

Az.: 1 C 13/08

Ausfertigung



**SÄCHSISCHES
OBERVERWALTUNGSGERICHT**

Im Namen des Volkes

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

1. der Frau
2. des Herrn

wohnhaft:

- Kläger -

prozessbevollmächtigt:

gegen

die Bundesrepublik Deutschland
vertreten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
Robert-Bosch-Straße 28, 63225 Langen

- Beklagte -

prozessbevollmächtigt:
Rechtsanwälte

wegen

Flugrouten
hier: Klage

hat der 1. Senat des Sächsischen Obergerverwaltungsgerichts durch den Vorsitzenden Richter am Obergerverwaltungsgericht Meng, die Richterin am Obergerverwaltungsgericht Schmidt-Rottmann und den Richter am Obergerverwaltungsgericht Heinlein ohne weitere mündliche Verhandlung

am 27. Juni 2012

für Recht erkannt:

Soweit der Kläger zu 2 seine Klage zurückgenommen hat, wird das Verfahren eingestellt.

Die Klage der Klägerin zu 1 wird abgewiesen.

Von den Gerichtskosten trägt die Klägerin zu 1 2/3 und der Kläger zu 2 1/3. Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten und ihre eigenen außergerichtlichen Kosten trägt die Klägerin zu 1. Seine außergerichtlichen Kosten trägt der Kläger zu 2 selbst.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

- 1 Die Klägerin zu 1 ist Eigentümerin des selbstgenutzten Hausgrundstücks, das nordwestlich des Flughafens Leipzig/Halle liegt. Mit der Klage wendet sie sich gegen die Flugverfahren EMBOX 1 S (später in ODLUN 1 S umbenannt) und MAG 1 S (später umbenannt in MAG 2 S), die östlich in einiger Entfernung an dem Grundstück der Klägerin vorbeiführen.
- 2 Der Flughafen Leipzig/Halle verfügte ursprünglich über zwei Start- und Landebahnen, die im Jahre 1960 fertig gestellte Start- und Landebahn Süd mit einer Länge von 2.500 m und die im Jahre 2000 in Dienst gestellte Start- und Landebahn Nord mit einer Länge von 3.600 m. Die Bahnen waren in der Form eines nach Osten offenen V konfiguriert. Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Leipzig vom 4. November 2004 - 14 - 0513.20-10/14 - wurde die Südbahn durch Drehung um einen Winkel von 20° gegen den Uhrzeigersinn parallel zur Nordbahn ausgerichtet und auf 3.600 m verlängert. Zentrales Planungsziel war der Ausbau des Flughafens zu einem Knotenpunkt für den Luftfrachtverkehr.

- 3 Die Flughafengesellschaft Leipzig/Halle GmbH bekundete bereits im Jahre 2003 ihr Interesse an der Festlegung der streitgegenständlichen Flugverfahren. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) übersandte dem Regierungspräsidium Leipzig im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens im Jahre 2004 Entwürfe zu den neuen Flugverfahren. Dieser Entwurf enthielt auch Flugrouten, die den Routen, die durch die streitgegenständlichen Flugverfahren festgelegt wurden, im Wesentlichen entspricht.
- 4 Im Jahre 2006 diskutierte die DFS ihr Streckenkonzept mit der Beklagten. Dabei machte sie gegenüber der Beklagten deutlich, dass sie eine Vielzahl von Alternativen auch unter Berücksichtigung des zu erwartenden Lärms für die Bevölkerung geprüft habe. Die Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und Luftschadstoffe für den Flughafen Leipzig/Halle stimmte dem An- und Abflugkonzept der DFS am 8. November 2006 zu.
- 5 Am 26. Februar 2007 übersandte die DFS der Beklagten (Frau Dr. R.....) den Entwurf einer Abwägung für die Festlegung der von ihr entwickelten Flugverfahren, legte dabei neben der sogenannten finalen Version 10/2006 die in Erwägung gezogenen Varianten 0 bis 7 vor und bat in der Folgezeit um den Erlass einer entsprechenden Rechtsverordnung. Im Rahmen der Prüfung des Streckenkonzepts durch die Beklagte erklärte die DFS (Herr S.....), dass u. a. die Flächennutzungspläne von Leipzig, Schkeuditz und Delitzsch sowie die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Südbahn erstellten Lärmgutachten für die SIDs in die Planungen einbezogen und pro Abflugstrecke zum Teil bis zu sechs Alternativen geprüft worden seien.
- 6 Am 17. April 2007 stellte die Beklagte (Dr. R....) fest, dass das Konzept der DFS nachvollzogen werden könne und der Neukonzeption der Flugrouten zugestimmt werde, wobei sie sich die Abwägung der DFS, die fehlerfrei sei, zu eigen mache.
- 7 Die streitgegenständlichen Flugverfahren wurden durch § 4 Abs. 2 der 14. Verordnung zur Änderung der 198. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung vom 19. Juni 2007 (BAnz Nr. 110) festgelegt. Sie verlaufen - auf Kurs der südlichen Startbahn 26 L - in westlicher Richtung zunächst geradeaus bis 3.1 DME oder bis zu einer Höhe von 900 Fuß, bevor sie dann südwestlich von Großkugel eine Rechtskurve von

ungefähr 80 Grad nach Norden beschreiben und - östlich an Halle vorbei - auf das Funkfeuer MAG VOR zulaufen. Während MAG 2 S MAG VOR erreicht, dreht OD-LUN 1 S vorher bei Punkt 17.9 DME MAG in Richtung Nordwest ab; im Bereich um Halle verlaufen die beiden Flugverfahren identisch. In der streitgegenständlichen Änderungsverordnung wurde für die betroffenen Flugverfahren ein Mindeststeigflug von 7,0 % (425 ft / NM = Fuß pro Nautische Meile) bis zu einer Höhe von 2000 ft und eine maximale Geschwindigkeit von 210 Knoten bestimmt. Die Begrenzung der Geschwindigkeit gilt solange, bis R 160 MAG erflogen ist.

- 8 Mit Schriftsatz vom 6. Juni 2008 erhoben die Kläger Klage. Der Kläger zu 2 nahm die Klage mit Schriftsatz vom 17. Juni 2008 zurück.
- 9 Die Klägerin zu 1 (Klägerin) bringt vor, die Festlegung der streitgegenständlichen Flugrouten sei rechtswidrig. Die Beklagte habe im Verfahren zur Festlegung der streitgegenständlichen Flugverfahren nicht alle Umstände herangezogen, die für eine sachgerechte Entscheidung notwendig gewesen seien. Sie sei von einem unzutreffenden Sachverhalt ausgegangen und habe die rechtlichen Bindungen für die Festlegung von Flugverfahren nicht erkannt. Die Abwägung, die der Festlegung von Flugverfahren zugrunde gelegt werden müsse, sei fehlerhaft.
- 10 Es seien die damals aktuellen Bebauungspläne der Stadt Halle und das sogenannte 1000-Häuser-Programm der Stadt Halle nicht berücksichtigt worden. Die relevante Verdichtung der Besiedelungsstruktur und die Anzahl der betroffenen Personen, zu denen auch die Klägerin gehöre, habe nicht Eingang in die notwendige Abwägung gefunden. Die vom Planungstool NIROS verwendeten Daten zur Lärmausbreitung seien veraltet gewesen; es sei für die Ermittlung der Auswirkungen von Flugverfahren für den Flughafen Leipzig/Halle ohnehin nicht geeignet gewesen, da es Bevölkerungsdichten erst ab 4000 EW/km² in die Berechnung einbeziehe.
- 11 Die Beklagte habe ihrer Verpflichtung, die im in Rede stehenden Planfeststellungsbeschluss festgestellt öffentlich-rechtlichen Belange in die Abwägung einzustellen, nicht Rechnung getragen. Die festgelegten Flugrouten entsprächen nicht dem dort verankerten Gebot zur Lärmverteilung und zur Entlastung der Stadtgebiete.

