

**Gericht:** VGH  
**Aktenzeichen:** 8 A 13.40037, 13.40038, 13.40039, 13.40040  
13.40041, 13.40042, 13.0044,  
**Sachgebietsschlüssel:** 554

**Rechtsquellen:**

Art. 2 Abs. 2, Art. 14 Abs. 1, 2 und 3, Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG,  
§ 8 Abs. 1 und Abs. 4, § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG,  
§ 2 Abs. 2 FluglärmG,  
§ 15, § 44 Abs. 1 und 5, § 45 Abs. 7 BNatSchG

**Hauptpunkte:**

Erweiterung eines Verkehrsflughafens,  
Planrechtfertigung aus Sicherheitsgründen,  
Nachtflugregelung,  
Zulassung von Flugbetrieb in den Nachtrandstunden,  
Lärmimmissionen, Fluglärmschutzgesetz,  
Artenschutz,  
kommunale Belange,  
Sicherheitsbelange, Wirbelschleppen, Absturzrisiko

**Leitsätze:**

Zur Zulässigkeit der Erweiterung des Flughafens Memmingen

---

**Urteil des 8. Senats vom 14. Juli 2015**





\*\*\*\*\* \*\* \* \*\* \*  
\*\*\*\*\* \*\* \* \*\* \*  
\*\*\*\*\* \*\* \* \*\* \*

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 Memmingen

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 Klagen werden abgewiesen.
- II. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen im Verhältnis ihrer Anteile am Gesamtstreitwert.

Die Kläger der Verfahren 8 A 13.40039 und 8 A 13.40041 haften für den auf das jeweilige Verfahren entfallenden Kostenanteil als Gesamtschuldner.

- III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

### **Tatbestand:**

- 1 Gegenstand der Verwaltungsstreitverfahren ist der 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 Memmingen.
- 2 Der Verkehrsflughafen Memmingen wird auf der Grundlage der bestandskräftigen luftrechtlichen Änderungsgenehmigung vom 9. Juli 2004 betrieben. In der luftrechtlichen Genehmigung wurde die Konversion des mit Ablauf des 20. Juli 2004 aus der militärischen Trägerschaft entlassenen ehemaligen Nato-Militärflugplatzes Memmingen zur Anlage und zum Betrieb eines zivilen Flugplatzes der Kategorie 4 D nach ICAO-Anhang 4 zugelassen.
- 3 Der Flughafen weist in seinem Bestand eine Start- und Landebahn nebst zugehöriger Rollwege auf. Die Start- und Landebahn hat eine Länge von insgesamt 2.981 m und eine Breite von 30 m. 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, zulässig, sofern unerwartete Umstände mit verzögernder Wirkung eingetreten sind, die zum Zeitpunkt des Abflugs nicht vorhersehbar waren. Diese Landungen bedürfen derzeit der vorherigen Genehmigung des Beklagten.

- 4 Mit dem verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss soll der Start- und Landebahnbereich innerhalb der vorhandenen betonierten Bahnfläche mit einer Breite von 60 m entsprechend den Maßgaben des in dem ICAO-Anhang 14 bestimmten Codeletter D auf 45 m verbreitert werden. Zuzüglich sollen je 7,50 m befestigte Schultern belassen, aber der Höhe nach angepasst werden. Darüber hinaus soll der Rollweg S vom Vorfeld Passagierluftfahrt mit Weiterführung südlich der Start- und Landebahn in den Südbereich verlegt werden. Auch die Vorfelder und Abstellpositionen erfahren bauliche Änderungen. Für den zu erwartenden Kfz-Stellplatzbedarf werden ein Parkhaus (1.832 Stellplätze) und weitere neue Parkflächen ausgewiesen. Das Terminal sowie das bestehende Verwaltungs- und das Feuerwehrgebäude werden erweitert.
- 5 Der Flugbetrieb soll – 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 Memmingen bis 23.00 Uhr Ortszeit – zulässig sein. Verspätete Starts, die planmäßig vor 22.00 Uhr Ortszeit hätte 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.

- 6 Nach der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Bedarfsprognose wird für das Jahr 2025 am Verkehrsflughafen Memmingen 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 nach 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 Memmingen auch als Heimatbasis für Luftfahrtunternehmen diene.
- 7 Die von der Beigeladenen beim Beklagten eingereichten Antragsunterlagen (Antrag vom 7.6.2011) lagen vom 4. Juli bis zum 3. August 2011 öffentlich aus. Am 12. Januar 2011 und 11. Januar 2012 fanden die Erörterungstermine statt.
- 8 Die Kläger S\*\*\*\*\* (8 A 13.40039) bewohnen auf dem Grundstück FINr. \*\*\*\*\*, Gemarkung M\*\*\*\*\*, ein Wohngebäude. Die Kläger M\*\*\*\*\* (8 A 13.40040) und S\*\*\*\*\* (8 A 13.40044), eingetragene Lebenspartner, bewohnen das Anwesen auf den Grundstücken FINr. \*\*\*\*\* und \*\*\*\*\*, jeweils Gemarkung M\*\*\*\*\*. Eigentümer der Grundstücke ist der Kläger M\*\*\*\*\*. Die Kläger F\*\*\* (8 A 13.40041) bewohnen das Anwesen auf dem Grundstück FINr. \*\*\*\*\* der Gemarkung U\*\*\*\*\*, die Klägerin R\*\*\*\*\* (8 A 13.40042) das Anwesen auf dem Grundstück FINr. \*\*\*\*\* der Gemarkung M\*\*\*\*\*.
- 9 Die Gemeinde W\*\*\*\*\* macht geltend, dass ihre kommunalen Einrichtungen (Kindergarten, Grundschule) unzumutbaren Lärmbelastungen ausgesetzt seien. Zudem werde in rechtswidriger Weise in die kommunale Planungshoheit eingegriffen, weil der Bereich „R\*\*\*\*\*straße“ in der Nacht-Schutzzone liege, ein Bereich, der in einer Einbeziehungssatzung als Wohnbaufläche ausgewiesen sei. Außerdem sieht die

Gemeinde ihr Gemeindeentwicklungskonzept und ihre Vorplanung zur Dorferneuerung gefährdet.

- 10 Der Kläger B\*\*\* \*\*\*\*\*, eine nach § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannte Naturschutzvereinigung, macht geltend, dem Vorhaben fehle es an der Planrechtfertigung, der Nachtflugbetrieb führe zu einer unzumutbaren Lärmbelastung bzw. einer Gesundheitsschädigung, die Luftverkehrssicherheit sei durch Absturzgefahr, Wirbelschleppen und Vogelschlagsgefahr in Zweifel zu ziehen. Die naturschutzrechtlich gebotenen Ersatzmaßnahmen seien weitgehend ungeeignet, weil sie bereits jetzt naturschutzfachlich hochwertige Flächen darstellten. Hinsichtlich der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sei der gewählte Erfassungsrahmen unzureichend. Im Bereich des Klimaschutzes sei zu bemängeln, dass Zusatzbelastungen an Treibhausgasimmissionen durch das Vorhaben nicht ermittelt worden seien. Auch die Umweltverträglichkeitsprüfung enthalte keine Ermittlung der Auswirkungen durch die Kohlendioxidemissionen, die durch das Vorhaben verursacht würden.
- 11 Die privaten Kläger machen ergänzend geltend, ihre Grundrechte (Art. 14 Abs. 1, Art. 2 Abs. 2, Art. 12 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 2 und Abs. 3 GG) seien vor allem durch die mit dem zunehmenden Flugverkehr verbundenen gesteigerten Fluglärmbelastungen verletzt. Diese führten zu einer Wertminderung der sich im Eigentum der Kläger befindlichen Grundstücke, zu einer Beeinträchtigung ihrer Gesundheit und für die Berufstätigen zu einer Beeinträchtigung der ungestörten, konzentrierten Arbeitsatmosphäre. Für die Kinder könnte eine ungestörte Nachtruhe nicht mehr gewährleistet werden.
- 12 Die Kläger beantragen,
- 13 den Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen vom 1. März 2013 aufzuheben,
- 14 hilfsweise beantragen sie,
- 15 festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 1. März 2013 rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf,
- 16 weiter beantragen sie hilfsweise,



17 die Betriebszeitenregelung des Planfeststellungsbeschlusses vom 1. März 2013  
in Ziffer A.II.1 aufzuheben.

18 Der Beklagte beantragt,

19 die Klagen abzuweisen.

20 Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

21 die Klagen abzuweisen.

22 Sie halten den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss für rechtmäßig.

23 Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten und die vorgelegten  
Behördenakten Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe:**

24 Die Klagen sind sowohl hinsichtlich der Hauptanträge als auch hinsichtlich der Hilfs-  
anträge unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbay-  
ern – Luftamt Südbayern – für die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen  
vom 1. März 2013 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 15. Juni  
2015 weist keine Rechtsfehler auf, die zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung  
seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führen.

#### **I.**

25 Das fachplanungsrechtliche Erfordernis der Planrechtfertigung ist bei dem planfest-  
gestellten Vorhaben gegeben.

26 1. Die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen steht im Einklang mit den  
Zielen des Luftverkehrsgesetzes und ist gemessen an den Zielen dieses Gesetzes  
zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten.

- 27 Die Planrechtfertigung ist – als Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in die Rechte Privater verbunden ist – ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung. Das Erfordernis ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erfüllt, wenn für das Vorhaben – gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, vorliegend des Luftverkehrsgesetzes – ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE, 125, 116 Rn. 182 m.w.N.).
- 28 1.1 Das planfestgestellte Vorhaben der Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen entspricht den Zielen des Luftverkehrsgesetzes. Das Luftverkehrsgesetz regelt umfassend und in einem weiten Sinn den Luftverkehr und soll – wie sich aus § 6 Abs. 1 und 4 LuftVG ergibt – die Anlegung, die Änderung und den Betrieb von Flugplätzen ermöglichen. Ein Verkehrsflughafen, hier der Verkehrsflughafen Memmingen, dient dem allgemeinen Verkehr (vgl. § 38 Abs. 2 Nr. 1 der Luftverkehrszulassungs-Ordnung – LuftVZO – in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.7.2008, BGBl I S. 1229) und stellt eine vom Zweck des Luftverkehrsgesetzes umfasste Infrastruktureinrichtung des Luftverkehrs dar, die öffentliche Zwecke erfüllt (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 188). Die Erweiterung des Verkehrsflughafens, vorliegend in erster Linie durch die Erweiterung der Start- und Landebahn, bewegt sich mithin im Rahmen der Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes (vgl. BVerwG, U.v. 26.4.2007 – 4 C 12/05 – BVerwGE 128, 358/372). Dies gilt umso mehr, als die Erweiterung des Start- und Landebahnbereichs mit der Verbreiterung der eigentlichen Start- und Landebahn auf 45 m der Gewährleistung der flugbetrieblichen Sicherheit dient (zur Erfüllung von Sicherheitsanforderungen als Ziel des Luftverkehrsgesetzes vgl. insbesondere BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 188; Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand: Juni 2013, § 6 Rn. 110).
- 29 1.2 Der Bedarf, aufgrund dessen die Erweiterung des Start- und Landebahnbereichs innerhalb der Bahnbreite von 60 m vernünftigerweise geboten ist, ergibt sich hier bereits aus den Vorgaben des Regelwerks ICAO, Anhang 14.

