



Synoptischer Vergleich von Auszügen aus

dem **Urteil des VGH** vom 21. August 2009

der **Revisionschrift** des Landes an das Bundesverwaltungsgericht vom 19. März 2010

Tenor des Urteils:

Der Beklagte wird verpflichtet, über die Zulassung planmäßiger Flüge in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr in Teil A II 4.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 und über den Bezugszeitraum für die Zulassung von durchschnittlich 150 planmäßigen Flügen je Nacht in Teil A II 4.1 Satze 2, 3 und 4 des Beschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss diesen Verpflichtungen entgegensteht, wird er aufgehoben.

Tenor des Antrags:

[...] das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21. August 2009 auf die Revision des Beklagten hin abzuändern und die Klagen der Kläger auch insoweit abzuweisen, als der Beklagte im Urteil vom 21.08.2009 verpflichtet worden ist, über die Zulassung planmäßiger Flüge in der Zeit von 23:00 bis 05:00 Uhr in Teil A II. 4.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 und über den Bezugszeitraum für die Zulassung von durchschnittlich 150 planmäßigen Flügen je Nacht in Teil A II. 4.1 S. 2,3 und 4 des Beschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes neu zu entscheiden, und der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten aufgehoben worden ist, soweit er diesen Verpflichtungen entgegensteht.

Argument, dass Fraport selbst das NFV beantragt hat:

Die Planfeststellungsbehörde stützt ihre abwägende Entscheidung über die Zulassung der 17 planmäßigen Flüge in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr wesentlich auf die Erwägung, der Planfeststellungsbeschluss verliere seine innere Konsistenz, wenn einerseits eine neue Landebahn zur Stärkung der Drehkreuzfunktion errichtet werden solle, aber andererseits das für die Aufrechterhaltung dieser Funktion unerlässliche Kontingent an nächtlichen Frachtflügen wegfallen würde (PFB, S. 1207 f.). Auch unter diesem Aspekt erweist sich die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde als abwägungsfehlerhaft. Der Beschluss beruht insoweit auf einer nicht zutreffenden Annahme.

Denn die Beigeladene hat ihren Antrag auf Feststellung des Plans für den Bau einer neuen Landebahn selbst auf ein Betriebskonzept gestützt, das ausdrücklich auf planmäßige Flüge - auch Frachtflüge - in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr verzichtet. Wenn die Beigeladene auf der Basis dieses Antrags für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main durch den Bau der Nordwest-Landebahn bereits ganz erhebliche Investitionen getätigt hat und weitere tätigen will, ist das als ein sicherer Beleg dafür zu werten, dass die mit dem Ausbau verfolgten Planungsziele, insbesondere die Sicherung und Stärkung der Drehkreuzfunktion, auch im internationalen Wettbewerb ohne planmäßige Flüge zwischen 23.00 und 05.00 Uhr erreicht werden können, mögen damit auch Abstriche an der Zielvollkommenheit des Plans verbunden sein.

Aussage der Landesregierung, dass dieser Antrag im Ergebnis unbeachtlich für die Entscheidung sei:

Wenn aber der Antrag der Beigeladenen und das ihm zugrundeliegende Betriebskonzept ausschließlich als Vorschlag anzusehen ist und unter dem Vorbehalt der Prüfung des Beklagten steht, ist nicht nachzuvollziehen, weshalb das Betriebskonzept der Beigeladenen, wie es in ihrem Antrag zum Ausdruck kommt, Gradmesser und alleiniger Belang für eine dem Abwägungsgebot entsprechende Abwägung des Planfeststellungsbeschlusses sein soll.

Jedenfalls ist es als abwägungsfehlerhaft zu beanstanden, wenn die Planfeststellungsbehörde die Zulassung 17 planmäßiger Flüge in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr auf die Erwägung stützt, ohne diese Nachtflüge werde ein wesentliches Ziel der Planung verfehlt, weil der Planfeststellungsbeschluss seine Konsistenz verliere.