- 12 Lärmschutzinteressen der Klägerin seien im Abwägungsvorgang gar nicht berücksichtigt worden. Die Zustimmung der Fluglärmkommission sei auf der Grundlage eines unzutreffenden bzw. unvollständigen Sachverhalts erfolgt.
- 13 Die Abwägung sei fehlerhaft, weil die Beklagte Flugerwartungsgebiete festgesetzt habe, die dem Piloten erlaube, weit jenseits der Ideallinie zu fliegen. Flugzeuge, welche nicht über eine Flächennavigation verfügten, seien nicht imstande, die durch die streitgegenständlichen Flugverfahren festgelegte Route einzuhalten. Gerade diesen Flugzeugen habe aber der Start auf der in Rede stehenden Piste ermöglicht werden sollen. Die Beklagte habe versäumt, die Geschwindigkeit festzusetzen, die zur Optimierung der Steigleistung der Flugzeuge erforderlich sei. Die vorgenommene Geschwindigkeitsbegrenzung sei nicht geeignet, die Steigleistung der Flugzeuge zu optimieren.
- 14 Verschiedene Alternativen zu den streitgegenständlichen Flugverfahren seien gar nicht entwickelt oder verglichen worden. Dies zeigten bereits der Abwägungsvorgang und die NIROS-Untersuchung der DFS. In der Fluglärmkommission im November 2006 habe die DFS für die Südpiste bereits fertige Flugrouten präsentiert. Zwar seien Varianten für die Nordbahn, nicht aber für die streitgegenständlichen Routen vorgestellt worden. Die DFS habe die bereits vor dem Ausbau des Flughafens bestehenden Flugverfahren nur an die durch den Ausbau des Flughafens veränderte Situation angepasst. Flugsicherheitliche Belange habe die Beklagte nicht geprüft.
- 15 Die Wahl der streitgegenständlichen Routen sei rechtswidrig, weil die streitgegenständlichen Flugrouten zu unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen der Klägerin führten und die erforderliche Rechtfertigung hierfür nicht vorliege.
- 16 Nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung sei eine dauerhafte Belästigung mit Lärm über 55 dB (A) tags und über 50 dB (A) nachts mit erheblichen Nachteilen für die Gesundheit der Bevölkerung verbunden. Bei einem Fluglärm für den Tag von 60 dB (A) und für die Nacht von 50 dB (A) müsse mit einer Zunahme von Hypertonie gerechnet werden. Die Beeinträchtigung der Gesundheit beginne bei einem nächtlichen Dauerschallpegel von 50 dB und bei einem Dauerschallpegel von 60 dB (A) am Tage. Die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Fluglärmschutzgesetzes in der aktuellen Fassung stell-

ten einen Gesundheitsschutz nicht sicher. Im Übrigen sei die Vorschrift hier nicht anwendbar. Bei der Frage, ob die Flugverfahren mit einer unzumutbaren Lärmbelastung einhergingen, sei nicht nur der aktuelle oder aktuell zu erwartende Lärm, sondern auch der künftige oder künftig zu erwartende Lärm von Bedeutung. Dies sei von der Beklagten nicht erkannt worden.

17 In der Nacht herrsche ein Dauerschallpegel von 50 dB (A). Es seien mehr als 6 nächtliche Spitzenpegel von 57 dB (A) zu erwarten. Die besondere Lärmbelastung resultiere aus besonders tiefen Überflügen schwerer Flugzeuge unterhalb von 5.000 ft.

18 Die Routen, die mit unzumutbarem Lärm für die Klägerin einhergingen, seien nicht gerechtfertigt, weil ihnen überwiegende Gründe der sicheren geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs nicht zur Seite stünden. Es gebe Alternativen zu den festgelegten Flugverfahren, die unter flugsicherheitsrechtlichen Aspekten ebenso geeignet seien wie diese, aber unter Lärmgesichtspunkten für die Klägerin günstiger seien.

19 Die Klägerin beantragt (sachdienlich) gefasst,

festzustellen, dass § 4 Abs. 2 der 14. Verordnung zur Änderung der 198. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung vom 19. Juni 2007 (BAnz Nr. 110) in der derzeit gültigen Fassung sie in ihren Rechten verletzt, soweit dort die Abflugverfahren EMBOX 1 S bzw. ODLUN 1 S und MAG 2 S bzw. MAG 1 S von der Startbahn 26 L aus in Richtung Norden festgelegt sind.

20 Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

21 Die Klage sei unbegründet, da die Festlegung der streitgegenständlichen Flugverfahren rechtmäßig sei.

22 Die Beklagte sei von dem für die Abwägung relevanten Sachverhalt ausgegangen. Die Heranziehung von Bebauungsplänen sei nicht notwendig gewesen. Hinreichend sei, wenn - wie hier - ausreichend aktuelles Karten- und Datenmaterial über Besiedlungsstruktur und Besiedlungsdichte zugrunde gelegt werde.

- 23 Im Verfahren zur Aufstellung der Rechtsverordnung seien aktuelle digitale topographische Karten (Rasterdateien - TK-50 [1:50 000 = 1cm/Karte = 500 m Wirklichkeit]) der Bundeswehr und Flächennutzungspläne der Stadt Schkeuditz und des Landkreises Delitzsch, nicht aber Bebauungspläne für das 1000-Häuser-Programm in Büschdorf verwendet worden. Bei der Ermittlung der Auswirkungen der Abflüge/Anflüge auf die Bevölkerung durch das Planungstool NIROS seien Bevölkerungszahlen und dazugehörige Erhebungsgebiete (infas GEO-Daten - Stand 2004) sowie Siedlungsgebiete (ATKIS - Stand 2002) herangezogen worden. Dass für Abflüge von der Südbahn (Piste 26 L) keine NIROS - Untersuchung vorgenommen worden sei, sei unerheblich; die Abwägung habe im Hinblick auf das vorliegende Kartenmaterial vorgenommen werden können. Hieraus sei ersichtlich gewesen, dass durch eine Route westlich der festgelegten Route weit mehr Menschen betroffen worden wären als dies jetzt der Fall sei. Des Weiteren sei hieraus ersichtlich gewesen, dass ein Abdrehen nach Norden östlich des festgelegten Drehpunktes mit Härten für die Gemeinden Kabelsketal mit Großkugel, Benndorf Beenewitz Gröbers, Osmünde und Schwoitsch verbunden gewesen wäre. Die Beklagte müsse bei der Festlegung von Routen nicht punktuelle Planungsaktivitäten berücksichtigen, welche die Besiedlungsstruktur in der Zukunft punktuell ändern. Es müsse nur Kartenmaterial verwendet werden, aus dem sich die aktuelle Siedlungsstruktur bei generalisierender Betrachtungsweise noch ergebe. Die Beklagte habe auch hinreichende Zahlen über die betroffene Bevölkerung zugrunde gelegt.
- 24 Die Beklagte habe Alternativen zu den streitgegenständlichen Flugverfahren in Betracht gezogen. Bei der Festlegung der Flugverfahren habe beachtet werden müssen, dass sowohl von der Nordpiste als auch von der Südpiste Flugzeuge starten können, die nur konventionell navigieren könnten. Die Abflugverfahren in Richtung der Navigationsanlage Magdeburg (MAG VOR) seien die einzigen Flugverfahren, die von Flugzeugen mit konventioneller Flugausrüstung beflogen werden könnten. Deshalb habe sich die Wahl der streitgegenständlichen Flugrouten an der Lage der Funknavigationsrichtung Magdeburg (MAG VOR) orientieren müssen. Weitere Imponderabilien seien die Ausrichtung der Startbahn 26 L des Verkehrsflughafens Leipzig-Halle und die dort befindliche Funknavigationsrichtung LLD DME gewesen. Im Hinblick darauf sei eine bestimmte Route (Start in Richtung Fahrbahnausrichtung/Abdrehen um den Punkt LLD DME nach Norden/Flug auf einem Radial direkt zum Funkfeuer MAG

