

Sachgebiet: BVerwGE: ja  
Luftverkehrsrecht Fachpresse: ja

Rechtsquellen:

GG	Art. 2 Abs. 2 Satz 1
VwGO	§ 42 Abs. 2, § 99 Abs. 1, § 100 Abs. 1
VwVfG	§ 21 Abs. 1
LuftVG	§ 8 Abs. 1 und 4, § 10 Abs. 4 Satz 1, § 29b Abs. 1 Satz 2, § 32 Abs. 4 Nr. 8, Abs. 4c
LuftVO	§ 26 Abs. 2, § 27a Abs. 2 Satz 1
FluglärmG	§ 2 Abs. 2 und 3
Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen)	Anhang 14 Band I Nr. 3.1.12
UIG	§ 9 Abs. 1

Stichworte:

Luftrechtliche Planfeststellung; Planergänzungsbeschluss; ergänzendes Verfahren; Anstoßwirkung; Befangenheit; Vollständigkeit der Verwaltungsakten; Vertraulichkeitszusage; Betriebsregelung; Betriebsbeschränkung; Abwägung; besonderer Schutz der Nachtruhe; Zulassung von Nachtflugverkehr; standortspezifischer Nachtflugbedarf; Nachtkernzeit; Nachtrandstunden; Planungsziele; Verkehrsprognose; Nachtflugprognose; Black Box; Quelle-Ziel-Matrix; Hub-Feeder-Verkehr; Low-Cost-Carrier; Umlaufplanungen; Interkontinentalverkehr; Flugrouten; An- und Abflugverfahren; Flugroutenprognose; Abstimmung mit der DFS; Parallelflugverkehr; Flugverkehrskontrollfreigabe; Lärmwirkungsfor-schung; fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze; grundrechtliche Schutzpflichten; Nachtverkehrszahl; Kontingentierung von Nachtflugbewegungen.

Leitsätze:

1. Grundvoraussetzung für die Anerkennung eines Nachtflugbedarfs ist die Darlegung einer Nachfrage nach Nachtflugverkehr. Die Bedienung der Nachfrage muss zudem von den Planungszielen, die die Anlegung oder den Ausbau des Flughafens gerechtfertigt haben, umfasst sein. (Rn. 49)
2. Die Darlegung einer Nachfrage allein genügt 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 Luftverkehrsmarktes betriebliche oder strukturelle Gründe dafür gibt, den Verkehr gerade in den Nachtrandstunden abzuwickeln. (Rn. 50)
3. 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 Verbindungen 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“ (Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 288) angesehen werden kann. (Rn. 51)

4. Inwieweit die Ausgangsdaten und die Verarbeitungsschritte einer Verkehrsprognose dokumentiert werden müssen, um deren Verwertbarkeit überprüfen zu können, ist eine Frage der Beweiswürdigung, die sich nicht allgemeingültig beantworten lässt. (Rn. 67)

5. Eine umfassende Prüfung der Verlagerungsmöglichkeiten von Flügen innerhalb der Nacht und von der Nacht in den Tag kann eine Planfeststellungsbehörde nicht vornehmen. Sie kann den Fluggesellschaften lediglich einen Rahmen für ihre Umlaufplanungen setzen. (Rn. 101)

6. Die Planfeststellungsbehörde muss nicht alle realistischerweise in Betracht kommenden Flugrouten auf die zu erwartenden Lärmbelastigungen untersuchen; sie kann sich auf die Betrachtung bestimmter Flugrouten beschränken. Die Flugrouten gehören zu den prognostischen Annahmen, die der Lärmmittlung zugrunde zu legen sind. (Rn. 147)

7. Die Flugroutenprognose muss die Modalitäten des Flugbetriebs soweit abbilden, wie dies für die jeweilige im Planfeststellungsverfahren zu treffende Entscheidung erforderlich ist. Für die Regelung des Flugbetriebs muss sie nicht so genau sein wie für die Festlegung der Schutz- und Entschädigungsgebiete. (Rn. 150)

8. Der Flugbetrieb wird geregelt für einen Flughafen an einem bestimmten Standort mit einer bestimmten Siedlungsstruktur in seiner Umgebung. Die Regelung soll grundsätzlich auch dann Bestand haben können, wenn andere An- und Abflugverfahren festgelegt werden als im Planfeststellungsverfahren angenommen. (Rn. 150)

9. Die Prognose der An- und Abflugverfahren muss in aller Regel mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) oder der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) abgestimmt sein. (Rn. 151)