- 30      Rechtlich sind die internationalen Bestimmungen in den Regelwerken der ICAO als fachliche Expertenaussagen im Sinn von antizipierten Sachverständigengutachten zu werten (vgl. Hobe/von Ruckteschell, Kölner Kompendium des Luftrechts 2009, Bd. 2 Luftverkehr, Rn. 141). Der ICAO wurden in Art. 37 des Chicagoer Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7.12.1944 (Beitrittsgesetz der Bundesrepublik Deutschland vom 7.4.1956, BGBl II S. 411) Befugnisse für Vorgaben international einheitlicher Grundlagen und Rahmenbedingungen des Luftverkehrs verliehen. Auf dieser Grundlage hat die ICAO im Anhang 14 (Mindest-)Standards und Rahmenbedingungen für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen geschaffen und mit dem Handbuch ADM um detaillierte Anforderungen für die Planung von Start- und Landebahnen ergänzt. Diese Vorgaben in den Regelwerken der ICAO bilden für die Mitgliedsstaaten des Chicagoer Abkommens einheitliche technische Vorgaben für die Konzeption und Planung von Start- und Landebahnen und stellen die fachliche Grundlage für die Entscheidung über die Dimensionierung nach Maßgabe der Vorschriften des nationalen Luftverkehrsrechts dar. Schließlich hat die Anlage und der Betrieb von Flughäfen nach § 42 Abs. 1 Satz 2 LuftVZO in Übereinstimmung mit den für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Vorschriften der ICAO, insbesondere des Anhangs 14, zu erfolgen (vgl. auch Wysk in Grabherr/Reidt/Wysk, Einleitung zum Luftverkehrsgesetz, Rn. 157 bis 159).
- 31      Der Verkehrsflughafen Memmingen ist in der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung aus 2004 für den Betrieb als Verkehrsflughafen Code 4 D zugelassen. Danach hat die Breite der Start- und Landebahn aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs gemäß 3.1.10 ICAO Anhang 14 45 m zu betragen. Die aus dem früheren militärischen Betrieb stammende gegenwärtige Breite von lediglich 30 m wurde nur vorübergehend auf der Grundlage einer Ausnahmegenehmigung zugelassen. Die Verbreiterung der Start- und Landebahn von 30 m auf 45 m – bei gleichzeitiger Reduzierung beider Schultern von 15 m auf 7,5 m – ist deshalb schon aus Sicherheitsgründen nach den Vorgaben der ICAO geboten und daher auch planerisch gerechtfertigt.
- 32      Vor diesem rechtlichen Hintergrund geht der Einwand der Kläger, die bauliche Erweiterung der Start- und Landebahn sei nicht erforderlich, weil die für den Planfall 2025 prognostizierte Zahl von Passagieren und Flugbewegungen auf der bestehenden Bahn abgewickelt werden könnte, fehl. Denn die Planrechtfertigung ergibt sich, wie oben dargelegt, bereits aus flugbetrieblichen Sicherheitsgründen, die aus den ICAO-

Vorgaben resultieren. Der für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall (2025) prognostizierte Luftverkehrsbedarf spielt für die Notwendigkeit der baulichen Erweiterung der Start- und Landebahn keine Rolle (PFB C III 2.1., 2.1., 1.2, S. 156).

- 33 2. Hinsichtlich der Planrechtfertigung der planfestgestellten Erweiterungsmaßnahmen kommt es deshalb auf die Luftverkehrsprognose von \*\*\*\*\* GmbH vom 20. April 2011 (Luftverkehrsprognose 2020/2025 für den Allgäu-Airport-Memmingen – nachfolgend: LVP I\*\*\*\*\* 2011) nicht entscheidungserheblich an. Auch die Gutachterin stellt aber klar, dass Hauptzweck dieses Gutachtens nicht die Rechtfertigung des Ausbaus des Verkehrsflughafens ist. Vielmehr gehe es in erster Linie darum, zutreffende Inputdaten für die lärmphysikalischen Berechnungen zur Verfügung zu stellen (vgl. z.B. Stellungnahme von I\*\*\*\*\* GmbH vom 22.5.2015, S. 20).
- 34 Im Übrigen greifen die Einwände der Kläger gegen die LVP I\*\*\*\*\* 2011 auch nicht durch.
- 35 Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unterliegt die Verkehrsprognose nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Die Prognose ist dann nicht zu beanstanden, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 59 m.w.N.; vgl. auch BayVGH, U.v. 23.8.2012 – 8 B 16.08 – juris Rn. 76 m.w.N.). Der Senat hat vorliegend im Ergebnis keine Zweifel, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte Verkehrsprognose auf einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der maßgebliche Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist. Die hinsichtlich der Luftverkehrsprognose von klägerischer Seite vorgebrachten Bedenken vermögen unter Beachtung des gerichtlichen Maßstabs der Kontrolle nicht durchzugreifen.
- 36 Die Kritik der Kläger, die Luftverkehrsprognosen der Firma I\*\*\*\*\* GmbH hätten sich bereits mehrfach bei Ausbauvorhaben anderer Verkehrsflughäfen als fehlerhaft erwiesen, weil das jeweils prognostizierte Passagieraufkommen und die prognostizierten Flugbewegungen in der Realität nicht zugetroffen hätten, geht fehl. Denn der spätere tatsächliche Eintritt oder Nichteintritt einzelner Prognoseannahmen vermag die Konsistenz und wissenschaftliche Qualität einer notwendigerweise mit Unsicherheiten behafteten Prognose nicht rückwirkend infrage zu stellen (vgl.

HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 337). Gegenstand der gerichtlichen Prüfung kann – jedenfalls abgesehen von extrem gelagerten Fällen – ausschließlich die Frage sein, ob die der Planungsentscheidung zugrunde liegende Prognose den an sie gestellten Anforderungen genügt, nicht aber, ob die Prognose durch die spätere tatsächliche Entwicklung mehr oder weniger bestätigt oder widerlegt ist (vgl. BVerwG, U.v. 7.7.1978 – 4 C 79/76 – BVerwGE 56, 110/121 f.). Für einen dergestalt extrem gelagerten Fall ist vorliegend nichts ersichtlich.

- 37 Hinsichtlich Methodik, Datengrundlage und Prognoseannahmen hat bereits die Firma P\*\*\*\*\* AG in ihrem Gutachten „Luftverkehrsprognosen für den Allgäu-Airport-Memmingen – gutachterliche Qualitätskontrolle“ im Schlussbericht vom 23. November 2011 die Luftverkehrsprognose 2025 von I\*\*\*\*\* hinsichtlich der Gesamtnachfrage im engpassfreien Szenario und der prognostizierten Zahl der Flugbewegungen als fehlerfrei qualitätsgesichert.
- 38 Auch die einzelnen Kritikpunkte der Kläger greifen nicht durch.
- 39 Hinsichtlich der prognostizierten Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts legt die Luftverkehrsprognose I\*\*\*\*\* 2011 die zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung aktuellen Zahlen des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (HWWI) zugrunde (vgl. Kapitel 4.1 der LVP I\*\*\*\*\* 2011). Insoweit ist weder eine fehlerhafte Datengrundlage noch eine Verkennung wirtschaftlicher Entwicklungen zu erkennen.
- 40 Die Marktanteile der Flughäfen in der LVP I\*\*\*\*\* 2011 sind auch nicht – wie die Kläger meinen – deshalb inkonsistent, weil die Summe der Marktanteile aller Flughäfen in einer Region nie – wie in der LVP – größer sein könne als 100%. Die Marktanteile, die in der LVP I\*\*\*\*\* 2011 in Abb. 5-3 auf S. 44 in Farbgrafiken dargestellt sind, enthalten keine Zahlenwerte – wie die Kläger wohl meinen –, sondern nur grobe Bandbreiten (z.B. gelb: von 20 bis zu 25% Marktanteil). Dies gilt sowohl hinsichtlich der Marktanteile für den Flughafen Memmingen als auch für die Marktanteile des Flughafens Frankfurt/Main, des Flughafens Zürich und des Flughafens München (vgl. im Einzelnen die Erläuterungen in der Stellungnahme von I\*\*\*\*\* GmbH vom 22.5.2015, S. 16/17 f.). Schon von daher ist die Kritik der Kläger nicht nachvollziehbar. Aber auch soweit gerügt wird, die Bedeutung des Flughafens München für den Allgäu-Airport-Memmingen werde verkannt, ist insoweit nur von groben Bandbreiten auszugehen.

- 41 Die Vermutung der Kläger, Daten von „Low-Aproaches“ (das sind Anflüge und Durchstarten von Flugzeugen ohne Landung, insbesondere zu Test- und Schulungszwecken) würden auch bei der Passagier-Auslastung mitgezählt, widerspricht den Darlegungen der Vorgehensweise der Luftverkehrsprognose in Kapitel 2 der Luftverkehrsprognose I\*\*\*\*\* 2011. Die Flugbewegungszahlen im Linien- und Charterverkehr werden auf die amtlichen Statistiken gestützt (vgl. LVP I\*\*\*\*\* 2011, Tabelle 7-4). Auch andere konkrete Anhaltspunkte dafür, dass überhöhte Flugbewegungszahlen zugrunde gelegt worden wären, sind nicht ersichtlich.
- 42 Hinsichtlich der Luftverkehrspreise wurde eine Sensitivitätsrechnung erstellt (I\*\*\*\*\* GmbH, Sensitivitätsrechnung zu den Luftverkehrspreisen im Auftrag der Beigeladenen vom 28.6.2010). Dabei wurden verschiedene Szenarien mit insgesamt sechs Variablen untersucht. Die Luftverkehrspreise wurden im zugrunde gelegten Prognosezeitraum um 25% nach oben und unten variiert, das Wirtschaftswachstum um ca. 8%. Variiert wurden auch die Bevölkerungszahl, die Erschließung des Flughafens, das Luftverkehrsangebot und das Preisniveau der Low-Cost-Gesellschaften im Verhältnis zu anderen Luftverkehrsgesellschaften. Bei Unterstellung einer Halbierung der Preisdifferenz zu den vergleichbaren Flugstrecken benachbarter Flughäfen wurde ein um 21% auf 1,3 Mio. Passagiere vermindertes Verkehrsaufkommen (bezogen auf 2020 im Status-Q-Fall) prognostiziert. Es kann damit keine Rede davon sein, dass – wie die Kläger wohl meinen – Luftverkehrspreise nicht (auch) unter gegenüber den gegebenen Luftverkehrspreisen variierten Umständen berechnet worden wären. Dass sich dabei auch erhebliche Auswirkungen auf die prognostizierte Passagierzahl ergeben können, ergibt sich auch aus der Sensitivitätsrechnung.
- 43 Soweit sich die Kläger auf gegenwärtige oder andere nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eingetretene Preisänderungen beziehen, können solche Preisänderungen die Luftverkehrsprognose nicht infrage stellen. Denn Gegenstand der gerichtlichen Prüfung kann – jedenfalls abgesehen von extrem gelagerten Fällen – ausschließlich die Frage sein, ob die der Planungsentscheidung zugrunde liegende Prognose den an sie gestellten Anforderungen genügt, nicht aber, ob die Prognose durch die spätere tatsächliche Entwicklung mehr oder weniger bestätigt oder widerlegt ist (vgl. BVerwG, U.v. 7.7.1978 – 4 C 79/76 – BVerwGE 56, 110/121 f.). Für einen dergestalt extrem gelagerten Fall ist vorliegend nichts ersichtlich.

- 44 Auch die Bedeutung des Flughafens München für den Flughafen Memmingen wurde durch Berücksichtigung der Marktanteile nachvollziehbar dargestellt, wie bereits oben dargelegt.
- 45 Die Rüge der Klägerseite, es seien in dem Gutachten zur Qualitätssicherung immer nur optimistische Parameter berücksichtigt worden, geht fehl. Aufgabe des Qualitätssicherers ist es nicht – wie die Klägerseite wohl meint –, die Luftverkehrsprognose anhand eigener – gegebenenfalls auch pessimistischer – Parameter zu messen. Vielmehr ist es nur seine Aufgabe zu überprüfen, ob die in der geprüften Prognose gefundenen Ergebnisse fachlich vertretbar sind, sowie auf einem zutreffenden Sachverhalt und einer nachvollziehbaren Methodik beruhen.
- 46 Die Auffassung der Klägerseite, innerdeutsche Flugverbindungen vom bzw. zum Verkehrsflughafen Memmingen ließen sich nur durch Zuschüsse oder Beihilfen durchführen, ist nicht geeignet, die Luftverkehrsprognose infrage zu stellen. Die Luftverkehrsprognose, nach der im Prognosezeitraum auch innerdeutsche Flugverbindungen erwartet werden, geht zur Betriebsfinanzierung von einem Anstieg der Entgelte um 1% pro Jahr über der Inflationsrate aus (LVP I\*\*\*\*\* 2011, S. 37). Öffentliche Förderungen werden in der Prognose nicht thematisiert.
- 47 Da öffentliche Förderungen von politischen Entscheidungen abhängig sind, lassen sie sich auch nicht ohne Weiteres wissenschaftlich prognostizieren. Im Übrigen gehört die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebs auch nicht zum Streitgegenstand. Der entsprechende Beweisantrag (zum Thema Luftverkehrsprognose, Ziff. II, 8. Spiegelstrich) war deshalb abzulehnen.
- 48 Auch die übrigen, zum Thema Allgemeine Luftverkehrsprognose gestellten Beweisanträge, die die Kläger in der mündlichen Verhandlung vom 2. Juni 2015 (Niederschrift S. 10/11) gestellt haben, waren abzulehnen. Die Klägerseite stellt mit ihren jeweiligen Ausführungen – insbesondere auch in der mündlichen Verhandlung – den wissenschaftlich begründeten Ausführungen des Beklagten und der Beigeladenen eine eigene wissenschaftliche Meinung gegenüber. Jedoch wurde für das Gericht dabei nicht ersichtlich, dass die Ausführungen insbesondere des Verkehrsgutachters zu diesen komplexen Fragen wissenschaftlich methodisch nicht vertretbar wären oder methodisch grobe Mängel aufwiesen. Deshalb musste sich dem Senat eine Beweisaufnahme durch Sachverständige jedenfalls nicht aufdrängen (vgl. BVerwG, U.v. 26.4.2007 – 4 C 12/05 – NVwZ 2007, 1074 Rn. 71 m.w.N.; B.v.