- VOR) vorgegeben gewesen. Bei konventionellen Flugverfahren könne immer nur in Beziehung zu Radialen von Drehfunkfeuern geflogen werden. Spielraum habe nur insoweit bestanden, als der Abdrehpunkt und somit das Radial variiert werden könne, auf welchem auf das Funkfeuer MAG VOR zugeflogen werde.
- 25 Der Überflug von besiedelten Gebieten sei bei jeder sinnvollen Alternative notwendig. Im Verfahren zur Festlegung der Flugrouten habe ein Kompromiss zwischen der Entlastung dicht besiedelter Teile der Stadt Halle und der Entlastung der sich in unmittelbarer Nähe befindlichen und von potentiellen Überflügen besonders betroffenen Gemeinde Kabelsketal (insbesondere der OT Großkugel) gefunden werden müssen. Dadurch seien die Möglichkeiten zur Verortung der Abdrehpunkte auf der verlängerten Startbahnlinie beschränkt gewesen. Östliches Umfliegen von Großkugel sei aus flugbetrieblichen Gründen nicht in Betracht gekommen. Eine Führung der Flugroute westlich von Halle vorbei habe sich nicht aufgedrängt. Hiermit wären deutlich mehr Bevölkerungskreise berührt worden. Zugleich wäre eine solche Flugroutenführung mit höheren Schadstoffimmissionen und erhöhten Schwierigkeiten bei der Betriebsdurchführung verbunden. Mit der Wahl der angegriffenen Flugverfahren seien diese Nachteile vermieden worden. Das Interesse, dass direkte Überflüge über dicht besiedelte Gebiete vermieden werden, sei mit der Abwägung berücksichtigt worden.
- 26 Die Ziele des Planfeststellungsverfahrens seien für die Festlegung der Flugrouten nicht verbindlich gewesen. Soweit die Entlastung des Stadtgebietes von Halle im Planfeststellungsverfahren ein Planungsziel gewesen sei, sei die Planfeststellungsbehörde selbst gehalten gewesen, Maßnahmen zur Umsetzung dieses Ziels im Beschluss festzuschreiben.
- 27 Die Flugverfahren führten nicht zu unzumutbaren Belästigungen der Klägerin durch Fluglärm.
- 28 Die Grenzwerte, nach denen bestimmt werde, ob der Fluglärm für die Klägerin zumutbar sei, ergäben sich aus § 2 Abs. 2 FluglärmG in der Fassung vom 1. Juni 2007. Nach den vorliegenden Daten und der Kontur der Lärmschutzbereiche würden die Schwellenwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG nicht erreicht.

- 29 Im Übrigen sei kein Fehler bei der Festlegung der streitgegenständlichen Flugverfahren ersichtlich.
- 30 Das Gericht hat am 30. März 2011 eine mündliche Verhandlung durchgeführt. Die Beteiligten haben auf weitere mündliche Verhandlung verzichtet.
- 31 Wegen des Sachverhalts im Übrigen wird auf die Gerichts- und die vorliegende Behördenakte Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

- 32 Der Senat konnte ohne weitere mündliche Verhandlung entscheiden, weil die Beteiligten ihr Einverständnis hiermit erklärt haben (§ 101 Abs. 2 VwGO).
- 33 Das Verfahren des Klägers zu 2 ist in entsprechender Anwendung von § 92 Abs. 3 Satz 1 VwGO einzustellen, weil er seine Klage mit Schriftsatz vom 17. Juni 2008 zurückgenommen hat. Die Klage der Klägerin zu 1 (Klägerin) ist zulässig (1), aber unbegründet (2).
- 34 1. Die Klägerin wendet sich gegen Flugverfahren, die das Luftfahrt-Bundesamt (heute: Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) auf der Grundlage des § 27a Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung - LuftVO - durch Rechtsverordnung festgelegt hat und verfolgt ihr Anliegen in statthafter Weise in Form der Feststellungsklage im Sinne des § 43 Abs. 1 VwGO (vgl. BVerwG, Urt. v. 24. Juni 2004 - 4 C 15/03 -, juris).
- 35 Auch im Übrigen sind die Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Klage erfüllt. Insbesondere liegt die Klagebefugnis vor.
- 36 Die Klagebefugnis, die als Zulässigkeitsvoraussetzung in § 43 VwGO nicht genannt wird, wird für die Zulässigkeit der Feststellungsklage in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seit langem gefordert. Sie fehlt nur, wenn subjektive Rechte des Klägers offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise verletzt sein können (vgl. BVerwG, Urt. v. 28. Februar 1997 - 1 C 29.95 -, juris; Urt. v. 10. Oktober 2002 - 6 C 8.01 -, juris). Sie dient ebenso wie im Anwendungsbereich des § 42 Abs. 2 VwGO dazu Popularklagen zu verhindern (vgl. BVerwG, Urt. v. 24. Juni - 4 C

15/03 -, juris m. w. N.). Dagegen ist es nicht ihr Sinn, ernsthaft streitige Fragen über das Bestehen eines subjektiven Rechts, von deren Beantwortung der Klageerfolg abhängen kann, bereits vorab im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung zu klären (vgl. BVerwG, Urt. v. 26. November 2003 - 9 C 6.02 -, juris). Im Hinblick darauf lässt sich dem Interesse, vor Fluglärm ohne Rücksicht auf den Grad der Beeinträchtigung bewahrt zu bleiben, nicht von vornherein jegliche rechtliche Relevanz absprechen. Ob diesem Gesichtspunkt im konkreten Fall die Bedeutung zukommt, die ihm die klagende Partei beimisst, ist der Prüfung im Rahmen der Begründetheit vorzubehalten (BVerwG, Urt. v. 24. Juni 2004 - 4 C 15/03 -, juris).

- 37 Ausgehend hiervon sind die Voraussetzungen für die Annahme der Klagebefugnis erfüllt. Die Klägerin macht substantiiert geltend, dass die Beklagte ihre Lärmschutzinteressen mit der Festsetzung der streitigen Flugverfahren nicht hinreichend berücksichtigt hat. Die Möglichkeit einer daraus folgenden Verletzung eigener Rechte, namentlich des Grundrechts aus Art. 2 Abs. 2 GG und von Eigentumsrechten aus Art. 14 GG, ist dabei nicht von vornherein auszuschließen. Das Grundstück der Klägerin liegt in einer Entfernung an bzw. unter den angegriffenen Flugrouten, in der in diesem Zusammenhang abwägungsrelevante Betroffenheiten durchaus in Rede stehen (vgl. auch OVG NRW, Urt. v. 13. November 2008 - 20 D 124/06. AK -, juris).
- 38 Anhaltspunkte dafür, dass die Klägerin ihr prozessuales Klagerecht verwirkt hat, bestehen nicht.
- 39 2. Die Klage ist unbegründet, weil § 4 Abs. 2 der 14. Verordnung zur Änderung der 198. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung vom 4. Juni 2007 - verkündet am 19. Juni 2007 (BAnz Nr. 110) - in der aktuellen Fassung die Klägerin nicht in ihren Rechten verletzt, soweit dort die Abflugverfahren EMBOX 1 S und MAG 1 S - umbenannt in ODLUN 1 S und MAG 2 S und z. T. unwesentlich geändert durch die 15. Verordnung zur Änderung der 198. Durchführungsverordnung vom 1. November 2007 - verkündet am 17. November 2007 - (BAnz Nr. 215) - festgelegt wurden.
- 40 2.1 Die Festlegung der Abflugverfahren durch Rechtsverordnung beruht - wie in der angesprochenen Durchführungsverordnung zur LuftVO gemäß Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG angegeben - auf der Ermächtigung des damaligen Luftfahrt-Bundesamtes aus § 32

Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 Sätze 2 und 3 LuftVG i. V. m. § 27a Abs. 2 LuftVO. Formelle Fehler bei der Ausübung der Verordnungsermächtigung liegen nicht vor. Das Luftfahrt-Bundesamt war insbesondere nicht gehalten, im Zusammenhang mit der Entscheidung über die Flugverfahren am 4. Juni 2007 das Benehmen mit dem Umweltbundesamt einzuholen. Die entsprechende Neuregelung in § 32 Abs. 3 Satz 4 LuftVG ist erst durch Art. 2 Nr. 3 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes gegen Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007 (BGBl. I S. 986) zum 7. Juni 2007 eingefügt worden (vgl. Art. 6 des Gesetzes), die (nur) für Verordnungen nach Satz 3 gilt, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind.