Argument, dass die Vorgabe des LEP verstärkend auf den Belang Lärmschutz wirkt:

Diesem Grundsatz der Landesplanung wird in dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 hinsichtlich der Regelung des Flugbetriebs in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr nicht hinreichend Rechnung getragen.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt zwar grundsätzlich die Auffassung, dass die LEP-Änderung 2007 im Rahmen der Ausübung des planerischen Ermessens zu berücksichtigen sei, in der Sache verweist sie aber lediglich darauf, dass das Lärmschutzkonzept der Entscheidung im Planfeststellungsverfahren vorbehalten sei (PFB, S. 1156).

Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit der oben im Einzelnen dargelegten Begründung der LEP-Änderung 2007 findet nicht statt. Das ist aber schon deshalb zu beanstanden, weil der Grundsatz zum Nachtlärmschutz in der LEP-Änderung 2007, wie dargelegt, eine außerordentliche Bedeutung erlangt.

Das Erstgericht macht den Nachweis des standortspezifischen Bedarfs und der übrigen Belange, deren Gewicht für die Zulassung von Flugbetrieb zur Nachtzeit, spricht, überflüssig und setzt außerhalb des Begriffes der Gewichtungsvorgabe die individuellen Lärmschutzbelange von vornherein absolut.

Versuch der Rücknahme der Zusage des Nachtflugverbots über die Relativierung der LEP-Änderung:

Nach Auffassung des Erstgerichtes bringen diese Begründungselemente zusammengefasst „deutlich zum Ausdruck, dass die landesplanerische Entscheidung für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main durch den Bau der Nordwest-Landebahn untrennbar mit dem Verbot planmäßiger Flüge von 23:00 bis 05:00 Uhr verbunden sein soll“.

Die Planfeststellungsbehörde konnte aber auch nicht daran vorbeigehen, dass mit der Bestimmung in Nr. III 1. Der LEP-Änderung 2007 ausschließlich ein Grundsatz nach §3 Abs. 3 ROG mit der Rechtsfolge des §4 Abs. 2 ROG, nicht aber ein Ziel nach § 3 Nr. 2 ROG mit rechtlicher Bindungswirkung nach §4 Abs. 1 ROG aufgenommen worden ist.

Diese Begründungselemente bringen zusammengefasst deutlich zum Ausdruck, dass die landesplanerische Entscheidung für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main durch den Bau der Nordwestlandebahn untrennbar mit dem Verbot planmäßiger Flüge von 23.00 bis 05.00 Uhr verbunden sein soll.

Der Träger der Landesplanung hat sich aus kompetenzrechtlichen Gründen gehindert gesehen, das Flugverbot für die Kernnacht mit derselben raumordnungsrechtlichen Stringenz festzulegen wie die Vorrangfläche.

Nach der Intention des Trägers der Landesplanung kommt dem Grundsatz zum Nachtlärmschutz materiell die Bedeutung einer konkretisierten Gewichtungsvorgabe zu; er schränkt den Gestaltungsspielraum der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Betriebsregelung für die Kernstunden der Nacht sehr weit - auf annähernd Null - ein.

Ganz abgesehen hiervon gibt der Wortlaut von Nr. III 1. Der LEP-Änderung 2007 nichts für die für eine inhaltlich präzise, den späteren fachplanerischen Abwägungsvorgang steuernde Vorgabe her. Von einem Nachtflugverbot ist in dem Grundsatz keine Rede.

Hier soll sogar ein Verstoß gegen das Grundgesetz vorliegen:

(das Land sei für ein Nachtflugverbot gar nicht zuständig)

Mit diesen seiner Entscheidung tragenden Gründen verletzt das mit der vom Gericht zugelassenen Revision angegriffenen Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21. August 2009 Art. 87d Abs. 2 GG i.V.m. §8 Abs. 1 S. 2, §29b Abs.1 S. 2, §31 Abs. 2 Nr 4 LuftVG, §3 Nr. 3, §4 Abs. 2 , Abs. 3 ROG.

und zum Schluss auch noch:

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 29.01.1991 entschieden, dass die Betroffenen für diesen Zeitraum keinen Rechtsanspruch auf ein absolutes Nachtflugverbot haben, der die Gestaltungsfreiheit der Behörde auf Null reduzieren würde.