** im Planungsfall an einen oder mehreren Drehkreuzflughäfen angebunden ist. Zur Begründung führt der Beklagte insoweit aus, dass im Hinblick auf das steigende Verkehrsaufkommen sowie den Umstand, dass auch Ferien- und Low-Cost-Luftverkehrsgesellschaften im Begriff seien, Netzstrukturen aufzubauen, ein derartiger Nachtflugbedarf bestehe (PFB, S. 281). Durch die Einrichtung von spätabendlichen Abbringerflügen aus Drehkreuzen ergebe sich auch ein Bündelungseffekt für den Verkehr mit Ost- und Nordeuropa sowie Asien und aus dem Umstand, dass entsprechende Bedürfnisse für Städtereisen vom Allgäu (und Umgebung) nach Berlin bzw. für Urlaubsreisen von Berlin ins Allgäu und für Geschäftsreisen von und nach Berlin kombiniert werden könnten (PFB, S. 281).
- 68 Die hiergegen gerichteten Angriffe erschöpfen sich in Argumenten, die sich auf den gegenwärtigen Verkehr am Verkehrsflughafen M***** beziehen. Dies gilt insbesondere für den Einwand, dass bisher kein relevanter Nachtflugverkehr stattgefunden habe. Entsprechendes gilt hinsichtlich des Umstands, dass in M***** derzeit kein Verkehr mit Drehkreuzflughäfen abgewickelt werde, als auch hinsichtlich des Umstands, dass die früheren Verbindungen des Flughafens M***** mit den Flughäfen Berlin und Hamburg aufgegeben worden sind. Entsprechendes gilt bezüg-

lich des Einwands, für einen künftigen standortbezogenen Nachtflugbedarf seien keine Anzeichen ersichtlich. Damit wird insgesamt nur geltend gemacht, dass kein standortspezifischer Bedarf bestehe. Hierauf kommt es jedoch nach der o.g. Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht an. Mit der Luftverkehrsprognose, die einen entsprechenden Nachtflugbedarf prognostiziert, setzt sich die Klägerin nicht substantiiert auseinander.

- 69 1.3.2 Die Zulassung von planmäßigen Landungen bis 23.00 Uhr für Luftfahrzeuge eines Luftfahrtunternehmens mit Heimatbasis am Verkehrsflughafen M***** wird durch den Beklagten im Wesentlichen damit begründet, dass aufgrund der gegenwärtigen Betriebszeiten das Abstellen von Flugzeugen zwar nicht ausgeschlossen, aber zumindest begrenzt sei. Aufgrund eines Vergleichs mit anderen Verkehrsflughäfen wird aufgezeigt, dass ein Großteil der abgestellten Flugzeuge nach 22.00 Uhr landet und den Betrieb an diesen Flughäfen auch morgens wieder aufnimmt (PFB, S. 289).
- 70 Der Beklagte lässt dabei das bloße Abstellen eines Flugzeugs nicht ausreichen, sondern fordert vielmehr, dass das Flugzeug am Verkehrsflughafen M***** stationiert wird (PFB, S. 290). Planmäßige Landungen dürfen zwischen 22.30 Uhr und 23.00 Uhr nur durchgeführt werden, wenn an dem am Verkehrsflughafen M***** abgestellten Luftfahrzeug mindestens Wartungsereignisse durchgeführt werden, die die Kriterien eines Ramp-Checks (R-Check) erfüllen oder wenn die Besatzung dieses Luftfahrzeugs am Verkehrsflughafen M***** ihre Station hat (PFB A.II.3.1.3).
- 71 Bei dem sogenannten R-Check handelt es sich nicht nur um eine Sichtkontrolle, die durch den Piloten täglich zu erfolgen habe. Zwar ist in den R-Check auch eine Sichtkontrolle eingeschlossen (PFB, S. 291); diese wird jedoch nicht von der Besatzung, sondern von Dritten durchgeführt. Er umfasst neben der Sichtprüfung von außen und in der Kabine ferner zusätzlich die Überprüfung einiger Funktionen des Flugzeugs. Der Aufwand liegt bei rund vier bis acht Stunden und wird daher normalerweise im Night-stop durchgeführt. Der R-Check kann nicht mehr durch die Besatzung erfolgen, sondern ist durch eigens dafür geschultes Wartungspersonal durchzuführen (PFB, S. 293). Er setzt damit einen finanziellen und infrastrukturellen Aufwand der Luftverkehrsgesellschaft am Standort M***** voraus, der ihre Standortbindung stärkt (PFB, S. 294). Von daher kann durchaus von einem Wartungsschwerpunkt gesprochen werden.