- 41 2.2 Materielle Fehler, die zu einer subjektiven Rechtsverletzung der Klägerin führen, sind ebenfalls nicht ersichtlich.
- 42 2.2.1 Die Festlegung von Flugverfahren durch Rechtsverordnung des Luftfahrt-Bundesamtes gemäß § 27a Abs. 2 LuftVO unterliegt in materieller Hinsicht einem Abwägungsgebot (BVerwG, Urt. v. 4. Mai 2005 - 4 C 6.04, Urt. v. 24. Juni 2004 - 4 C 11.03 -, jeweils juris). Mangels jeglicher Konkretisierung der Abwägungspflicht im Luftverkehrsgesetz oder in der Luftverkehrs-Ordnung obliegt sie dem Luftfahrt-Bundesamt allerdings nur im Umfang des rechtsstaatlich für jede Abwägung unabdingbar Gebotenen.
- 43 Dabei wirkt sich zum einen aus, dass Flugverfahren flugsicherungsbetriebliche Vorkehrungen in Gestalt von Verkehrsregeln enthalten, die ganz vorrangig der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs im Flugbetrieb verpflichtet sind und bleiben. Dies ergibt sich aus § 27c Abs. 1 LuftVG, aber auch aus dem in § 27a Abs. 1 LuftVO betonten Zusammenhang der Flugverfahren mit den Flugverkehrskontrollfreigaben nach § 26 LuftVO. Zum anderen ergibt sich eine (weitere) - allein im öffentlichen Interesse stehende - Begrenzung des Abwägungsspielraums daraus, dass sich das Luftfahrt-Bundesamt zwingend an der anderweitig getroffenen Grundsatzentscheidung über den zulässigen Umfang der Verkehrsmenge und der Zeiten ihres Aufkommens auszurichten hat. Damit geht es bei der Flugroutenfestlegung unter Lärmschutzgesichtspunkten im Kern allein um die Verteilung des durch die Betriebsgenehmigung für den jeweiligen Flughafen vorgegebenen Lärmpotentials.

- 44 Dies führt dazu, dass die Festlegung von An- und Abflugrouten auf die Klage lärm-
betroffener Anwohner rechtlich im Ergebnis letztlich nur der Überprüfung auf Einhal-
tung der Willkürgrenze unterliegt. Nichts anderes gilt - soweit ein entsprechendes
Recht bezogen auf die Änderung von in der Vergangenheit rechtmäßig festgesetzten
Routen überhaupt anerkannt wird - für die Entscheidung, an einer eingeführten Route
festzuhalten. Die Entscheidung ist gerichtlich nur darauf überprüfbar, ob das Luftfahrt-
Bundesamt von einem zutreffenden Sachverhalt ausgegangen ist, ferner darauf, ob es
den gesetzlichen Rahmen erkannt hat, der im Falle von unzumutbaren Lärmbelastun-
gen insbesondere durch § 29b Abs. 2 LuftVG geprägt ist, und schließlich darauf, ob es
die rechtlich schutzwürdigen Interessen der Betroffenen, insbesondere deren Lärm-
schutzinteressen in die Abwägung eingestellt und gegebenenfalls unter Einbeziehung
eines selbst gesetzten Regelungskonzeptes nicht ohne sachlichen Grund gegenüber
den öffentlichen Interessen zurückgesetzt hat (BVerwG, Urt. v. 24. Juni 2004
- 4 C 11.03 -, a. a. O.).
- 45 Dabei gilt es bei der Frage, welche Anforderungen im Konkreten an die Rechtferti-
gungs- und die Nachweispflichten der Behörde zu stellen sind, danach zu unterschei-
den, ob die Flugverfahren auf der festgelegten Route für die dortige Bevölkerung mit
unzumutbaren Lärmeinwirkungen verbunden sind oder ob dies nicht der Fall ist. Stre-
ckenalternativen, die Abhilfe versprechen, sind umso eingehender zu prüfen, je deutli-
cher die Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird (BVerwG, Beschl. v. 18. Oktober
2005 - 4 B 43.05-, juris).
- 46 Eine Flugroute, durch die Lärmbelastungen unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle her-
vorgerufen werden, ist schon dann abwägungsfehlerfrei, wenn sich für sie sachlich
einleuchtende Gründe anführen lassen. Einer besonderen Rechtfertigung und eines be-
sonderen Nachweises, dass schonendere Lösungen nicht in Betracht kommen, bedarf
es nicht. Im Falle unzumutbarer Lärmeinwirkungen ist demgegenüber im Besonderen
die Wertung des § 29 Abs. 2 LuftVG zu berücksichtigen, wonach die Luftfahrtbehör-
den und die für die Flugsicherung zuständigen Stellen „auf den Schutz der Bevölke-
rung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken“ haben. Die Norm enthält eine Regel-
verpflichtung, das Entstehen unzumutbaren Lärms zu verhindern, die allerdings unter
dem Vorbehalt des Machbaren steht (BVerwG, Beschl. v. 7. April 2006 - 4 B 69.05 -,
juris; Urt. v. 24. Juni 2004 - 4 C 11.03 -, juris).

- 47 Daraus folgt im Ergebnis, dass in den Fällen, in denen Lösungen mit Lärmwirkungen sowohl unterhalb als auch oberhalb der Zumutbarkeitsgrenze zur Verfügung stehen, die Entscheidung für eine mit unzumutbaren Folgen für betroffene Anwohner verbundene Lösung mit Blick auf die Wertung des § 29b Abs. 2 LuftVG einem besonderen Rechtfertigungszwang unterliegt; hier können regelmäßig nur sicherheitsbezogene Erwägungen von Gewicht die Wahl einer solchen Route rechtfertigen. Davon zu unterscheiden sind bloße Verteilungsfälle, in denen unter Ausschöpfung aller sicherheitstechnisch vertretbaren Möglichkeiten vergleichbare Lärmbelastungen auf keiner erwägenswerten Route vermieden werden können und es deshalb nur darum geht, wer die Lärmbelastung zu tragen hat. Hier bleibt es dem weiten Gestaltungsspielraum des Luftfahrt-Bundesamtes bei der Wahl zwischen verschiedenen Alternativen zur Bewältigung der Lärmproblematik überlassen, bei vorrangiger Maßgabe der Aspekte des Luftverkehrs zu beurteilen, ob die Flugbewegungen eher gebündelt oder gestreut werden, die Lärmbelastungen also nach Art eines großräumigen Lastenausgleichs verteilt werden oder einzelne Gebiete möglichst verschont bleiben sollen. Ebenso ist seiner Entscheidung vorbehalten, ob bei der Bewertung der Belastungsstärke auf den Umfang der räumlichen Betroffenheit oder die Zahl der betroffenen Bewohner abgestellt und welches Gewicht dabei der Stärke der Lärmereignisse zuerkannt werden soll (BVerwG, Urt. v. 24. Juni 2004 - 4 C 11.03 -, a. a. O.).
- 48 Maßgeblich für die Frage, ob die Festlegung einer Route den genannten Anforderungen entspricht, ist im Grundsatz die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses der streitigen Entscheidung. Dabei gilt es generell zu beachten, dass eventuell festzustellende Mängel in der Abwägung nach einem für die Überprüfung von Abwägungsentscheidungen allgemein geltenden Grundsatz, dessen Anwendung nicht von einer ausdrücklichen gesetzlichen Normierung oder deren entsprechenden Anwendung abhängt, nur erheblich sind, wenn sie auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Das setzt voraus, dass nach den Umständen des Falls die konkrete Möglichkeit besteht, dass die planende Behörde ohne den Fehler zugunsten der Rechtsposition des Betroffenen anders entschieden hätte. Des Weiteren ist während des Rechtsstreits erfolgten Überprüfungen und eventuell normierten Veränderungen der streitigen Abflugverfahren sowie den hierfür maßgeblichen Erwägungen des Luftfahrt-Bundesamtes Rechnung zu tragen (BVerwG, Urt. v. 26. November 2003 - 9 C 6.02 -, a. a. O.).