28.3.2013 – 4 B 15/12 – juris Rn. 19 m.w.N.; vgl. auch BVerfG, B.v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 – juris Rn. 10 m.w.N.). Außerdem würde eine diesbezügliche Beweis-erhebung dem Verfahren möglicherweise nur eine dritte wissenschaftliche Meinung hinzufügen. Die Verwertung bereits im Zuge des Verwaltungsverfahrens erstatteter Gutachten und Äußerungen steht hierbei nach ständiger Rechtsprechung nichts entgegen (vgl. nur BVerwG, B.v. 30.8.1993 – 2 B 106/93 – juris Rn. 2 m.w.N.).

- 49 3. Die Planrechtfertigung scheidet auch nicht an der Frage der Finanzierbarkeit.
- 50 Für den Bereich des Fernstraßenbaus hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass die Art der Finanzierung nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist (BVerwG, U.v. 20.5.1999 – 4 A 12/98 – NVwZ 2000, 555/556). Den Mangel der Finanzierbarkeit des Vorhabens darf die Planfeststellungsbehörde hingegen nicht ignorieren. Eine Planung, die aus finanziellen Gründen nicht realisierbar ist, ist rechtswidrig und unzulässig. Ihr fehlt die Planrechtfertigung, weil sie nicht vernünftigerweise geboten ist. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb bei der Planaufstellung vorausschauend zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen (BVerwG, U.v. 20.5.1999 – 4 A 12/98 – NVwZ 2000, 555/556; U.v. 24.11.1989 – 4 C 41/88 – BVerwGE 84, 123/128). Dass diese Grundsätze auch für die luftverkehrsrechtliche Fachplanung gelten, hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 16. März 2006 (4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 200) klargestellt.
- 51 Die Kläger sind der Meinung, dass die voraussichtlichen Baukosten für alle Erweiterungsmaßnahmen die von der Beigeladenen geschätzten Kosten weit übersteigen würden. Die Beigeladene sei nicht in der Lage, diese Baukosten zu finanzieren, zumal auch der Flughafen bisher nur negative Betriebsergebnisse aufzuweisen habe.
- 52 Aus dem Vortrag der Kläger ergeben sich jedoch keine durchgreifenden Gesichtspunkte dafür, dass das Vorhaben nicht realisierbar wäre.
- 53 Nach den Angaben der Beigeladenen verfügt sie über die entsprechenden finanziellen Mittel, um den Ausbau der zentralen flugbetrieblichen Einrichtungen durchzuführen. Einzelne bauliche Anlagen sollen darüber hinaus gegebenenfalls im Wege eines Erbbaurechts durch Dritte errichtet und damit auch finanziert werden (Schriftsatz der



Beigeladenen vom 20.5.2015, Punkt 5.1.2, S. 17). Hiermit setzen sich die Kläger nicht substantiiert auseinander.

- 54 Hinzu kommt die finanzielle staatliche Unterstützung, die teilweise bereits zugesagt, teilweise in Aussicht gestellt wurde. Zur Finanzierung der Flugplatzinfrastrukturmaßnahmen soll ein Investitionszuschuss des Freistaats Bayern in Höhe von 50% der zuwendungsfähigen Kosten beitragen. Diese geplante Förderung von insgesamt 7,75 Mio. Euro (Fördersatz 50%) ist von der Europäischen Kommission bereits am 5. Juni 2013 genehmigt worden (LT-Drs. 17/3265, S. 2). Darüber hinaus besteht vonseiten des Freistaats Bayern grundsätzlich die Bereitschaft, für den Ausbau der Infrastruktur des Flughafens insgesamt 10 Mio. Euro bereit zu stellen (LT-Drs. 17/3265, S. 2). Dies entspricht der bisherigen Praxis. Der Freistaat Bayern hat dem Flughafen Memmingen bisher schon Investitionskostenzuschüsse in Höhe von ca. 7,5 Mio. Euro für die Konversion des ehemaligen Militärflugplatzes und den Aufbau zum zivilen Verkehrsflughafen gewährt (LT-Drs. 17/3265, S. 1). Im Übrigen wurden die bisherigen Investitionen und der Betrieb des Flughafens von der Beigeladenen finanziert. Nach den – unwidersprochen gebliebenen – Angaben der Beigeladenen hat die Beigeladene bereits ca. 20 Mio. Euro eigene Mittel investiert. Die Gesellschafter haben beschlossen, weitere 5 Mio. Euro Eigenmittel zur Verfügung zu stellen. Betriebsbeihilfen habe die Beigeladene nie in Anspruch genommen. Der Flughafen habe seit dem Jahr 2009 stets einen operativen Gewinn erwirtschaftet. Nur im Jahr 2011 sei insoweit eine Ausnahme zu verzeichnen gewesen. Lediglich bei Hinzurechnung von Zinsen, Abschreibungen und Steuern sei das Betriebsergebnis immer negativ gewesen (Niederschrift vom 27.5.2015, S. 5/6). Vor diesem Hintergrund ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben nicht realisierbar wäre. Soweit die Kläger auf Defizite im Betrieb des Flughafens abstellen, weist die Beigeladene darauf hin, dass diese Defizite vonseiten der Gesellschafter ausgeglichen worden seien (vgl. Niederschrift vom 27.5.2015, S. 6).
- 55 Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass dem Bau des Vorhabens unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen würden, wenn insbesondere berücksichtigt wird, dass die Erstellung und Finanzierung einzelner Anlagen im Wege des Erbbaurechts durch Dritte in Betracht gezogen wird. Die Art der Finanzierung entzieht sich insoweit der Nachprüfung durch die Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – juris Rn. 200).

56 Nach dem oben Gesagten fehlt es auch an hinreichenden Anhaltspunkten dafür, dass die Erbringung der Baukosten für die geplanten Anlagen etwa an der Kreditwürdigkeit oder an der Bereitschaft der Gesellschafter, das Vorhaben zu finanzieren, oder an der Unmöglichkeit, Bau und Finanzierung teilweise auf Dritte zu übertragen, scheitern würde. Ob die von den Klägern aufgrund einer „groben Abschätzung“ nach „Erfahrungswerten“ (vgl. Anlage K 18 zur Klagebegründung vom 22.5.2013, S. 28) angenommene Höhe der Baukosten realistisch ist, ist vor diesem Hintergrund nicht entscheidungserheblich. Der Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Höhe der Baukosten bedurfte es deshalb nicht. Der entsprechende Beweisantrag (Ziffer I, 1. Spiegelstrich, s. Niederschrift vom 2.6.2015, S. 10) war daher abzulehnen. Der Beweisantrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Frage der Finanzierbarkeit der zugelassenen Maßnahmen durch die Beigeladene war ebenfalls abzulehnen, weil es sich bei dieser Frage um eine Rechts- und Bewertungsfrage handelt, die eines Sachverständigenbeweises nicht zugänglich ist.

## II.

57 1. Die Zulassung des Nachtflugbetriebs in den Nachtrandstunden ist rechtlich nicht zu beanstanden.

58 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).

59 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 verkannt 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).

- 60 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:
- 61 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.
- 62 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.).

- 63 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.
- 64 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.
- 65 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.).

- 66 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 in Rede 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).
- 67 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.).
- 68 Gemessen an diesen Grundsätzen liegen hier die Voraussetzungen für die Zulassung des Nachtflugbetriebs in den Nachtrandstunden vor.

- 69 1.1 Nach der „Luftverkehrsprognose 2020/2025 für den Allgäu-Airport Memmingen“ der I\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\* 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 nach 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) verspätungsbedingt (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).
- 70 Ein Nachtflugbetrieb in den Nachtrandstunden entspricht auch den Planungszielen des Flughafens Memmingen.
- 71 Nach der luftrechtlichen Genehmigung vom 9. Juli 2004 ist der Verkehrsflughafen Memmingen 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 Memmingen zugelassenen Luftverkehr.
- 72 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.
- 73 Der Beklagte hat plausibel dargelegt, dass es besondere sachliche Gründe dafür gibt, dass ein bestimmter Verkehrsbedarf bzw. bestimmte Verkehrssegmente nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden können. Solche Gründe lassen sich hier insbesondere den Erfordernissen einer effektiven Flugzeug-Umlaufplanung entnehmen.

- 74 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.
- 75 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 Modellrechnungen analysiert.
- 76 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.
- 77 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.

den. 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.

- 78 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.
- 79 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. Süds Spanien und Canarische Inseln). Hier ergebe sich eine Erhöhung der sogenannten Off-Block-Zeit von 9 Stunden 45 Minuten auf 14 Stunden.
- 80 Vor diesem Hintergrund hat der Beklagte plausibel eine Verlängerung der Betriebszeit für Landungen zur Ermöglichung einer effektiven Umlaufplanung begrenzt auf 22.30 Uhr anerkannt.
- 81 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 Memmingen seine Heimatbasis hat, handelt (PFB A.II.3.1.3).
- 82 Der Einwand der Kläger, 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 Memmingen gegenwärtig verkehrenden Luftverkehrsgesellschaften bestehe, greift nicht durch.

- 83 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 Nachweis 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 Memmingen, 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.
- 84 Soweit die Kläger die Prognose im Hinblick auf die Flugpreisentwicklung infrage stellen, weil am Flughafen Memmingen – 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.

- 85 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).
- 86 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 Memmingen (1.3.2).
- 87 1.3.1 Unter Zugrundelegung der gutachterlichen Stellungnahmen von I\*\*\*\*\* erwartet der Beklagte, dass der Verkehrsflughafen Memmingen 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 Nord-europa 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).
- 88 Die hiergegen gerichteten Angriffe der Kläger erschöpfen sich in Argumenten, die sich auf den gegenwärtigen Verkehr am Verkehrsflughafen Memmingen beziehen. Dies gilt sowohl hinsichtlich des Einwands, dass in Memmingen derzeit nur „Punkt zu-Punkt Verkehr“ abgewickelt würde, als auch hinsichtlich des Einwands, dass die früheren Verbindungen des Flughafens Memmingen mit den Flughäfen Berlin und Hamburg aufgegeben worden seien und auch keine konkreten Anzeichen für die Einrichtung eines Drehkreuzes, von dem aus Flugbewegungen nach Memmingen

stattfinden würden, ersichtlich seien. Damit machen die Kläger jedoch nur geltend, dass kein standortspezifischer Bedarf bestehe. Hierauf kommt es jedoch nach der o.g. Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht an. Mit der Luftverkehrsprognose (s. z.B. S. 53 f.), die entsprechende in Betracht zu ziehende Drehkreuzflughäfen aufführt, setzen sich die Kläger insoweit nicht substantiiert auseinander.