- 72 1.4 Es wurde damit hinreichend plausibel dargelegt, dass es besondere sachliche Gründe dafür gibt, den genannten Verkehrsbedarf nicht innerhalb der Tagesstunden abzuwickeln. Dabei sieht das Lärmschutzkonzept auch einen zum Kern der Nacht hin abschwellenden Flugverkehr vor. Denn in dem Zeitraum von 23.00 Uhr bis 24.00 Uhr ist kein planmäßiger Luftverkehr mehr zugelassen. Selbst verspätete Flüge wurden nur innerhalb der Zeit von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr zugelassen. Zum Kern der Nacht hin wurde dagegen der von der Beigeladenen beantragte Nachtflugverkehr abgelehnt. Von 23.30 Uhr bis 24.00 Uhr, also zur Nachtkernzeit hin, findet mithin kein Nachtflugverkehr statt, außer in nicht planbaren Notfällen. Zu tagähnlichen Belastungsspitzen kann es auch im übrigen Zeitsegment der Nachtrandstunden schon im Hinblick auf die relativ geringe Zahl der für diesen Zeitraum prognostizierten Flugbewegungen nicht kommen.
- 73 1.5 Vor diesem Hintergrund begegnet auch die Zulassung verspäteter Flüge aus den von der Planfeststellungsbehörde dargelegten Gründen keinen rechtlichen Bedenken. Auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss wird insoweit Bezug genommen (S. 298 ff.).
- 74 2. Der Beklagte hat die Lärmschutzbelange in der Umgebung des Verkehrsflughafens M***** – und damit auch die diesbezüglichen klägerischen Betroffenheiten – im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung umfassend und rechtsfehlerfrei ermittelt und berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat insbesondere das Gewicht der Lärmschutzbelange nicht zu gering eingeschätzt. Dies gilt sowohl hinsichtlich des im Prognosefall (2025) zu erwartenden Fluglärms als auch hinsichtlich der Gesamtlärmbelastung.
- 75 2.1 Zentraler Bezugspunkt für die Gewichtung der Lärmschutzbelange in der fachplanerischen Abwägung für ein Luftverkehrsvorhaben ist die für den Fluglärm anzuwendende fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze. Vor Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes (FluglärmG) in der ab dem 7. Juni 2007 geltenden Fassung sowie der zeitgleich vorgenommenen Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) durch Art. 1 und 2 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007 (BGBl I S. 986) war es mangels gesetzlicher Grundlage Aufgabe der zuständigen Behörde, die fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze im Einzelfall anhand der konkreten Begebenheiten zu bestimmen

(vgl. z.B. BayVGh, U.v. 19.1.2007 – 8 BV 05.1963 – juris Rn. 80). Nach der zitierten, vorliegend zugrunde zu legenden Neuregelung bestimmt § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG demgegenüber nunmehr, dass beim Erlass von Planfeststellungsbeschlüssen zur Anlage neuer oder zur Änderung bestehender Flughäfen sowie Landeplätzen mit beschränktem Bauschutzbereich zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm jeweils die anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten sind. § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 FluglärmG legt mithin in seinem Anwendungsbereich die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze mit Wirkung für die fachplanerische Abwägung normativ fest (BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 190 m.w.N.; BayVGh, U.v. 19.2.2014 – 8 A 11.40040 u.a. – juris Rn. 461 m.w.N.). In diesem Sinn sind die einschlägigen Regelungen des Fluglärmgesetzes abschließend. Für eine einzelfallbezogene Bestimmung von Zumutbarkeitsgrenzen bleibt hiernach kein Raum.