- 49 Entsprechend sind auch nachträgliche Entscheidungen des Luftfahrt-Bundesamtes und die dafür maßgeblichen Erwägungen einzustellen, auf der Grundlage der bis dahin gewonnenen Erkenntnisse und Überlegungen an einer beanstandeten normativen Festlegung eines Flugverfahrens festzuhalten und dieses zu bestätigen. Eine solche Entscheidung ist ohne Weiteres einer nachgeschobenen Planänderung vergleichbar, die in planungsrechtlichen Zusammenhängen bis zum Abschluss der Tatsacheninstanz in die gerichtliche Überprüfung einbezogen werden kann (BVerwG, Urt. v. 1. April 2004 - 4 C 2.03 -, juris).
- 50 2.2.2. Ausgehend hiervon sind die Voraussetzungen für die Annahme einer rechtswidrigen Festlegung der streitgegenständlichen Flugverfahren, welche die Rechte der Klägerin verletzt, nicht erfüllt.
- 51 2.2.2.1 Ein Sachverhaltsermittlungsdefizit, das die Klägerin in ihren Rechten verletzt, liegt nicht vor.
- 52 Wie weit die Ermittlungspflicht reicht, richtet sich nach den materiellrechtlichen Anforderungen. Gibt das materielle Recht lediglich einen groben Maßstab vor, so bedarf es nicht der Ermittlung von Details, auf die es für die Entscheidung nicht ankommt. Das Anforderungsprofil bei der Festlegung von Flugverfahren lässt sich aus Gründen der Sachgesetzlichkeit nicht in Anlehnung an die Grundsätze bestimmen, die im Fachplanungsrecht für das Abwägungsgebot entwickelt worden sind (BVerwG, Urt. v. 24. Juni 2004 - 4 C 15/03 -, juris). Flugstrecken lassen sich im Gegensatz zu Verkehrswegeplanungen am Boden nicht so festlegen, dass parzellenscharf festgestellt werden kann, mit welchen Beeinträchtigungen Dritte rechnen müssen. Die Immissionen, die von Luftfahrzeugen ausgehen, hängen von verschiedenen Faktoren ab. Neben dem Flugzeugtyp, der Triebwerksleistung und dem Gewicht des Luftfahrzeugs sind vor allem die meteorologischen Verhältnisse, wie etwa die Windrichtung und -geschwindigkeit sowie die Lufttemperatur, von Bedeutung. Wegen dieser Imponderabilien ist die Schallausbreitung nicht exakt vorhersehbar. Dies zwingt bei der Ermittlung und der Bewertung der Belastungssituation zu Pauschalierungen. Die Sachverhaltsfeststellungen können sich durchweg darauf beschränken, anhand von aktuellem Kartenmaterial, das zuverlässig Aufschluss über die Siedlungsstruktur bietet, näher

aufzuklären, wie groß der Kreis potenzieller Lärmbetroffener ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 28. Juni 2000 - 11 C 13.99 -, juris; Urt. v. 26. November 2003 - 9 C 6.02 -, juris).

- 53 Weitere Ermittlungen sind nur dann anzustellen, wenn die konkreten Umstände hierzu Anlass geben. Welche Untersuchungstiefe hierbei sachlich und räumlich geboten ist, richtet sich vornehmlich nach dem Ausmaß der Lärmbelastung. Ist als wahrscheinlich oder gar als gewiss davon auszugehen, dass durch den Flugverkehr auf der festgelegten Route unzumutbarer Lärm im Sinne des § 29b Abs. 2 LuftVG hervorgerufen wird, so hat das Luftfahrt-Bundesamt umso intensiver zu prüfen, ob sich Streckenalternativen anbieten, die Abhilfe versprechen, je deutlicher die Zumutbarkeitsschwelle voraussichtlich überschritten wird. Liegt der Schluss auf unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen dagegen von vornherein fern, so erübrigt es sich, alle Einzeltatsachen zu ermitteln, die geeignet sind, diese Annahme zu erhärten. Verfügt das Luftfahrt-Bundesamt über eine Tatsachengrundlage, die für eine an § 29b Abs. 2 LuftVG orientierte Lärmbeurteilung ausreicht, so kann es sich weitere Nachforschungen, die keine entscheidungsrelevanten zusätzlichen Erkenntnisse versprechen, ersparen (BVerwG, Urt. v. 24. Juni 2004 - 4 C 15/03 -, juris).
- 54 Zur ausreichenden Wahrung der Lärmschutzbelange ist die Ausweisung der exakten Anzahl der bei den ins Auge gefassten jeweiligen Routenvarianten im einzelnen Betroffenen unter exakter Spezifizierung des Ausmaßes ihrer Lärmbetroffenheiten bei der gegebenen Sachlage nicht erforderlich. Dies gilt nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund des weiten Gestaltungs- und Bewertungsspielraums des Luftfahrt-Bundesamtes bei der Wahl zwischen den verschiedenen Alternativen zur Lärmverteilung und der Einschätzung und Bewertung der jeweiligen Gesamtlärmsituation, wonach es ihm überlassen ist, ob insoweit etwa eher auf den Umfang der räumlichen Betroffenheit oder auf die Zahl der betroffenen Bewohner abgestellt und welches Gewicht dabei der Stärke der Lärmereignisse zuerkannt werden soll (OVG NRW, Urt. v. 13. November 2008 - 20 D 124/06. AK -, juris, m. w. N.). Zur Herbeiführung einer abwägungsgerechten Entscheidung besteht keine generelle Pflicht zu einer bis auf die Ebene der einzelnen in Rede stehenden Grundstücke vordringenden Sachverhaltsaufklärung, die eine individuelle Anhörung bedingen könnte; vielmehr reicht eine - prinzipiell zulässige - generalisierende, großräumige Betrachtung im Grundsatz aus (OVG NRW, Urt. v. 4. März 2002 - 20 D 120/97. AK -, juris).

- 55 Dies zugrunde gelegt sind hier die Voraussetzungen für ein relevantes Sachverhalts-
ermittlungsdefizit nicht erfüllt. Die DFS hat den maßgeblichen Sachverhalt in Bezug
auf die Belange der Klägerin im Zusammenhang mit den streitgegenständlichen Flug-
verfahren ausreichend ermittelt.
- 56 Sie hat Kartenmaterial, das zuverlässig Aufschluss über die Art und Umfang der
Besiedelung im betroffenen Gebiet und damit über den Kreis der Lärmbetroffenen
gibt, im Verfahren zur Festsetzung der in Rede stehenden Flugrouten zur Grundlage
ihrer Entscheidung gemacht. Das ergibt sich bereits aus dem Vermerk der DFS vom
19. Januar 2007 (Beiakte AS 18-32), in dem auf hinreichendes Kartenmaterial Bezug
genommen wird. Im Verfahren zur Festsetzung der streitgegenständlichen Flugverfah-
ren lag Datenmaterial für Rasterdateien (TK-50) vor, das vom Amt für Geoinformati-
onswesen der Bundeswehr zur Verfügung gestellt wurde. Weitergehende Daten, die
Aufschluss über die Lärmbetroffenheiten der Bevölkerung und der Siedlungsstruktur
geben hätten können, mussten hier nicht herangezogen werden. Dies gilt umso mehr,
als es sich der Beklagten im Hinblick auf die Kontur der im Zusammenhang mit dem
Planfeststellungsverfahren entwickelten Lärmschutzbereiche nicht aufdrängen musste,
dass die Klägerin von unzumutbarem Lärm betroffen sein könnte.
- 57 Insoweit beruft sich die Klägerin ohne Erfolg darauf, dass das verwendete NIROS-
Programm für die Ermittlung der Auswirkungen von Flugverfahren für den Flughafen
Leipzig/Halle nicht geeignet war. Dabei kann dahinstehen, ob dieses Programm erst
Bevölkerungsdichten ab 4000 EW/km² - wie die Klägerin geltend macht - in die
Berechnung einbeziehen und dadurch die Lärmbetroffenheit der Bevölkerung, die -
wie die Klägerin - in den sog. Speckgürteln um Leipzig und Halle lebten, nicht erfas-
sen kann. Denn - wie gesagt - war die Verwendung des Programm NIROS hier nicht
notwendig gewesen. Soweit es im Verfahren ergänzend herangezogen worden ist, ist
dies hier nicht ausschlaggebend und kann hier nicht zur Annahme eines Abwägungs-
fehlers führen.
- 58 Ohne Erfolg macht die Klägerin für die Annahme eines Ermittlungsdefizits geltend,
dass bei der Flugroutenfestsetzung das sogenannte 1000-Häuser-Programm in Halle-
Büschdorf nicht berücksichtigt worden sei. Soweit es zutrifft, dass sich aus den ver-
wendeten Karten noch nicht die Verwirklichung dieses Programms ergeben hat, ist