- 89 Ob die Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Berlin infolge der vorhandenen Umsteigezeiten als Hub-Flughäfen für den Verkehrsflughafen Memmingen ausscheiden (Beweisantrag zum Thema Luftverkehrsprognose, Niederschrift vom 2.6.2015, S. 11), ist im vorliegenden Verfahren nicht entscheidungserheblich. Hier ist nur von Bedeutung, dass die genannten Flughäfen grundsätzlich als Hub-Flughäfen, die in den Nacht- und Randstunden – soweit zugelassen – angefliegen werden, in Betracht kommen. Nicht relevant ist dagegen, ob ein solches Angebot später tatsächlich in Anspruch genommen wird. Nach der nachvollziehbaren Prognose von I\*\*\*\*\* ist dies jedoch trotz der Umsteigezeiten zu erwarten. Der Beweisantrag war daher abzulehnen.
- 90 1.3.2 Die Zulassung von planmäßigen Landungen bis 23.00 Uhr für Luftfahrzeuge eines Luftfahrtunternehmens mit Heimatbasis am Verkehrsflughafen Memmingen 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).
- 91 Der Einwand der Kläger, der Beklagte lasse für die Annahme einer Heimatbasis insoweit ein bloßes „Wartungsereignis“ genügen, während die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts einen „Wartungsschwerpunkt“ voraussetze, trifft im Ergebnis nicht zu.
- 92 Der Beklagte lässt das bloße Abstellen eines Flugzeugs nicht ausreichen, sondern fordert vielmehr, dass das Flugzeug am Verkehrsflughafen Memmingen stationiert wird (PFB, S. 290). Planmäßige Landungen dürfen zwischen 22.30 Uhr und 23.00 Uhr nur durchgeführt werden, wenn an dem am Verkehrsflughafen Memmingen abgestellten Luftfahrzeug mindestens Wartungsereignisse durchgeführt werden, die die Kriterien eines Ramp-Checks (R-Check) erfüllen, oder wenn die Besatzung

dieses Luftfahrzeugs am Verkehrsflughafen Memmingen ihre Station hat (PFB A.II.3.1.3).

- 93 Bei dem sogenannten R-Check handelt es sich nicht nur – wie die Kläger meinen – 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 Memmingen voraus, der ihre Standortbindung stärkt (PFB, S. 294). Von daher kann durchaus von einem Wartungsschwerpunkt gesprochen werden.
- 94 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 00.00 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.
- 95 1.5 Vor diesem Hintergrund begegnet auch die Zulassung verspäteter Flüge aus den von der Planfeststellungsbehörde dargelegten Gründen keinen rechtlichen Bedenken. Auf die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses (S. 298 ff.) wird insoweit Bezug genommen.
- 96 2. Der Beklagte hat die Lärmschutzbelange in der Umgebung des Verkehrsflughafens Memmingen – und damit auch die diesbezüglichen klägerischen Betroffenhei-

ten – 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.

97 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 Fluglärmschutzgesetzes abschließend. Für eine einzelfallbezogene Bestimmung von Zumutbarkeitsgrenzen bleibt hiernach kein Raum.

98 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 Fluglärmschutzgesetzes im Übrigen auch keine Er-

stattungsansprüche für baulichen Schallschutz oder Ansprüche auf Außenwohnbereichsentschädigung 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.

- 99 Die Planfeststellungsbehörde geht – entgegen der Auffassung der Kläger – in ihrer Abwägung der Lärmschutzbelange nicht davon aus, dass ein wesentlicher Lärmzuwachs erst anzunehmen sei, wenn der äquivalente Dauerschallpegel am Tag oder in der Nacht um 2 dB(A) zunehmen würde.
- 100 Die Planfeststellungsbehörde hat vielmehr 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.).
- 101 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 – zugunsten der Kläger – 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). Die Klägerseite verwechselt mithin die Frage der Wesentlichkeit der baulichen Erweiterung eines Flugplatzes (§ 2 Abs. 2 Satz 4 FluglärmG) mit der Frage der Wesentlichkeit einer Lärmzunahme im Rahmen der Abwägung. Soweit im Rahmen der Abwägung auf die Erheblichkeit einer Lärmbelastung abgestellt wird oder abzustellen ist, hat die Planfeststellungsbehörde die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG herangezogen (so ausdrücklich bereits PFB 3.3.4.1, S. 210).

- 102 2.2 Die Auffassung der Kläger, ihre Lärmschutzbelange seien nicht mit dem hinreichenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden, weil die Zumutbarkeitsschwelle unter lärmmedizinischen Gesichtspunkten zu hoch angesetzt worden sei, geht fehl.
- 103 2.2.1 Das lärmmedizinische Gutachten „Zum Lärmschutzkonzept der Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem des Verkehrsflughafens Düsseldorf“ von PD Dr. Dr. R\*\*\* vom 9. November 2005, auf das sich die Kläger insoweit stützen, kritisiert die Zugrundelegung eines Maximalpegels von 19 x 99 dB(A) als Richtwert für die (verfassungsrechtliche) Zumutbarkeitsschwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen sei. Dieser Maximalpegel wurde von der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall weder als Richtwert für die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle noch für die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle zugrunde gelegt. Die von PD Dr. Dr. R\*\*\* in dem genannten Gutachten geübte Kritik, der Richtwert von 19 x 99 dB(A) entbehre einer sachlichen Begründung, ist insoweit mithin ohne Bedeutung.
- 104 2.2.2 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 Z\*\*\*\*\*) weist einen Dauerschallpegel von knapp unter 65 dB(A) tags und knapp über 55 dB(A) nachts auf (s. 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 schlüssiger Weise offen gelassen, weil Pegelwerte in diesem Bereich nicht zu erwarten seien (vgl. im Einzelnen PFB 3.3.4.8.6, S. 245 ff.).

- 105 2.2.3 Der Einwand der Kläger, es sei widersprüchlich, für die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle die Lärmwerte des Fluglärmschutzgesetzes nach § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 FluglärmG für allein maßgeblich zu erachten, weil dann die gesetzliche Vorschrift des § 40 Abs. 1 Nr. 10b LuftVZO, wonach ein lärmmedizinisches Gutachten einzuholen ist, überflüssig wäre, greift nicht durch.
- 106 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 u.a. – juris Rn. 180 m.w.N.) bestimmen die jeweils anwendbaren Lärmwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle und damit die Auslösewerte, bei deren Überschreiten der Vorhabenträger die Benutzung der benachbarten Grundstücke durch Erstattung der Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Schallschutzes sicher zu stellen sowie Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs zu leisten hat. Soweit die Lärmschutzbelange vom Regelungsanspruch des Fluglärmgesetzes erfasst sind, decken dessen Lärmgrenzwerte alle Schutzziele ab, die in der lärmmedizinischen Literatur diskutiert werden und die von dem im Planfeststellungsverfahren vorgelegten lärmmedizinischen Gutachten aufgegriffen werden. Damit ist die Planfeststellungsbehörde im Interesse einer Verbesserung der Rechtssicherheit und der Verfahrensbeschleunigung in Zukunft grundsätzlich der Verpflichtung enthoben, jedenfalls bei der Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze Erkenntnissen der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung nachzugehen (vgl. BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4001/10 – BVerwGE 141, 1 Rn. 167). Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Planfeststellungsbehörde gehindert wäre, auf der Grundlage des § 9 Abs. 2 LuftVG für atypi-



sche, vom Regelungsanspruch des Fluglärmschutzgesetzes nicht erfasste Situationen Schutzanforderungen in ihr Lärmschutzkonzept einzubauen (BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 u.a. – juris Rn. 184). Insoweit können unter besonderen Voraussetzungen im Einzelfall lärmmedizinische Erkenntnisse Bedeutung bei der abwägenden Entscheidung über einzelne Betriebsregelungen oder die Ermittlung atypischer Situationen erlangen (vgl. HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08 – juris Rn. 609; hierzu auch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 u.a. – juris Rn. 192). Davon geht auch die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall aus. Eine atypische Situation im Sinn dieser Rechtsprechung hat die Planfeststellungsbehörde auf dieser Grundlage indes ohne Rechtsfehler verneint (PFB 3.3.4.2.3, S. 216).

- 107 2.2.4 Der sinngemäße Einwand, eine Absenkung der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze sei im Hinblick auf die jeweilige individuelle Situation betroffener Bewohner, insbesondere bei Kindern, erforderlich, geht jedenfalls im Ergebnis fehl.
- 108 Schon § 9 Abs. 2 LuftVG liegt zugrunde, dass Maßnahmen zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind. Die nach § 9 Abs. 2 LuftVG gebotene grundstücksbezogene Betrachtungsweise lässt es jedoch nicht zu, die Frage der Erheblichkeit der Beeinträchtigung von den konkreten Nutzungsverhältnissen eines Grundstücks zu einem bestimmten Zeitpunkt abhängig zu machen. Dies schließt die Berücksichtigung besonderer Umstände der Person des Eigentümers oder Nutzers aus (BVerwG, U.v. 29.1.1991 – 4 C 51/89 – BVerwGE 87, 332/386). Besondere Empfindlichkeiten, gesundheitliche Indispositionen oder sonstige persönliche Eigenheiten haben insoweit außer Betracht zu bleiben. Was der Nachbarschaft an Beeinträchtigungen abverlangt werden kann, ist vielmehr anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabs zu bestimmen (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – juris Rn. 325). Von diesem typisierenden und generalisierenden Maßstab geht auch das Fluglärmschutzgesetz (§ 9 i.V.m. § 2 Abs. 2 FluglärmG) aus. Der pauschalierende Ansatz des Fluglärmschutzgesetzes knüpft an das mit Wohnraum bebaute Grundstück an und nicht an die jeweilige individuelle Situation der betroffenen Bewohner. Damit sind die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG auch für Bevölkerungsgruppen maßgeblich, die von der Klägerseite als besonders schutzbedürftig angesehen werden, insbesondere bei Kindern, alten und kranken Menschen und auch bei Personen, die aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit besonders unter dem Fluglärm leiden. Abweichende Regelungen im Einzel-

fall, insbesondere bei atypischen Problemlagen, bleiben hiervon unberührt. Solche atypischen Sondersituationen sind hier jedoch nicht ersichtlich.

- 109 Auch das im Planfeststellungsverfahren vorgelegte lärmmedizinische Gutachten von Prof. Dr. med. S\*\*\*\*\* vom 18. Mai 2011 kommt zu dem Ergebnis, dass die mit dem Fluglärmschutzgesetz normierten Grenzwerte dem Stand der lärmmedizinischen Forschung entsprechen (s. S. 68 f. des lärmmedizinischen Gutachtens). Insbesondere seien nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand besondere Betrachtungen von Kindern und Jugendlichen in den Wohnbereichen nicht erforderlich (S. 58/59 des lärmmedizinischen Gutachtens). Die hieran von der Klägerseite geübte Kritik überzeugt jedenfalls im Ergebnis nicht. Denn auch der Gutachter Prof. Dr. S\*\*\*\*\* gelangt – wohl entgegen der Auffassung der Kläger – zu dem Ergebnis, dass bei Kindern eine grundsätzliche Schutznotwendigkeit besteht. Ebenso ist nach den Erläuterungen des in der mündlichen Verhandlung von der Beigeladenen zugezogenen Lärmwirkungsforschers Prof. Dr. P\*\*\*\*\* davon auszugehen, dass die erlassenen Lärmenschutzgesetze als wirksam zu beurteilen sind. Dies bestätigten auch neuere Studien (Niederschrift vom 2. Juni 2015, S. 8).
- 110 2.3 Die Rüge der Gemeinde W\*\*\*\*\*, die Lärmbetroffenheit ihrer kommunalen Einrichtungen sei im Rahmen der Abwägung nicht hinreichend berücksichtigt worden, trifft nicht zu.
- 111 2.3.1 Die Lärmbetroffenheit des Seniorenheims kann die Gemeinde W\*\*\*\*\* nicht geltend machen, weil sie – ausweislich des Grundbuchs des Amtsgerichts M\*\*\*\*\* (Bd. 37 Bl. 1326) – nicht Eigentümerin des Seniorenheims am Schulweg ist. Es handelt sich auch um keine gemeindliche Einrichtung.
- 112 2.3.2 Hinsichtlich der kommunalen Einrichtungen Schule und Kindergarten ergeben sich nach dem schalltechnischen Gutachten der Firma A\*\*\*\* Lärmwerte von 54,1 dB(A) tags im Prognose-Nullfall und 54,9 dB(A) tags im Prognose-Planfall 2025 (Volksschule) bzw. von 54,4 dB(A) tags im Prognose-Nullfall und 55,2 dB(A) tags im Prognose-Planfall 2025 (Kindergarten). Diese Lärmwerte (s. hierzu im Einzelnen Tabelle 2 und Tabelle 11 des schalltechnischen Gutachtens der Firma A\*\*\*\*, S. 13 bzw. S. 27) liegen knapp unterhalb bzw. knapp oberhalb der Lärmwerte der Tag-Schutzzone 2 nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG. Die Einordnung der Planfeststellungsbehörde in die Tag-Schutzzone 2 ist deshalb jedenfalls nicht zu beanstanden.