- 76 Welche Fluglärmwerte im Rahmen der fachplanerischen Abwägungsentscheidung nach dem Luftverkehrsgesetz anwendbar und von der zuständigen Behörde zu beachten sind, ergibt sich unmittelbar aus den Lärmwerten, die in § 2 Abs. 2 FluglärmG für die sogenannte Tag-Schutzzone 1 bzw. für die Nacht-Schutzzone genannt sind. Den Werten für die sogenannte Tag-Schutzzone 2 (aus denen sich im Rahmen der unmittelbaren Anwendung des Fluglärmgesetzes im Übrigen auch keine Erstattungsansprüche für baulichen Schallschutz oder Ansprüche auf Außenwohnbereichsschädigung ergeben) kommt für die fachplanerische Abwägung demgegenüber keine Bedeutung zu (vgl. z.B. HessVGh, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 729; BayVGh, U.v. 19.2.2014 – 8 A 11.40040 u.a. – juris Rn. 462 m.w.N.). Danach ergibt sich vorliegend gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG als fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze ein äquivalenter Dauerschallpegel von 60 dB(A) tagsüber und von 50 dB(A) nachts. Für die Nachtzeit gilt – anders als für die Tagzeit, wo ein Maximalpegel nicht vorgesehen ist – zudem ein Maximalpegel von sechs Mal 53 dB(A). Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde auch Lärmbeeinträchtigungen unterhalb dieser Werte in die Abwägung der für und wider das Projekt streitenden Belange einzustellen und zu würdigen. Diesen Anforderungen wird der angegriffene Planfeststellungsbeschluss gerecht.

- 77 Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Abwägung gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG genannten Werte beachtet. Diese Werte beschreiben den zukünftigen und voraussichtlichen Lärmschutzbereich des Flughafens (Tag-Schutzzone 1, Tag-Schutzzone 2 und Schutzzone für die Nacht, § 2 Abs. 1 und 2 FluglärmG). Darüber hinaus wird untersucht, inwieweit durch flugbetriebsbedingten Lärm eine Gefährdung verfassungsrechtlich geschützter Rechtsgüter eintreten kann; zudem werden die Lärmschutzinteressen der Anwohner, auch soweit es sich um Lärmwerte unterhalb der Werte gemäß § 2 Abs. 2 FluglärmG handelt, in die Abwägung einbezogen (PFB 3.3.4.1, S. 208 ff.).
- 78 Dabei geht die Planfeststellungsbehörde für die Einrichtung der Lärmschutzbereiche davon aus, dass die Lärmwerte für wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG zugrunde zu legen sind, da die baulichen Maßnahmen an vereinzelt Orten in der Umgebung des Flughafens zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 um mindestens 2 dB(A) führen werde (PFB 3.3.4.2.1, S. 211 ff.). Dies hat zur Folge, dass im Rahmen der Abwägung der Lärmschutzbelange auch zugunsten der Klägerin die gegenüber den Lärmwerten für bestehende zivile Flugplätze (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 FluglärmG) weitaus strengeren Lärmwerte zugrunde gelegt werden (z.B. für die Tag-Schutzzone 1: 60 dB(A) nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG gegenüber 65 dB(A) für die Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 FluglärmG). Soweit im Rahmen der Abwägung auf die Erheblichkeit einer Lärmbelastung abgestellt wird oder abzustellen ist, hat die Planfeststellungsbehörde die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG herangezogen (so ausdrücklich bereits PFB 3.3.4.1, S. 210).
- 79 2.2 Die Lärmschutzbelange der Klägerin wurden auch mit dem hinreichenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Die Zumutbarkeitsschwelle wurde auch unter lärmmedizinischen Gesichtspunkten nicht zu hoch angesetzt.
- 80 2.2.1 Die Planfeststellungsbehörde geht von einer verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle in Wohngebieten bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts aus. Ab diesen Dauerschallpegeln sei auch aus lärmmedizinischer Sicht ein „kritischer Toleranzwert“ erreicht, bei welchen Gesundheitsgefährdungen und/oder -beeinträchtigungen nicht mehr ausgeschlossen werden könnten. Die Planfeststellungsbehörde orientiert sich dabei unter anderem