dies nicht von entscheidungserheblicher Bedeutung. Denn die Entwicklung der Siedlungsstruktur und der Bevölkerung von Halle hat sich durch die Verwirklichung dieses Programms nicht derart geändert, dass die Planung der Flugrouten im Hinblick auf die Lärmschutzinteressen der Bevölkerung hierauf hätte maßgeblich Rücksicht nehmen müssen. Dies zeigt bereits das Verhältnis zwischen der Einwohnerzahl in ganz Halle und der in Halle-Büschdorf. In Halle lebten im Jahre 2010 ca. 230.000 Einwohner auf einer Fläche von ca. 135 km²; Büschdorf, seit 1950 Ortsteil von Halle, hatte am 31. Dezember 2009 lediglich 4.136 Einwohner. Auch insoweit waren die Karten mit hin hinreichend aktuell. Selbst wenn man die Heranziehung von Karten, aus denen sich die Umsetzung des 1000-Häuser-Programms nicht ergibt als Verfahrensmangel qualifizieren müsste, würde sich dieser Mangel hier nicht auf das Ergebnis der Abwägung auswirken können. Denn - wie gesagt - haben sich die Lärmbetroffenheiten durch die Umsetzung dieses Programms im Großraum Leipzig/Halle nicht wesentlich geändert.

59 2.2.2.2 Ohne Erfolg macht die Klägerin geltend, dass die Beklagte Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Leipzig vom 4. November 2004 in der Fassung vom 27. Juni 2007 zum Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle nicht beachtet hat und sie deshalb in ihren Rechten verletzt ist.

60 In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass das Bundesamt für Flugsicherung bei seiner Abwägung die von der zuständigen Landesluftfahrtbehörde in der Planfeststellung und der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung des Flughafens getroffenen Entscheidungen zu beachten hat. Deren Ausnutzung darf es nicht vereiteln. Daher ist es gehindert, Regelungen zu treffen, die im Widerspruch zu bereits erlassenen Entscheidungen über den Betrieb des Flughafens stehen, und insoweit darauf beschränkt, den vorhandenen Lärm gleichsam zu „bewirtschaften“ (BVerwG, Beschl. v. 7. April 2006 - 4 B 69/05 -, juris). Einwendungen, die die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses betreffen, können insbesondere nach dessen Bestandskraft nicht mit Aussicht auf Erfolg gegen die Festsetzung von Flugverfahren erhoben werden.

61 Im vorliegenden Fall kann der Senat dahinstehen lassen, ob - wie die Klägerin vorbringt - die Festsetzung der streitgegenständlichen Flugverfahren gegen das Ziel der in

Rede stehenden Planfeststellung verstoßen, dicht besiedelte Stadtgebiete, dabei auch insbesondere Gebiete in Halle-Süd und Halle-Nord zu entlasten. Selbst wenn der geltend gemachte Verstoß vorliegen würde, würde dies nicht die Annahme begründen, dass die Klägerin in ihren subjektiven Rechten verletzt ist. Es ist nicht ersichtlich, dass ein etwaiger Verstoß die Klägerin gerade in ihren Lärmschutzinteressen beeinträchtigen würde. Ihr Grundstück liegt in Halle-Büschdorf, das östlich vom Zentrum von Halle liegt und nicht so stark besiedelt ist wie dieses und der Norden bzw. der Süden von Halle.

- 62 Die Festlegung der Flugverfahren verletzt die Klägerin auch nicht deshalb in ihren Rechten, weil - wie die Klägerin geltend macht - der Planfeststellungsbeschluss die gleichmäßige Nutzung der Startbahnen des Flughafens vorgesehen habe und die Beklagte dies nicht hinreichend berücksichtigt habe.
- 63 Nach Ziff. 4. 7. 6. des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Leipzig vom 4. November 2004 sind die An- und Abflüge unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur, soweit flugsicherheitsgemäß vertretbar, gleichmäßig auf die beiden Start- und Landebahnen zu verteilen. Diese Festsetzung ist für die Beklagte jedoch nicht bindend. Das Regierungspräsidiums Leipzig war für den Erlass einer solchen Anordnung nicht zuständig. Die Verteilung des Flugverkehrs ist nach § 27c Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1a und b LuftVG Aufgabe der Flugsicherung, d. h. der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), die Festlegung von Flugverfahren nach § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO (Luftverkehrs-Ordnung) ist Sache des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung. Insofern hat die hier angesprochene Regelung im Planfeststellungsbeschluss lediglich Appellcharakter (so auch BVerwG, Urt. v. 9. November 2006 - 4 A 2001/06 -, juris Rn. 80). War diese Anordnung für die Beklagte rechtlich nicht bindend, so musste sie diese nicht in ihre Abwägung einstellen. Ist dies der Fall, so hatte der Senat nicht der Frage nachzugehen, inwieweit mit der Festlegung der streitgegenständlichen Flugverfahren diesem Appell Rechnung getragen wurde oder nicht.
- 64 2.2.2.3 Unzutreffend ist die Auffassung der Klägerin, ein Abwägungsfehler liege vor, weil die Beklagte nicht hinreichend geprüft habe, ob Alternativen zu den durch die streitgegenständlichen Flugverfahren festgelegten Flugrouten bestünden.

- 65 Das Anforderungsprofil bei der Festlegung von Flugverfahren lässt sich nicht in Anlehnung an die für das Fachplanungsrecht geltenden Grundsätze bestimmen. Welche Untersuchungstiefe bei der Abwägung im Zusammenhang mit der Festlegung von Flugrouten sachlich und räumlich geboten ist, richtet sich vornehmlich nach dem Ausmaß der Lärmbelastung. Ist als wahrscheinlich oder gar als gewiss davon auszugehen, dass durch den Flugverkehr auf der festgelegten Route unzumutbarer Lärm im Sinne des § 29b Abs. 2 LuftVG hervorgerufen wird, so hat das Luftfahrt-Bundesamt umso intensiver zu prüfen, ob sich Streckenalternativen anbieten, die Abhilfe versprechen, je deutlicher die Zumutbarkeitsschwelle voraussichtlich überschritten wird. Liegt der Schluss auf unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen dagegen von vornherein fern, so erübrigt es sich, alle Einzeltatsachen zu ermitteln, die geeignet sind, diese Annahme zu erhärten (BVerwG, Urt. v. 24. Juni 2004 - 4 C 15/03 -, juris). Der Normcharakter der Flugroutenfestlegung steht dem nicht entgegen. Im Gegenteil: Der sich so ergebende gerichtliche Prüfungsrahmen entspricht im Wesentlichen demjenigen, der in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts für die gerichtliche Kontrolle untergesetzlicher Normen entwickelt worden ist. Hier ist geklärt, dass von einem weiten Gestaltungsspielraum innerhalb der Vorgaben der Ermächtigungsnorm auszugehen ist, so dass in der gerichtlichen Überprüfung die Betrachtung des Entscheidungsprozesses zugunsten einer Ergebniskontrolle zurücktritt, weil es auf das Ergebnis des Rechtsetzungsverfahrens ankommt, also auf die erlassene Vorschrift in ihrer regelnden Wirkung (OVG NRW, Urt. v. 13. November 2008 - 20 D 124/06. AK -, juris, m. w. N.).
- 66 Zur ausreichenden Wahrung der Lärmschutzbelange ist die Ausweisung der exakten Anzahl der bei den ins Auge gefassten jeweiligen Routenvarianten im einzelnen Betroffenen unter exakter Spezifizierung des Ausmaßes ihrer Lärmbetroffenheiten nicht grundsätzlich erforderlich. Dies gilt nicht zuletzt vor dem Hintergrund des weiten Gestaltungs- und Bewertungsspielraums des Luftfahrt-Bundesamtes bei der Wahl zwischen den verschiedenen Alternativen zur Lärmverteilung und der Einschätzung und Bewertung der jeweiligen Gesamtlärmsituation. So ist es ihm überlassen, ob insoweit etwa eher auf den Umfang der räumlichen Betroffenheit oder auf die Zahl der betroffenen Bewohner abgestellt und welches Gewicht dabei der Stärke der Lärmergebnisse zuerkannt werden soll (OVG NRW, Urt. v. 13. November 2008 - 20 D 124/06. AK -, juris, m. w. N.).