Dass Schule und Kindergarten in der Nachtzeit genutzt würden, ist nicht ersichtlich. Auf die Lärmwerte, die für die Nachtzeit prognostiziert wurden, kommt es deshalb insoweit nicht an.

- 113 Auch der Einwand der Gemeinde, die Zumutbarkeitsschwellen würden jedenfalls durch die Gesamtlärmbelastung, insbesondere im Hinblick auf die zusätzliche Belastung durch den Straßenverkehr der Autobahn A 96 und den Schienenverkehr, nicht eingehalten, greift hier nicht durch. Denn selbst verfassungsrechtlich bedenkliche Lärmwerte, wie sie die Klägerin für ihre Grundstücke offenbar geltend machen will, bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage für eine in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (stRspr, vgl. z.B. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 5/07 – juris Rn. 17). Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Denn ausweislich des lärmphysikalischen Gutachtens vom 20. Mai 2011 ergibt sich (vgl. dort die Einzelpunktnachweise auf S. 28), dass Fluglärm, der von dem am Tage bestandskräftig mit Änderungsgenehmigung vom 9. Juli 2004 zugelassene Flugbetrieb ausgeht im Prognose-Null- und im Prognose-Planfall 2025 an beiden vorgenannten Immissionsorten (Schule und Kindergarten) um lediglich 0,8 dB(A) zunimmt. Damit ist nach der genannten Rechtsprechung eine dem planfestgestellten Ausbau des Verkehrsflughafens zuzurechnende Erhöhung des Gesamtlärms durch Fluglärm zur Tagzeit lärmphysikalisch irrelevant, weil die Pegelerhöhung weniger als 1 dB(A) beträgt (vgl. Reidt/Fellenberg in Landmann/Rohmer, Umweltrecht Bd. III, § 3 FluglärmG Rn. 9). Daraus ergibt sich, dass der Ausbau des Verkehrsflughafens Memmingen keinen kausalen Beitrag zu einer erhöhten Gesamtlärmbelastung liefern würde. Ein relevanter Lärmbeitrag, der für die genannten kommunalen Einrichtungen vom Schienenverkehr herrühren könnte, braucht deshalb nicht weiter untersucht zu werden. Insoweit wird ergänzend auf die zutreffenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (S. 319 ff.) verwiesen.
- 114 Der Beweisantrag (Thema Lärm, Ziffer IV. 7. Spiegelstrich) war schon deshalb abzulehnen, weil die Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Gesamtlärmbelastung der gesamten Gemeinde im Hinblick auf ihr eingeschränktes Rügerecht bezüglich der Themen gemeindliche Einrichtungen, gemeindliches Eigentum sowie Planungshoheit (§ 38 BauGB) nicht in Betracht kommt.
- 115 2.4 Auch die individuellen Lärmschutzbelange der Kläger werden in vollem Umfang gewahrt.

- 116 2.4.1 Die tagsüber an klägerischen Grundstücken im Planungsfall 2025 zu erwartenden äquivalenten Dauerschallpegel liegen innerhalb eines breiten Spektrums der Intensität der Lärmbetroffenheit bis zu knapp unter 65 dB(A) tags und knapp über 55 dB(A) nachts (s. Abb. 7, S. 30 des lärmphysikalischen Gutachtens). Dieses Spektrum von Lärmbetroffenheiten hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer fachplanerischen Abwägung ausführlich und angemessen gewürdigt (PFB S. 252 ff. und S. 305 ff.). Hierbei braucht sie naturgemäß nicht auf jeden Einzelfall in jeder Einzelheit gesondert und ausdrücklich einzugehen; der Grundsatz der Konfliktbewältigung wird dadurch jedenfalls nicht verletzt. Soweit sich aus der zu erwartenden Lärmbelastung für einen Teil der im Eigentum der Kläger stehenden Objekte und Einrichtungen Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für Maßnahmen des baulichen Schallschutzes bzw. auf die Gewährung von Außenwohnbereichsentschädigung ergeben, sind diese nicht Gegenstand des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses und des vorliegenden gerichtlichen Verfahrens. Übernahmeansprüche sind ausgeschlossen, weil die insoweit vorausgesetzten schwerwiegenden Betroffenheiten nicht vorliegen. Soweit die besondere Schutzbedürftigkeit von Kindern als nicht hinreichend gewürdigt angesehen wird, wird auf die obigen Ausführungen unter 2.2.4 verwiesen.
- 117 2.4.2 Die Rüge der Kläger, im Wohngebiet Hoppenriedweg würde unter Berücksichtigung des gewerblichen Lärms ein gesundheitsgefährdender Gesamtlärm entstehen, greift nicht durch.
- 118 Nach dem schalltechnischen Gutachten von A\*\*\*\* vom 2. November 2011 wird insoweit auch unter Berücksichtigung des ungünstigsten Falls, nämlich von 62,5 dB(A) tags und 52,0 dB(A) nachts, kein gesundheitsgefährdender Gesamtlärm eintreten.
- 119 Die nicht hinreichend substantiierte gegenteilige Behauptung der Kläger vermag diese fachliche Aussage nicht zu erschüttern. Der entsprechende Beweisantrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens war deshalb abzulehnen.
- 120 2.4.3 Nach dem vorliegenden A\*\*\*\*-Gutachten wird die Grenze zur Gesundheitsgefahr (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) auch dann nicht überschritten, wenn man den Lärm von der Autobahn A 96 in die Lärmberechnung einbezieht. Der Beweisantrag der Kläger des Verfahrens 8 A 13.40041 (Thema Lärm Ziffer III. 4. Spiegelstrich)

war deshalb abzulehnen Die bloße Behauptung, der Gesamtlärm würde die Schwelle zur Gesundheitsgefahr überschreiten, vermag die gutachterlichen Aussagen nicht zu erschüttern.

- 121 2.4.4 Auch der Beweisantrag der Klägerin des Verfahrens 8 A 13.40042 (Thema Lärm, Ziffer III. 5. Spiegelstrich) war abzulehnen, weil der vom Gewerbegebiet, einschließlich Diskothek, ausgehende Lärm dem Vorhaben nicht (kausal) zuzurechnen ist. Nach dem lärmphysikalischen Gutachten von A\*\*\*\* erreicht der für den Planfall prognostizierte Fluglärm am Grundstück der Klägerin des Verfahrens 8 A 13.40042 nicht einmal die Abwägungsschwelle. Der dem Vorhaben zuzurechnende Fluglärm ist damit nicht geeignet, einen relevanten, kausalen Beitrag zu einer Überschreitung der Grenze zur Gesundheitsgefahr durch den Gesamtlärm zu leisten. Die bloße gegenteilige Behauptung der Klägerin vermag die fachlichen Aussagen nicht zu erschüttern.
- 122 Der Beweisantrag, ein Sachverständigengutachten zu der Behauptung einzuholen, dass die maximalen Einzelschallpegel durch den Flugverkehr am Verkehrsflughafen Memmingen am südöstlichen Ortsrand von U\*\*\*\*\* über 85 dB(A) liegen, war abzulehnen. Für diese Behauptung fehlt es an jeder entscheidungsrelevanten Tatsachengrundlage. Nach dem Fluglärmschutzgesetz kommt es – jedenfalls für die Lärmwerte am Tag – nicht auf Maximalpegel an, wie bereits oben dargelegt wurde. Dass nachts derartige Maximalpegel zu erwarten seien, wird in dem Beweisantrag nicht einmal behauptet. Insoweit fehlt es auch an jeder Differenzierung zwischen Tag- und Nachtwerten, so dass der Beweisantrag nicht hinreichend konkret ist. Die von den Klägern unter Beweis gestellten Maximalpegel von über 85 dB(A) hätten im Übrigen nur dann entscheidungserhebliche Bedeutung, wenn sie bei einem der Kläger zu gesundheitsgefährdenden und deshalb unzumutbaren Folgen führen könnten. Nach der Rechtsprechung wird aber ein „kritischer Toleranzwert“ zur Vermeidung von Gesundheitsschäden/Krankheiten allenfalls bei Überschreiten eines Maximalpegels von 19 x 99 dB(A) angenommen (vgl. HessVGH, B.v. 14.10.2003 – 2 A 2796/01 – juris Rn. 129, bezogen auf die Rechtslage vor Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes). Wissenschaftliche Erkenntnisse, dass eine Gesundheitsgefährdung bei einem Maximalpegel von (1x) über 85 dB(A) anzunehmen wäre, wurden von den Klägern nicht dargelegt und sind auch nicht ersichtlich. Auch aus dem von den Klägern vorgelegten Gutachten von Priv.-Doz. Dr. Dr. R\*\*\* (Anlage K 17 zur Klagebegründung) lässt sich hierzu nichts entnehmen. Ein Maximalpegel von 19 x 99 dB(A)

ist überdies nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde für das gesamte vom Fluglärm betroffene Gebiet nicht zu erwarten (PFB C III 3.3.4.8.6, S. 247). Außerdem wurde für das einzige in diesem Gebiet entscheidungsrelevante Wohngebiet im Süden von U\*\*\*\*\* von dem Lärmgutachter A\*\*\*\* festgestellt, dass dort mit einem Fluglärm von tags 60,8 dB(A) und nachts 53,9 dB(A) zu rechnen ist. Eine Überschreitung gesundheitsgefährdender Werte ist deshalb hier nicht zu erwarten.

- 123 2.4.5 Abwägungsfehler sind auch nicht im Hinblick auf etwaige Immobilienwertverluste oder Mieteinbußen, die insbesondere durch Lärmeinwirkungen verursacht würden, ersichtlich. Planbedingte Wertverluste an unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG stehenden Privatgrundstücken sind als private Belange im Rahmen der planerischen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Es bleibt der Planfeststellungsbehörde dabei unbenommen, solche Wertminderungen nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen – wie dies hier aus sachlichen Gründen geschehen ist (vgl. PFB, S. 501 ff.) – im Rahmen der fachplanerischen Abwägung hinter gegenläufigen Interessen zurücktreten zu lassen. Die Grenze der Abwägungsdisproportionalität ist hierbei erst dann erreicht, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Das Eigentum darf in seinem Wert nicht so weit gemindert werden, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülse übrig bleibt (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 404 m.w.N.). Vermindert sich der Verkehrswert eines Grundstücks um nicht mehr als 20%, kann noch keine Rede davon sein, dass das Grundeigentum praktisch funktionslos wird (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 406; vgl. auch BVerfG, B.v. 23.2.2010 – 1 BvR 2736/08 – NVwZ 2010, 512 Rn. 49 f.).
- 124 Eine derartige Wertminderung durch das Vorhaben ist hier in keinem Fall ersichtlich.
- 125 Soweit der Kläger M\*\*\*\*\* eine Verkehrswertermittlung vorgelegt hat (K 16 zur Klagebegründung), ergibt sich hieraus noch kein von dem Vorhaben verursachter Wertverlust. Der in der Wertermittlung angesetzte Abschlag wegen Fluglärms von 40% des Bodenwerts soll offenbar den Grundstückswert zum Zeitpunkt des Wertgutachtens (11.7.2011) wiedergeben; dieser Wertbemessungszeitpunkt liegt lange vor dem Erlass des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses.