auch an der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. z.B. U.v. 16.3.2006 – 4 A 1078/04 – juris; U.v. 9.11.2006 – 4 A 2001.06 – juris), der sich der erkennende Senat anschließt. Diese verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird von den zu erwartenden Fluglärm Auswirkungen des Vorhabens in keiner der betroffenen Ortslagen erreicht. Die ungünstigste vom Fluglärm betroffene Ortslage (Immissionsort Zeller) weist einen Dauerschallpegel von knapp unter 65 dB(A) tags und knapp über 55 dB(A) nachts auf (Abb. 7, S. 30 des lärmphysikalischen Gutachtens) und liegt damit deutlich unterhalb der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. Ob darüber hinaus für den Tagschutz auch einem Pegel-Häufigkeitskriterium von 19 x 99 dB(A) als kritischem Toleranzwert Bedeutung beizumessen sei, hat die Planfeststellungsbehörde schlüssigerweise offen gelassen, weil Pegelwerte in diesem Bereich nicht zu erwarten seien (vgl. im Einzelnen PFB 3.3.4.8.6, S. 245 ff.).

- 81 2.2.2 Die Lärmschutzbelange im Gemeindegebiet der Klägerin sind auch zutreffend in der Abwägung von dem Beklagten berücksichtigt worden.
- 82 Nach dem lärmphysikalischen Gutachten von A**** vom 20. Mai 2011 ist im Planungsfall 2025 mit flugbetriebsbedingten Lärmbelastungen zur Nachtzeit von L_{Aeq} 30,0 bis 40,8 dB(A) zu rechnen, also mit Belastungen unterhalb der Grenze der Abwägungserheblichkeit, die der Beklagte hier bei 45 dB(A) angesetzt hat. Für den Immissionsort A****straße 12 (Wohnanlage der Klägerin) ist eine Lärmbelastung zur Nachtzeit von 37,3 dB(A) zu erwarten.
- 83 3. Die von der Klägerin angegriffene Nachtflugregelung für die Nachtrandstunden ist deshalb insgesamt rechtlich nicht zu beanstanden, so dass die (in sich wenig klaren) Haupt- und auch die Hilfsanträge insgesamt unbegründet sind.
- 84 Andere Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses, die nicht die Nachtflugregelung in den Nachtrandstunden betreffen, bedürfen im vorliegenden Verfahren keiner Erörterung. Zwar hat die Klägerin hilfsweise auch die (vollständige) Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt (Ziffer 4. der Klageanträge), aber mit der ausdrücklichen Maßgabe, dass der Hilfsantrag nur für den Fall gestellt wird, dass eine Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Nachtflugregelung nicht zulässig ist. Bei der Nachtflugregelung handelt es sich hier jedoch um eine abtrennbare und damit auch isoliert anfechtbare Regelung des Planfeststel-

lungsbeschlusses. Im Übrigen wären Einwände gegen weitere Regelungen auch präkludiert, weil solche nicht innerhalb der Frist des § 10 Abs. 5 LuftVG dargelegt wurden.

Rechtsmittelbelehrung

- 85 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.
- 86 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.

88

Beschluss:

89

Der Streitwert wird auf 60.000 Euro festgesetzt.

90

Gründe:

91

Die Streitwertfestsetzung ergibt sich aus § 52 Abs. 1 GKG unter Orientierung an Ziff. 34.3 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit. Die Klägerin hat Betroffenheiten in ihrem Selbstverwaltungsrecht, nämlich die Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit und ihres kommunalen Eigentums durch Lärmimmissionen infolge der Nachtflugregelung geltend gemacht. Dies rechtfertigt den festgesetzten Streitwert, auch wenn „nur“ die Nachtflugregelung angegriffen wurde.

92

Dr. Allesch

Bauer

Dr. Löffelbein