- 67 Hiervon ausgehend sind die Voraussetzungen für die Annahme eines Abwägungsfehlers zulasten der Klägerin wegen unterlassener Variantenprüfung nicht erfüllt.
- 68 Soweit die Klägerin für die Annahme eines Abwägungsausfalls geltend macht, dass die streitgegenständlichen Flugverfahren oder ähnliche Flugverfahren bereits im Entwurf bereits Eingang in das Planfeststellungsverfahren über den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle gefunden haben und auch hier bereits diskutiert worden seien, kann ihr der Senat nicht folgen.
- 69 Bei der Ermittlung und Beurteilung der von einem geplanten Flughafen oder seiner vorgesehenen Erweiterung ausgehenden Lärmbelastung ist im Planfeststellungsverfahren eine Prognose anzustellen, die unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten, Erkenntnismittel und für sie erheblichen Umstände in einer der Materie angemessen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden sein muss. Insbesondere folgende Umstände und Merkmale eines geplanten Flugplatzes und seines geplanten Betriebes dürften von Bedeutung und dementsprechend zu berücksichtigen sein: Geplanter Ausbau, Zustand, Zahl, Richtung und Länge der Start- und Landebahn, Zahl und Art der erwarteten Flugbewegungen am Tag und in der Nacht, Lärmpegel der zuzulassenden Luftfahrzeuge, Verteilung der Flugbewegungen auf die An- und Abflugrouten, ihre Lage und Höhe, die Gesamt-Verkehrslärmsituation, geplante und vorhandene Wohnbebauung, sowie lärmempfindliche Einrichtungen im künftigen Lärmbereich, Einwohnerzahl in diesem Bereich, Möglichkeit und Zumutbarkeit von Umsiedlung künftig besonders schwer und unzumutbar betroffene Einwohner usw. (NdsOVG, Urt. v. 26. Mai 2000 - 12 K 1303/99 -, juris). Danach ist es sachgerecht, wenn die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Prognose über den beim Betrieb des Flughafens entstehenden Lärm mögliche Flugverfahren berücksichtigt. Soweit Entwürfe zu einzelnen Flugverfahren, die im Planfeststellungsverfahren bereits diskutiert oder der Planung zugrunde gelegt wurden, hernach tatsächlich durch die Beklagte umgesetzt werden, ist dies für sich genommen nicht zu beanstanden.
- 70 Ein Abwägungsausfall liegt des Weiteren auch nicht deshalb vor, weil das Luftfahrt-Bundesamt auf die vorbereitende Flugverfahrensplanung der DFS aufgebaut hat und die DFS auch bei der Prüfung und Entwicklung der streitigen Festlegungen maßgeblich eingebunden war. Die Einbindung der DFS entspricht deren Beauftragung mit der

Wahrnehmung der in § 27c Abs. 2 LufTVG genannten Aufgaben der Flugsicherung. Hinweise darauf, dass die Beklagte Entscheidungen anderer Stellen nur ausführt und die Aufgaben und die Verantwortung als Verordnungsgeber ignoriert, und insoweit ein relevanter Abwägungsausfall vorliegt, gibt es nicht. Die Identität der von der DFS vorgeschlagenen mit der verordneten Lösung reicht dazu nicht aus. Insgesamt bestehen hier keine Zweifel daran, dass das Luftfahrt-Bundesamt die von der DFS unterbreiteten Vorschläge selbst nachvollzogen und daran anknüpfend eine eigene Abwägungsentscheidung mit allen daran zu stellenden Anforderungen in eigener Verantwortung getroffen hat (vgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 28. Juni 2000 - 11 C 13/99 -, juris).

- 71 Ein Abwägungsausfall liegt auch nicht deswegen vor, weil in dem Abwägungsvermerk der DFS vom 19. Januar 2007 keine hinreichend konkrete Alternative zu den streitgegenständlichen Flugverfahren hervorgeht.
- 72 Zwar deutet der angesprochene Abwägungsvermerk für sich genommen eher darauf hin, dass die dort aufgeführten Flugverfahren unter Berücksichtigung der beachtlichen Lärmschutzinteressen sowie der Erfordernisse der flugsicherheitlichen Notwendigkeiten und der effektiven Anbindung an die bestehenden Flugrouten im Wege eines Optimierungsprozesses entwickelt wurden. Zumindest dann, wenn - wie hier - eine Reihe von Flugverfahren festgelegt werden, die miteinander systemisch verknüpft sind, spricht einiges dafür, dass ein Optimierungsprozess, in dessen Rahmen nicht zu allen Flugverfahren konkrete Alternativen entwickelt und geprüft wurden, noch dem Abwägungsgebot hinreichend Rechnung trägt. Der Senat kann diese Frage jedoch aus folgenden Gründen offen lassen.
- 73 Die im Abwägungsvermerk als Variante 1, 2 und 3 dargestellten Konzepte lassen eine hinreichend konkrete Alternativplanung zur streitgegenständlichen Route erkennen. Die DFS hat der Beklagten ausweislich des Vermerks von Frau Dr. R..... vom 30. März 2007 zu erkennen gegeben, dass pro Abflugstrecke zum Teil bis zu sechs Alternativen geprüft worden seien. Des Weiteren ist aus der Anlage zu dem Vermerk von Holger Schraepel, DFS (AS 165) ersichtlich, dass ein anderes Konzept zu den streitgegenständlichen Flugverfahren in Betracht gezogen wurde. Danach wurde erwogen, die auf der Südpiste in westlicher Richtung startenden Flugzeuge auf eine

Route zu führen, die weiter östlich als die streitgegenständliche Route nach Norden abdreht; des Weiteren ist dort in Betracht gezogen worden, dass die in westlicher Richtung startenden Flugzeuge von der Nordpiste auf Flugrouten in Richtung Nordwesten fliegen. Soweit diese Alternative aus dem angesprochenen Abwägungsvermerk der DFS nicht ersichtlich ist und hier insoweit ein Dokumentationsdefizit vorliegt, ist dies nicht von entscheidender Bedeutung; ein Dokumentationsdefizit ist zumindest dann unbeachtlich, wenn aus den Behördenvorgängen zumindest ersichtlich ist, dass überhaupt alternative Flugverfahren in Erwägung gezogen wurden.