- 126 3. Das planfestgestellte Vorhaben hält die naturschutzrechtlichen Vorschriften ein. Abwägungsfehler liegen nicht vor.
- 127 3.1 Hinsichtlich der (hier relevanten) Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sind keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt. Dabei ist insoweit zu berücksichtigen, dass hier nur zu prüfen ist, ob Verbotstatbestände im Zusammenhang mit dem verfahrensgegenständlichen Ausbau des Flughafens und der Zulassung des Nachtflugbetriebs in den Nachtrandstunden erfüllt werden.
- 128 3.1.1 Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (Tötungsverbot, Störungsverbot und Schädigungsverbot) werden nach der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) der G\*\*\*\*\* \*\*\* \*\*\*\*\* 2011) weder hinsichtlich der untersuchten Fledermausarten noch hinsichtlich der betroffenen europäischen Vogelarten erfüllt. Diese naturschutzfachliche Einschätzung ist aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden. Auf die zutreffenden Ausführungen hierzu im Planfeststellungsbeschluss (unter III. 3.6.1.2.3.2, S. 388 ff.) wird insoweit Bezug genommen. Dabei wurden auch die Einwendungen des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\* hinsichtlich fachlicher Defizite bei Fledermäusen zutreffend gewürdigt (PFB S. 410 ff.). Dies gilt insbesondere für den Einwand des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\* das Jagen durch Fledermäuse im Bereich der Start- und Landebahn sei nicht berücksichtigt worden, obwohl eine derartige Nutzung des Gebiets zum Durchflug in großen Höhen aufgrund der Nachweise in M\*\*\*\*\* und in Bereichen südlich des Plangebiets sehr wahrscheinlich sei (s. hierzu PFB S. 411). Dies wird auch durch die Stellungnahmen der G\*\* im gerichtlichen Verfahren sowie von der unteren Naturschutzbehörde bestätigt. Die G\*\* hat hierzu in ihrer fachlichen Stellungnahme vom 10. Juni 2015, ergänzend zu den Stellungnahmen vom 30. März 2015 und 18. November 2013 und der saP nochmals zusammenfassend festgestellt, dass sich mit den zusätzlichen Flugbewegungen keine signifikante Risikoerhöhung verbinde. Durch die im Einzelfall nicht auszuschließenden Kollisionen werde die Reproduktionsrate der lokalen Populationen der betroffenen Fledermausarten nicht beeinträchtigt, so dass sich der in der saP mit „B“ (gut) bewertete Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Populationen nicht verschlechtere. Sowohl die Größe und das Verbreitungsgebiet der Populationen als auch die Größe und Qualität der Habitate sowie die Populationsgrößen würden in ihrem aktuellen Zustand bestehen bleiben. Demnach sei auch auf Landesebene innerhalb der biogeografischen Region für die Populationen der betroffenen Arten davon auszugehen, dass sie in einem günstigen Erhaltungszustand verblieben

bzw. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert werde. Da keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen zu besorgen sei, seien aus fachlicher Sicht populationsstützende Maßnahmen im vorliegenden Fall entbehrlich (s. Stellungnahme vom 10.6.2015, S. 2/3). Diese fachliche Einschätzung hat der Dipl.-Biologe Dr. M\*\*\*\*\* in der mündlichen Verhandlung nochmals überzeugend begründet (s. Niederschrift vom 28.5.2015, S. 10). Zudem hat auch die höhere Naturschutzbehörde mit Blick auf den besonderen Artenschutz für Fledermäuse die Bewertung des Büros G\*\* für zutreffend erachtet (s. Bl. 346 der Verfahrensakten). Die Einwände des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\* hiergegen greifen insoweit schon im Hinblick auf die naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative der Planfeststellungsbehörde nicht durch.

- 129 3.1.2 Darüber hinaus hat der Beklagte den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern zum 1. März 2013 auf S. 32 nach Gliederungsziffer A.IV.3 mit ergänzendem Beschluss vom 15. Juni 2015 um eine Ziffer 4. ergänzt, wonach für artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auf der Grundlage von § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 LuftVG, Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG i.V.m. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 Satz 2 BNatSchG für acht Fledermausarten vorsorglich eine Ausnahme von dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt wird. Auf den Ergänzungsbescheid vom 15. Juni 2015 wird insoweit Bezug genommen; rechtliche Bedenken sind insoweit im Hinblick auf die vorstehenden naturschutzfachlichen Erläuterungen der Fachbehörden und Gutachter nicht ersichtlich.
- 130 3.1.3 Soweit der Kläger B\*\*\* \*\*\*\*\* auch unter Einbeziehung der Ausnahmeerteilung noch Ermittlungsdefizite zu erkennen glaubt, kann der Senat dieser Auffassung nicht folgen.
- 131 Der Einwand, dass in der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung keine Aussage zum Thema Verschlechterung der Erhaltungszustände der betroffenen Arten gemacht worden seien, trifft nicht zu.
- 132 In dem Ergänzungsbeschluss vom 15. Juni 2015 (S. 3/4) sind umfangreiche Ausführungen zur etwaigen Beeinträchtigung der Erhaltungszustände der lokalen Populationen der hier betroffenen Fledermausarten im Hinblick auf etwaige Kollisionen mit Flugzeugen enthalten. Es wurde nachvollziehbar dargelegt, dass die Zunahme von Flugbewegungen, insbesondere auch durch die Nachtflüge, zu keiner signifikanten



Risikoerhöhung führen und vereinzelte Kollisionen die günstigen Erhaltungszustände nicht verschlechtern. Zudem hat dem die untere Naturschutzbehörde vollinhaltlich zugestimmt (Schreiben vom 12.6.2015). Der Planfeststellungsbehörde steht insoweit überdies eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zur Seite (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 65 f. m.w.N.). Das gilt auch hinsichtlich der Ausnahmegenehmigung soweit behauptet wird, ihr fehle eine ausreichende (Ermittlungs-)Grundlage.

- 133 Von einem Ermittlungsdefizit kann im Hinblick auf die der saP zugrunde gelegten Ermittlungen, die auch von der höheren Naturschutzbehörde nicht beanstandet wurden, nicht die Rede sein. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der allgemeine Artenschutz – anders als in Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL – kein formalisiertes Prüfungsverfahren kennt. Der auch europarechtlich verankerte Verhältnismäßigkeitsgrundsatz wird in diesem Zusammenhang nicht verfehlt, wenn – wie hier – nach den Darlegungen der Naturschutzbehörden, insbesondere auch in der mündlichen Verhandlung, von einem hinreichenden Erkenntnisgewinn der naturschutzfachlichen Untersuchungen auszugehen ist. Erforderlich, aber auch ausreichend ist insoweit eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 8 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 56 f.)
- 134 Gemessen an diesen Grundsätzen konnte der Kläger B\*\*\* \*\*\*\*\* keine entscheidungsrelevanten Ermittlungsdefizite, insbesondere hinsichtlich der Bestandserfassung der in Betracht kommenden Fledermausarten, aufzeigen. Diese sind im Ergänzungsbeschluss (nochmals) im Einzelnen aufgeführt (S. 2 oben); darauf wird Bezug genommen.
- 135 Das Gleiche gilt im Ergebnis für den räumlichen und zeitlichen Ermittlungsrahmen der saP. Es ist nicht ersichtlich, dass insoweit Defizite vorlägen mit der Folge, dass erhebliche negative Auswirkungen auf Vögel und Fledermäuse, insbesondere in den An- und Abflugschneisen, nicht ausgeschlossen werden könnten. Auch insoweit gilt, dass Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“, wie sie der Kläger B\*\*\* \*\*\*\*\* letztlich fordert, nicht veranlasst sind (vgl. auch BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 54; B.v. 13.3.2008 – 9 VR 9/07 – juris Rn. 31; B.v. 18.6.2007 – 9 VR 13/06 juris Rn. 20).

- 136 Vor diesem Hintergrund war auch der Beweisantrag zum Thema Naturschutz (Ziffer V 2. Spiegelstrich), ein Sachverständigengutachten zum räumlichen und zeitlichen Ermittlungsraum der saP einzuholen, abzulehnen. Denn die Einholung eines weiteren Gutachtens war insoweit schon im Hinblick auf die nachvollziehbaren und überzeugenden naturschutzfachlichen Stellungnahmen, die von der Beigeladenen vorgelegt wurden, sowie die Darlegungen der Naturschutzbehörden nicht erforderlich, zumal auch insoweit der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zukommt.
- 137 Auch hinsichtlich der besonders geschützten Vogelarten sind die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht erfüllt. Auf die zutreffenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (unter 3.6.1.2.3.3, S. 398 ff.) wird insoweit Bezug genommen.
- 138 Der Einwand des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\*, die Gefährdungen vor allem der Rast- und Zugvögel seien dabei nicht hinreichend berücksichtigt worden, überzeugen im Hinblick auf die fachliche Bewertung des Büros G\*\* nicht. Die G\*\* hat in ihrer abschließenden Stellungnahme vom 10. Juni 2015 festgestellt, dass weder im Umfeld des Benninger Rieds noch im Bereich der Start- und Landebahn und der unmittelbar angrenzenden An- und Abflugflächen Brut-, Rast- und Zugvögel erheblich gestört oder einem signifikanten erhöhten Kollisionsrisiko ausgesetzt würden. Maßgeblicher Referenzzustand für die Einschätzung sei der Prognose-Nullfall 2025 mit einer bereits deutlichen Intensivierung des Flugbetriebs. Auch in den Stellungnahmen vom 30. März 2013 und vom 18. November 2013 hat die G\*\* bereits nachvollziehbar dargelegt, dass das planfestgestellte Vorhaben keine neuen Eingriffe bewirken würde, weil die inrede stehenden Flächen seit Jahrzehnten durch Flugbetrieb geprägt seien, der besonders bei Brutvögeln, aber auch bei Rastvögeln Gewöhnungseffekte plausibel annehmen lasse. Gerade auf solche Gewöhnungseffekte geht die Klägerseite nicht substantiiert ein. Außerdem hat sie auch nicht nachvollziehbar und substantiiert dargelegt, dass insbesondere Rast- und Zugvögel gerade durch den Nachtflugbetrieb gefährdet würden.
- 139 3.2 Entgegen der Auffassung des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\* sind auch die Ersatzmaßnahmen E 2 bis E 4, die zur Kompensation von Eingriffen wegen Verlustes der Bodenfunktionen, der Vegetationsstrukturen und der ökologischen Funktion dienen sollen, als Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 BNatSchG 2010 geeignet.

- 140 Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG 2010 ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.
- 141 In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist dabei geklärt, dass die Behörde zur Kompensation des Eingriffs wegen eines naturschutznäheren Endziels auch Maßnahmen ergreifen darf, die zunächst eine Beeinträchtigung des bestehenden naturhaften Zustands darstellen. Erweist sich die Maßnahme in der naturschutzfachlichen Gesamtbilanz als günstig, stellt sie also insbesondere eine wesentliche Verbesserung des bestehenden Zustands dar, bedarf der mit der Maßnahme zunächst bewirkte Eingriff keiner weiteren Kompensation durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die an sich erforderliche Kompensation geht in die ökologische Gesamtbilanz regelmäßig ein (BVerwG, B.v. 28.1.2009 – 7 B 45/08 – NVwZ 2009, 521 juris Rn. 20; GB.v. 10.9.1998 – 4 A 35/97 – juris Rn. 33; B.v. 19.9.2014 – 7 B 6/14 – juris Rn. 18).
- 142 Bezüglich der hier strittigen Ersatzmaßnahmen E 2 bis E 4 werden im Planfeststellungsbeschluss detailliert die einzelnen dort festgesetzten Verbesserungsmaßnahmen begründet (s. 3.6.3.4.3.2 bis 3.6.3.4.4, S. 426 ff. des PFB). Danach dürfen die Eingriffe erst erfolgen, wenn eine Kompensation nachgewiesen ist. Zusätzliche Kompensationsmaßnahmen durch Ersatzmaßnahmen auf weiteren Grundstücken kommen nicht in Betracht.
- 143 Die Maßnahme E 2 sieht für mehrere Grundstücke im Gemeindegebiet U\*\*\*\*\* auf insgesamt 0,71 ha eine Ausdehnung und Optimierung des großflächigen Feuchtwiesenlebensraums „Kerngebiet H\*\*\*\*\*“ vor. Die Maßnahme dient insbesondere als Ersatz für weggefallene Vegetationsstrukturen und Tierlebensräume, vor allem für Gebüsch- und Heckenbrüter. Es handelt sich hierbei um die Extensivierung von Intensivgrünland westlich des Naturschutzgebiets „H\*\*\*\*\*“. Dort soll die Intensivbewirtschaftung eingestellt und Düngung künftig unterbleiben. Die Extensivierung kann durch zweimalige Mahd pro Jahr oder durch extensive Beweidung erfolgen (vgl. I.E. PFB, S. 426 f.).
- 144 Der Einwand des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\*\*, eine Aufwertung der Fläche sei nur begrenzt sinnvoll, weil sie schon heute keine Fettwiese mehr sei und zudem eine weite-

re Bepflanzung (Wildgehölz-Hecke) deren Charakter als offene Wiesenlandschaft mit Wiesenbrütern widerspreche, greift nicht durch. Das Planungsbüro P\*\*\*\*\* \*\*\* \*\*\*\*\* (im Folgenden: Planungsbüro) hat in seiner naturschutzfachlichen Stellungnahme vom 7. November 2013 schon im Hinblick auf das dortige (erhebliche) Vorkommen des Wiesenfuchsschwanzes plausibel dargelegt, dass es sich bei der Fläche, jedenfalls zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses, um eine Fettwiese gehandelt habe. Ebenso plausibel wurde der Charakter einer offenen Wiesenlandschaft entlang des vorhandenen Waldrands verneint, wie auch beim gerichtlichen Augenschein festgestellt werden konnte (vgl. Fotos zur Niederschrift vom 4. Dezember 2014). Das Planungsbüro weist zudem darauf hin, dass in diesem Bereich weder historisch noch aktuell Vorkommen von Wiesenbrütern nachgewiesen seien.