10. Hat die Planfeststellungsbehörde die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle fehlerfrei bestimmt, genügt es für die Abwägung grundsätzlich, die Lärmschutzbelange ausgehend von dieser Schwelle zu gewichten: Sie sind umso gewichtiger, je näher die Lärmbelastungen an die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle heranreichen, ihr Gewicht ist umso geringer, je weiter sie hinter dieser Schwelle zurückbleiben. (Rn. 166)

11. § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG gilt für die gesamte Nacht, also auch für die Nachtrandstunden. Auch die erste Nachtstunde von 22:00 bis 23:00 Uhr ist schutzwürdig; sie darf nicht als bloße Verlängerung des Tagflugbetriebs angesehen werden. (Rn. 173)

12. Bei der Prüfung, ob die Regelung des Flugbetriebs dem besonderen Gewicht der Nachtruhe hinreichend Rechnung trägt, dürfen die Nachtrandstunden nicht isoliert betrachtet werden. Entscheidend ist, ob das Lärmschutzkonzept bei einer Betrachtung der Gesamtnacht ausreichend Rücksicht auf die Nachtruhe der Bevölkerung nimmt. (Rn. 190)

Urteil des 4. Senats vom 13. Oktober 2011 - BVerwG 4 A 4001.10

Gliederung Urteilsgründe

	Seite
A. Zulässigkeit.....	11
B. Begründetheit.....	12
I. Verfahren.....	12
1. Nichtbeteiligung der Bahngesellschaften.....	12
2. Antragsunterlagen.....	13
3. Befangenheit.....	14
3.1 Vertraulichkeitszusage gegenüber den Fluggesellschaften.....	15
3.2 Aktenführung.....	16
II. Materielle Rechtmäßigkeit.....	17
1. Anforderungen an eine Regelung des Nachtflugbetriebs.....	18
2. Ermittlung und Gewichtung des Nachtflugbedarfs.....	21
2.1 Nachfrage nach Nachtflügen.....	22
2.1.1 Verwertbarkeit der Intraplan-Nachtflugprognose.....	22
2.1.1.1 Bestandsaufnahme.....	22
2.1.1.2 Hochrechnung.....	23
2.1.1.3 Glättung.....	28
2.1.1.4 Auswirkungen von Betriebsbeschränkungen.....	29
2.1.2 Ergänzende Prognose des Beklagten.....	31
2.1.3 Plausibilität des Gesamtergebnisses.....	31
2.2 Planungsziele.....	33
2.3 Nachtfluggründe.....	35
2.3.1 Hub-Feeder-Verkehr.....	35
2.3.2 Direktverbindungen der konventionellen Fluggesellschaften....	37
2.3.3 Direktverbindungen der Low-Cost-Carrier und der Touristikverkehre / Umlaufplanungen.....	38
2.3.4 Interkontinentalverkehr.....	44
2.3.5 Luftfrachtverkehr.....	46
2.3.6 Luftpostverkehr.....	47
2.3.7 Allgemeine Luftfahrt.....	47
2.3.8 Ausbildungs- und Übungsflüge.....	48
2.3.9 Flüge im Zusammenhang mit der Luftfahrzeuginstandhaltung .	48
2.3.10 Sonderverkehre.....	50
2.3.11 Verspätungen und Verfrühungen.....	50
2.4 Verlagerbarkeit von Flugbewegungen.....	51
2.5 Regionalwirtschaftliche Aspekte.....	52
3. Ermittlung und Gewichtung der Lärmschutzbelange.....	54
3.1 Flugroutenprognose.....	54
3.1.1 Anforderungen an die Flugroutenprognose.....	55
3.1.2 Prognose der DFS vom November 1997 / März 1998.....	56
3.2 Lärmberechnung.....	63
3.3 Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung.....	64
3.4 Gewichtungsvorgabe des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG.....	68
3.5 Landesplanung.....	70
3.6 Nachtverkehrszahl.....	71

4. Ausgleich der gegenläufigen Belange.....	72
4.1 Nachtkernzeit.....	73
4.2 Nachtrandzeiten.....	73
4.2.1 Kernzeitnahe Zeitsegmente (23:30 bis 24:00 Uhr und 5:00 bis 5:30 Uhr).....	74
4.2.2 Zeitsegmente von 22:00 bis 23:30 Uhr und von 5:30 bis 6:00 Uhr.....	76
C. Kosten.....	78