- 145 Mit der Ersatzmaßnahme E 3 werden auf dem Grundstück FINr. \*\*\* der Gemarkung I\*\*\*\*\*, das bislang als Intensivgrünland genutzt wird, Biotope der Auenlandschaft in vier Teilbereichen entwickelt. Während der Großteil der Fläche die Herstellung eines extensiven Auengrünlands auf ca. 1,6 ha vorsieht, wird auf insgesamt ca. 0,2 ha ein Magerwiesenbereich durch Oberbodenabtrag sowie durch Aussaat einer Magerwiesenmischung geschaffen. Außerdem erfolgt die Anlage von wechselfeuchten Bereichen durch Oberbodenabtrag zur Gestaltung flacher Wiesenmulden auf ca. 0,17 ha. Des Weiteren wird eine Kleingewässerkette aus vier Tümpeln und einem Weiher geschaffen (vgl. PFB, S. 427 f.).
- 146 Die Bewertung der für die Ersatzmaßnahme E 3 I\*\*\*\*\* vorgesehenen Fläche als extensive Wiese, die die „Entwicklungsziele Magerwiese und extensives Auengrünland“ schon teilweise erreicht hätten, ist nicht nachvollziehbar, weil diese Fläche bis 2011 noch als Intensivgrünland genutzt wurde, wie das Planungsbüro nachvollziehbar dargelegt hat. Die vorgesehenen Maßnahmen, Umgestaltung durch Oberbodenabtrag, Flachmulden und Kleingewässergestaltung können daher auch nicht – wie der Kläger B\*\*\* \*\*\*\*\* meint – als bloße „Erhaltungspflege“ eingestuft werden.
- 147 Die Ersatzmaßnahmen E 4 (O\*\*\*\*\* ) umfasst auf einer Gesamtfläche von 1,685 ha die Schaffung einer temporär wasserführenden Flutmulde und eine Uferabflachung der westlichen Güz (FINr. \*\*\*\* der Gemarkung O\*\*\*\*\* und entlang des Wiesengrabens). Daneben wird die Grünlandnutzung extensiviert. Auf den Grundstücken FINr. \*\*\*\*\* \*\*\*\* und \*\*\*\* der Gemarkung O\*\*\*\*\* werden Flachmulden und Hoch-

staudensäume angelegt bzw. entwickelt und die Grünlandnutzung extensiviert (vgl. i.E. PFB, S. 428 f.).

- 148 Die Kritik des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\* , die Ersatzmaßnahmen E 4 seien als Ersatzmaßnahmen weitgehend nicht anzuerkennen, weil sich die Flächen bereits in einem guten ökologischen Zustand und (teilweise) auch in einem FFH-Gebiet befänden, geht nach dem oben Gesagten fehl. Das Planungsbüro hat detailliert und plausibel für alle betroffenen Grundstücke (FINr. \*\*\*\*\* \*\*\*\* und \*\*\*\*) das vorhandene Aufwertungspotenzial dargelegt, das durch die o.g. Maßnahmen optimal genutzt werden solle. Durch Düngerverzicht und nur noch zweimalige Mahd sei es möglich, die Fläche FINr. \*\*\*\* zur binsen- und seggenreichen Nasswiese, langfristig in Richtung Streuwiese, zu entwickeln. Durch Flachmuldengestaltung könne die ursprüngliche autotypische Standortvielfalt wieder renaturiert werden. Ähnliches gelte für die Fläche FINr. \*\*\*\*. Die Fläche FINr. \*\*\*\* könne durch weitere Extensivierung anspruchsvollere oder gar seltene Feuchtwiesenarten hervorbringen. Insoweit bestätigte auch die untere Naturschutzbehörde in der mündlichen Verhandlung, dass eine Aufwertung jedenfalls im Bereich der Ränder der Fläche möglich sei (s. Niederschrift vom 28.5.2015, S. 9). Hinsichtlich der FINr. \*\*\*\* (östlich der Günz) könne u.a. durch die Beseitigung des Uferverbau und der zusätzlichen Abflachung des Günzufers die natürliche Gewässerdynamik in einer Bachkurve der westlichen Günz gefördert werden.
- 149 Die naturschutzfachliche Kompensation erfolgt bei der Ersatzmaßnahme E 5 auf einer Fläche von insgesamt 1,921 ha durch Optimierung, Erweiterung und Verbund von bestehenden Biotopflächen im Bereich des FFH-Gebiets „K\*\*\*\*\* \*\* \*\*\_. \*\*\*\*\*“ , Teilfläche westlich von O\*\*\*\*\*), sowie durch Renaturierung und Nährstoffpufferung des Quelllaufs des Boschachbaches (vgl. i.E. PFB, S. 429 f.).
- 150 Die Kritik des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\* , ein Waldumbau im (Teil-)Bereich Hangwald sei nicht als Ersatzmaßnahme anzuerkennen, geht schon deshalb fehl, weil der dortige Bestand bisher von standortfremden Pappeln und Fichten geprägt wird und der geplante „Umbau“ zu einem standortgerechten Eschenmischwald daher offensichtlich als Verbesserung des Hangwalds anzusehen ist, wie das Planungsbüro nachvollziehbar dargelegt hat. Die Auffassung des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\* die Entwicklung eines Laubmischwalds im Bereich des Bacheinschnitts sei im Hinblick auf die Licht-

verhältnisse kontraproduktiv für die Entwicklung eines Löffelkrautstandorts, überzeugt nicht, weil – wie das Planungsbüro plausibel dargelegt hat – der „Idealstandort“ für die FFH-Zielart „Bayerisches Löffelkraut“ Quellstandorte und Quellbäche darstellen, die mit einem lockeren Eschenwald überschirmt sind, wie hier vorgesehen. Auch eine Reduzierung des Blütenreichtums, wie ihn der Kläger B\*\*\* \*\*\*\*\* für den Bereich der Hangfläche FINr. \*\*\* befürchtet, kommt nach der naturschutzfachlichen Einschätzung des Planungsbüros nicht in Betracht, weil im überwiegenden Bereich des Mittel- und Unterhangs bisher ein durch unregelmäßige Nutzung gekennzeichnete Fettwiesenbestand ohne Blütenreichtum gegeben ist. Diese Flächen könnten zu blütenreichen Magerwiesen entwickelt werden. Dass Teilbereiche (Talboden) bereits als Biotop kartiert sind, hindert deren Aufwertung – wie sie vom Planungsbüro dargestellt wird – nach dem oben Gesagten nicht.

- 151 Alle diese Ersatzmaßnahmen wurden u.a. von der unteren Naturschutzbehörde beim gerichtlichen Augenschein am 4. Dezember 2014 erläutert. Die untere Naturschutzbehörde hat auch in ihren Stellungnahmen, zuletzt in der mündlichen Verhandlung am 28. Mai 2015, die naturschutzfachliche Geeignetheit der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen als Ersatzmaßnahmen im Sinn des § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG bestätigt.
- 152 Der Auffassung des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\*, dass im Hinblick auf den naturschutzfachlich hohen Ausgangswert der Ausgleichsflächen der Ausgleichsumfang erhöht werden müsse, so dass noch mehr an Ausgleich durchzuführen sei, besonders mehr Flächen zur Verfügung gestellt werden müssten, ist nicht zu folgen.
- 153 Nach dem Leitfaden des Staatsministeriums für Umweltfragen „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft, Eingriffsregelung in der Bauleitplanung, ein Leitfaden“ aus dem Jahr 2003, einer naturschutzfachlichen Arbeitshilfe für die Verwaltung, auf den sich der Kläger B\*\*\* \*\*\*\*\* beruft, ergibt sich, dass ein Ausgleich immer mindestens um eine Stufe (1,0) zu erfolgen habe. Gegebenenfalls erforderliche Abschläge können dadurch erzielt werden, dass nur ein Teil der betroffenen Fläche als Ausgleichsfläche anerkannt wird. Bei hochwertigen Flächen (z.B. gesetzlich geschützten Biotopen) darf danach keine Verschlechterung eintreten. Nach den überzeugenden Darlegungen des Vertreters der unteren Naturschutzbehörde in der mündlichen Verhandlung vom 28. Mai 2015 (Niederschrift S. 8/9) stellt die Einschätzung, ob danach eine Verschlechterung vorliegt, eine Bewertungsfrage dar. Der ge-

nannte Leitfaden sei im vorliegenden Fall eingehalten worden. Dabei gehe er in der Praxis so vor, dass er stets die Aufwertung um eine Stufe fordere. Ein Ausgleich sei gegebenenfalls durch einen Abschlag bei der Fläche zu erzielen. Dies entspreche voll der Vorgehensweise nach dem genannten Leitfaden (S. 14).

- 154 Der Beweisanspruch des Klägers B\*\*\* \*\*\*\*\*, durch Sachverständigengutachten die Geeignetheit der Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen E 2 bis E 5 überprüfen zu lassen (Thema Naturschutz, Beweisanspruch Ziffer V 1. Spiegelstrich), war abzulehnen. Denn das Vorbringen des Klägers konnte die plausiblen fachlichen Bewertungen des Planungsbüros und der Naturschutzbehörde (s. insbesondere oben), der insoweit eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zusteht, nicht erschüttern. Danach besteht bei keiner der Flächen, für die im Planfeststellungsbeschluss Kompensationsmaßnahmen angeordnet wurden, weiterer Kompensationsbedarf.
- 155 3.3 Auch unter dem Gesichtspunkt des lokalen oder des globalen Klimaschutzes ist entgegen klägerischer Auffassung kein Rechtsverstoß ersichtlich.
- 156 Nach den nachvollziehbaren Feststellungen der Planfeststellungsbehörde sind erhebliche nachteilige Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf das Lokalklima nicht zu erwarten. Gestützt auf die diesbezüglichen Ausführungen der Umweltverträglichkeitsprüfung (PLANUNG + UMWELT vom 20.5.2011, Anlage 3.4 im Ordner III der Antragsunterlagen, S. 34, 85 ff., 119 f.) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage III.5 im Ordner 3 der Antragsunterlagen, S. 19/30) ist hier maßgeblicher klimatischer Wirkfaktor die anlagenbedingte Flächenversiegelung. Durch planfestgestellte naturschutzfachliche Maßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünung der Gebäude, Gehölzpflanzungen sowie Entsiegelung von ca. 6,5 ha bisheriger Flugbetriebsfläche können jedoch negative Auswirkungen direkt auf dem Flughafengelände vermieden bzw. ausgeglichen werden. Mit der Neuversiegelung von insgesamt ca. 14,5 ha sowie den Freiflächen vor allem im Osten des Flughafens sind danach keine durch das Vorhaben relevanten Änderungen der lokalklimatischen Verhältnisse verbunden.
- 157 Regionale, nationale und internationale Klimaveränderungen infolge der Immissionen des Luftverkehrs, namentlich der Kohlendioxid-Immissionen, hat die Planfeststellungsbehörde nicht zum Gegenstand ihres Planfeststellungsbeschlusses gemacht. Dies ist in rechtlicher Hinsicht auch nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbe-

hörde weist insofern zutreffend darauf hin, dass der Klimaschutz einen die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang darstellt, der nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden kann. Die Umsetzung klimapolitischer Erwägungen ist deshalb nach rechtlich zutreffender Auffassung des Beklagten nicht Gegenstand des Prüf- bzw. Abwägungsprogramms in einem – wie vorliegend – vorhabenbezogenen Zulassungsverfahren (vgl. PFB S. 354 f.).

- 158 Der allgemeine Klimaschutz ist auch nicht Prüfungsgegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinn des § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG („Klima“). Mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die diesbezüglichen Wirkungszusammenhänge kann eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden (vgl. VGH BW, U.v. 20.7.2011 – 10 S 2102/09 – juris Rn. 57 m.w.N.; bestätigt durch BVerwG, U.v. 24.10.2013 – 7 C 36/11 – juris). Für einen Verstoß dieser Auslegung des § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG gegen europäisches Recht, namentlich gegen Art. 3 der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. EG Nr. L 175/40), ist nichts ersichtlich (vgl. BayVGH, U.v. 19.2.2014 – 8 A 11.40040 u.a. – juris Rn. 879 ff.).
- 159 4. Das durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG sowie durch Art. 11 Abs. 2 und Art. 83 Abs. 1 der Bayerischen Verfassung (BV) im Rahmen der Gesetze geschützte Recht auf kommunale Selbstverwaltung umfasst die gemeindliche Planungshoheit. Diese vermittelt einer Gemeinde nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, eine wehrfähige, in die fachplanerische Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das betreffende Vorhaben nachhaltig eine hinreichend bestimmte (konkrete) Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht (vgl. BVerwG, B.v. 28.2.2013 – 7 VR 13/12 – juris Rn. 23 m.w.N.) oder kommunale Einrichtungen erheblich beeinträchtigt (vgl. BayVGH, U.v. 19.2.2014 – 8 A 11.40040 u.a. – juris Rn. 637 m.w.N.; BVerwG, U.v. 6.11.2013 – 9 A 9/12 – NuR 2014, 277). Im Rahmen der Abwägung ist grundsätzlich darauf Rücksicht zu nehmen, konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise zu „verbauen“ (vgl. BVerwG, B.v. 26.9.2013 – 4 VR 1/13 – juris Rn. 49 m.w.N.). Selbst ein Eingriff in die gemeindliche Planungshoheit führt jedoch nicht ohne Weiteres zur Rechtswidrigkeit



eines Planfeststellungsbeschlusses. Der Belang der Planungshoheit kann vielmehr im Wege der Abwägung mit anderen für das Vorhaben sprechenden Belangen überwunden werden (vgl. z.B. BVerwG, U.v. 30.5.2012 – 9 A 35/10 – NVwZ 2013, 147 Rn. 36 m.w.N.).

- 160 Der Einwand der Gemeinde W\*\*\*\*\*, es werde durch den vorhabensbedingten Fluglärm in ihre Planungshoheit eingegriffen, greift danach nicht durch.
- 161 4.1 Von einer nachhaltigen Funktionsstörung eines Bebauungsplans ist erst bei Erreichen der nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung für Übernahmeansprüche maßgeblichen Dauerschallpegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht auszugehen. Eine Differenzierung nach Baugebietstypen ist mit Blick auf das Fluglärmschutzgesetz (insbesondere § 5 FluglärmG) hierbei nicht vorzunehmen (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 539). Derartige Dauerschallpegel werden in keinem der Bebauungsplangebiete der Gemeinde W\*\*\*\*\* erreicht. Auf die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses (Nr. 3.10.2.1.2, S. 457 ff.) wird insoweit Bezug genommen.
- 162 4.2 Im Bereich der Einbeziehungssatzung „R\*\*\*\*\*straße“ werden zwar im Planungsfall 2025 Dauerschallpegel von 57,1 dB(A) am Tag und 50,9 dB(A) in der Nacht prognostiziert; die o.g. Dauerschallpegel, die einen Übernahmeanspruch auslösen könnten, werden jedoch bei Weitem nicht erreicht. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde zutreffend darauf hingewiesen, dass in dem Bereich dieser Einbeziehungssatzung eine Wohnbebauung nach § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FluglärmG weiterhin möglich ist.
- 163 4.3 Dass in Betracht gezogene künftige Planungsmöglichkeiten, wie sie sich etwa aus dem Dorfentwicklungskonzept und der Vorplanung zur Dorferneuerung der Gemeinde W\*\*\*\*\* ergäben, unnötigerweise „verbaut“ würden, ist unter Zugrundelegung der o.g. Grundsätze nicht ersichtlich.
- 164 4.4 Soweit die Gemeinde W\*\*\*\*\* Abwägungsfehler wegen Wertverlusten, insbesondere wegen Mietverlusten, an eigenen Grundstücken geltend macht, werden solche etwaigen Verluste nicht vom Schutzbereich der verfassungsrechtlich geschützten kommunalen Finanzhoheit (Art. 28 Abs. 2 Satz 3 GG) umfasst, weil es sich um in der Zukunft liegende Chancen in Bezug auf die Wertentwicklung von Grund-

stücken handelt (vgl. BVerwG, B.v. 18.3.2008 – 9 VR 5/07 – juris Rn. 10). Im Übrigen sind hier die unter Ziffer 2.4.5 getroffenen Ausführungen hinsichtlich der von kommunaler Seite geltend gemachten Immobilien-Wertverluste und Mieteinbußen entsprechend heranzuziehen.

165 5. Der Planfeststellungsbeschluss würdigt auch die Gesichtspunkte der öffentlichen Sicherheit in rechtlich nicht zu beanstandender Weise.

166 Die Analyse der Sicherheitslage obliegt vorrangig der Planfeststellungsbehörde. Sie hat eigenverantwortlich zu bestimmen, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um im Einzelfall Sicherheitsrisiken (möglichst) auszuschließen. Die Sicherheitsanalyse erfordert eine Einschätzung denkbarer Ereignisse und hierauf bezogener Ereigniswahrscheinlichkeiten. Die sachkundige Abschätzung eines luftverkehrlichen Sicherheitssystems umfasst ganz wesentlich auch Fragen der lufttechnischen Entwicklung. Ihre gerichtliche Kontrolle folgt den Grundsätzen, die für die Überprüfung fachplanerischer Prognosen gelten. Die gerichtliche Kontrolle ist demgemäß eingeschränkt. Sie erstreckt sich darauf, ob die Prognose auf der Grundlage fachwissenschaftlicher Maßstäbe methodengerecht erstellt wurde. Die Prognose ist fehlerhaft, wenn sie auf willkürlichen Annahmen oder offensichtlichen Unsicherheiten beruht, ferner wenn sie in sich widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht nachvollziehbar ist (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 236 m.w.N.). Derartige Fehler der Abschätzung des luftverkehrlichen Sicherheitssystems sind hier nicht ersichtlich.

167 5.1 Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich des Absturzrisikos im Wesentlichen darauf abgestellt, dass der Flughafen Memmingen hinsichtlich seines konkreten Standorts, insbesondere seiner topografischen Lage und der Beschaffenheit der Flughafenanlage für den genehmigten Flugbetrieb geeignet ist und keine speziellen Absturzrisiken birgt. Auch sei den vom Luftamt ausgewerteten Veröffentlichungen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) kein Fall des Absturzes eines Luftfahrzeugs am Verkehrsflughafen Memmingen und in dessen Umfeld (Nahbereich) seit seiner Inbetriebnahme zu entnehmen (vgl. PFB 3.2.1, S. 183).

168 Auch aus den von den Klägern aufgelisteten Unfällen und Störungen am Flughafen Memmingen seit dem Jahre 2007 (s. Anlage K 8 zur Klagebegründung vom 22.5.2013) ergibt sich nichts anderes. Die dort aufgeführten Vorfälle – z.B. Notlan-

dungen, Abkommen von der Landebahn, „Beinahe-Unfall“ wegen geplatzten Reifens, Ausweichmanöver, Verlust des Bugfahrwerkes – waren nicht durch den Standort oder die Flughafenanlagen des Verkehrsflughafens Memmingen bedingt oder herbeigeführt worden; auch aus den Ursachenmitteilungen ist dies nicht ersichtlich. Zu einem Absturz eines Luftfahrzeugs kam es ohnehin nicht. Von einem Ermittlungsdefizit kann vor diesem Hintergrund entgegen der Auffassung der Kläger nicht gesprochen werden. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sich die Gefahren für den Flugbetrieb aufgrund der flugklimatorischen Verhältnisse oder der „Windvorkommnisse“ gegenüber den Verhältnissen des bisherigen, im Jahr 2004 genehmigten Flugbetriebs signifikant geändert haben könnten; hierfür haben die Kläger auch keine hinreichenden Tatsachen vorgetragen. Dies gilt auch für die Frage der Absturzgefahr, insbesondere im Zusammenhang mit Störfall-Betrieben, die in der Liste der „Firmen im Industriegebiet Memmingen Süd mit Gefahrenpotenzial“ aufgeführt sind. Die Beweisanträge zum Thema öffentliche Sicherheit (Ziffer IV.) waren deshalb mangels hinreichender tatsächlicher Grundlage abzulehnen.

- 169 5.2 Die Rüge eines Ermittlungsdefizits greift ebenfalls hinsichtlich weiterer Sicherheitsrisiken nicht durch.
- 170 5.2.1 Die Planfeststellungsbehörde hat sich umfassend mit der Problematik von Wirbelschleppen auseinandergesetzt und angeordnet, dass die Beigeladene alle in Betracht kommenden Gebäude auf die technische Normkonformität der Dacheindeckungen hin zu untersuchen oder den Berechtigten die Kosten einer solchen Untersuchung zu erstatten hat (PFB IV.7.5).
- 171 Dass weitere Schutzvorkehrungen in Betracht zu ziehen wären, wurde weder substantiiert dargelegt noch ist dies sonst ersichtlich.
- 172 5.2.2 Hinsichtlich der Problematik des Vogelschlags stützt sich die Planfeststellungsbehörde auf das Gutachten des D\*\*\*\* \*\*\*\* vom Dezember 2010 „Expertise für den Flughafen Memmingen – Verhütung von Vogelschlägen“ sowie auf Ermittlungen der Beigeladenen über Vogelschlag-Vorkommnisse. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Beigeladene bereits ein aktives Vogelschlagmanagement durch einen Vogelschutzbeauftragten betreibt. Dass über die Auflagen IV.7.4 des Planfeststellungsbeschlusses hinaus weitere Schutzvorkehrungen erforderlich wären, ist nicht ersichtlich.

- 173 5.2.3 Auch etwaige Sicherheitsrisiken für Betriebsbereiche der Störfall-Verordnung wurden umfassend geprüft (PFB 3.2.2.2, S. 185 ff.). Ein Ermittlungsdefizit ist insoweit nicht plausibel dargelegt.
- 174 Hinsichtlich des (unbehelflichen) Beweisantrags zu Fragen der öffentlichen Sicherheit im Zusammenhang mit Störfall-Betrieben wird auf die obigen Ausführungen zu 5.1 verwiesen.
- 175 6. Schließlich ist auch die fachplanerische Gesamtabwägung nicht zu beanstanden. Die privaten und öffentlichen Belange wurden in die Abwägung einbezogen und ausführlich gewürdigt. Auch die Gewichtung der gegenläufigen Interessen ist rechtlich nicht zu beanstanden.
- 176 Insofern waren auch gerichtliche Beweiserhebungen nicht veranlasst.

### III.

- 177 Die Kläger tragen als unterliegender Teil nach § 154 Abs. 1 VwGO die Kosten des Verfahrens gemäß ihrer jeweiligen Beteiligung an dem Rechtsstreit (§ 159 Satz 1 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 2 ZPO). Es entspricht der Billigkeit, den Klägern auch die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen aufzuerlegen, weil diese Anträge gestellt und damit ein Kostenrisiko übernommen hat (§ 154 Abs. 3, § 162 Abs. 3 VwGO). Diejenigen Kläger, die ihre Klage gemeinsam (insbesondere als Miteigentümer) erhoben haben, haften als Gesamtschuldner (§ 159 Satz 2 VwGO).

### IV.

- 178 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit im Kostenpunkt beruht auf § 167 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10 ZPO.

### V.

- 179 Die Revision war nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen nach § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.

### **Rechtsmittelbelehrung**

- 180 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.
- 181 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.
- 182 Dr. Allesch Bauer Dr. Löffelbein

183

**Beschluss:**

184

Der Gesamtstreitwert wird auf 165.000 Euro festgesetzt.

185

Davon entfallen

186

- auf das Verfahren 8 A 13.40037 60.000 Euro

187

- auf das Verfahren 8 A 13.40038 30.000 Euro

188

- auf die Verfahren 8 A 13.40039, 8 A 13.40040,

189

8 A 13.40041, 8 A 13. 40042 und 8 A 13.40044

190

jeweils 15.000 Euro.

191

**Gründe:**

192

Die Streitwertfestsetzung ergibt sich aus § 52 Abs. 1 GKG unter Orientierung an Ziff. 34.2 bis 34.4 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013.

193

Dr. Allesch

Bauer

Dr. Löffelbein