- 74 Im Hinblick darauf und den angesprochenen Abwägungsvermerk, der die Entwicklung zur sogenannten „final version“ aufzeigt, kann ein Abwägungsfehler aufgrund unterlassener Variantenprüfung, der die Klägerin in ihren Rechten verletzen würde, nicht angenommen werden. Dies gilt umso mehr, als es sich der Beklagten im Hinblick auf die im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zu dem Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle entwickelte Kontur der Lärmschutzgebiete nicht aufdrängen musste, dass die Klägerin von unzumutbarem Lärm betroffen wird. Letztlich hat auch die Klägerin mit Schriftsatz vom 15. Oktober 2008 eingeräumt, dass die Beklagte zumindest eine hinreichend konkrete Variante in Erwägung gezogen hat.
- 75 2.2.2.4. Die Klägerin wird nicht von unzumutbarem Lärm betroffen, der durch die Festsetzung der streitgegenständlichen Flugverfahren bedingt ist.
- 76 2.2.2.4.1 Maßgebender Bezugspunkt für die Gewichtung der Lärmschutzbelange ist im luftverkehrsrechtlichen Fachplanungsrecht die sogenannte fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, bei deren Überschreiten passiver Schallschutz zu gewähren ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, juris und Urt. v. 21. September 2006 - 4 C 4.05 - Rn. 34). Die Erkenntnisse der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung sind bei der Festlegung dieser Schwelle zu berücksichtigen. Vor Inkrafttreten des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007 (BGBl. I S. 986) mussten mangels normativer Vorgaben die Zulassungsbehörde und im Streitfall die Gerichte entscheiden, welche Lärmpegel den Anwohnern tags und nachts zugemutet werden dürfen; die im Fluglärmschutzgesetz vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282) genannten Lärmwerte waren hierfür nicht aussagekräftig (vgl. Urt. v. 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, juris Rn. 254).

- 77 Die Rechtslage hat sich jedoch durch das angesprochene Gesetz vom 1. Juni 2007 geändert. Das neu gefasste Fluglärmschutzgesetz - FluglärmG - verfolgt zwar weiterhin nur einen eingeschränkten Zweck. Es soll in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Fluglärm regeln (§ 1 FluglärmG); die Regelung des sogenannten aktiven Schallschutzes insbesondere durch Betriebsbeschränkungen bleibt dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten (vgl. BT-Drs. 16/508 S. 17; BVerwG, Urt. v. 13. Oktober 2011 - 4 A 4001/10 -, juris). Durch den neu eingefügten § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG hat es nunmehr jedoch auch Bedeutung erhalten für die bei der Planfeststellung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG erforderliche Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG sind hierbei zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten. Diese Vorschrift soll sicherstellen, dass bei der Bewältigung der durch Fluglärm hervorgerufenen Probleme im Rahmen der Abwägung keine anderen als die nach dem Fluglärmschutzgesetz maßgeblichen Werte für die Lärmschutzbereiche zugrunde gelegt werden (BT-Drs. 16/508 S. 24). § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i. V. m. § 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG legt die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze auch mit Wirkung für die fachplanerische Abwägung normativ fest (BVerwG, Urt. v. 13. Oktober 2011, a. a. O.).
- 78 Die hier in Rede stehende Verpflichtung der Behörde im Zusammenhang mit der Festsetzung von Flugverfahren aus § 29b Abs. 2 LuftVG, auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Lärm hinzuwirken, knüpft an diesen - im luftrechtlichen Zulassungsrecht und dem sonstigen Luftrecht als unzumutbar zu bewertenden - Fluglärm an. Die einfachgesetzliche Grenzlinie der „Unzumutbarkeit“ ist in § 29b Abs. 2 LuftVG nicht anders zu ziehen als im Anwendungsbereich des § 29 Abs. 1 Satz 3 LuftVG und im luftverkehrsrechtlichen Planungsrecht (OVG NRW, Urt. v. 13. November 2008 - 20 D 124/06. AK -, juris).
- 79 Hier bestimmt sich der Maßstab für die Unzumutbarkeit von Fluglärm nach der Vorschrift des § 2 Abs. 2 FluglärmG in der Fassung vom 1. Juni 2007, die am 7. Juni 2007 in Kraft getreten ist. Denn die 14. Verordnung zur Änderung der 198. Durchführungs-

verordnung ist erst danach - nämlich einen Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger Nr. 110 am 19. Juni 2007 - in Kraft getreten.

80 2.2.2.4.2 Ausgehend hiervon sind die Voraussetzungen für die Annahme, dass der Verkehr auf den streitgegenständlichen Flugverfahren mit unzumutbarem Fluglärm verbunden ist, nicht erfüllt.

81 Nach § 2 Abs. 1 FluglärmG werden in der Umgebung von Flugplätzen Lärmschutzbereiche eingerichtet, die das Gebiet der in dem nachfolgenden Absatz genannten Schutzzonen außerhalb des Flugplatzgeländes umfassen. Absatz 2 Satz 1 der Vorschrift bestimmt, dass der Lärmschutzbereich eines Flugplatzes nach dem Maße der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert wird. Nach Absatz 2 Satz 2 1. Halbsatz FluglärmG sind Schutzzonen jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L(tief)_{Aeq}$ sowie bei der Nacht-Schutzzone auch der fluglärmbedingte Maximalpegel $L(tief)_{Amax}$ bestimmte Werte übersteigen. Diese Werte unterscheiden sich, je nachdem, ob es sich bei dem betroffenen Flughafen um einen neuen, einen baulich wesentlich erweiterten oder um einen bestehenden Flugplatz handelt (§ 2 Abs. 2 Satz 2 2. Halbsatz Nr. 1 bis 4 FluglärmG).

82 Bei neuen oder wesentlich erweiterten - zivilen - Flughäfen gehört zur Schutzzone 1 das Gebiet, in dem der fluglärmbedingte Dauerschallpegel 60 dB (A) überschreitet, und zur Tag-Schutzzone 2 das Gebiet, in dem der fluglärmbedingte Dauerschallpegel 55 dB (A) überschreitet (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG). Bei neuen oder wesentlich erweiterten - zivilen - Flughäfen gehört zur Nacht-Schutzzone bis zum 31. Dezember 2010 das Gebiet, in dem der Dauerschallpegel 53 dB (A) überschreitet oder mehr als 6 Spitzenpegel von über 57 dB (A) auftreten; nach dem 1. Januar 2011 gehört zur Nachtschutzzone für diese Flughäfen das Gebiet, in dem der Dauerschallpegel 50 dB (A) überschreitet oder mehr als 6 Maximalpegel von über 53 dB (A) auftreten.

83 Bei bestehenden - zivilen - Flughäfen gehört zur Tages-Schutzzone 1 das Gebiet, in dem der fluglärmbedingte Dauerschallpegel 65 dB (A) überschreitet, und zur Tag-Schutzzone 2 das Gebiet, in dem der fluglärmbedingte Dauerschallpegel 60 dB (A) überschreitet (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG); zur Nacht-Schutzzone gehört für

diese Flughäfen das Gebiet, in dem der Dauerschallpegel 55 dB (A) überschreitet oder mehr als 6 Maximalpegel von über 57 dB (A) auftreten.

- 84 Bei den angesprochenen Maximalpegeln handelt es sich um den sogenannten Innenpegel; der Außenpegel ist um 15 dB höher (arg. § 3 FluglärmG; Anlage 3 zu § 3 FluglärmG i. V. m. § 4 Abs. 1 S. 4 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Fluglärmgesetzes vom 27. Dezember 2008 - 1. FlugLSV (BGBl. S. 2980).
- 85 Im Hinblick darauf sind die flugbedingten Lärmimmissionen für die von Fluglärm Betroffenen bei neuen oder baulich wesentlich erweiterten zivilen Flughäfen jedenfalls dann zumutbar, wenn der Dauerschallpegel am Tag 55 dB (A) und in der Nacht 50 dB (A) nicht überschreitet und auch in der Nacht nicht mehr als 6 Maximalpegel (außen) über 68 dB (A) auftreten. Dagegen sind die flugbedingten Lärmimmissionen für die von Fluglärm Betroffenen bei bestehenden zivilen Flughäfen jedenfalls dann zumutbar, wenn der Dauerschallpegel am Tag 60 dB (A) und in der Nacht 55 dB (A) nicht überschritten wird und auch in der Nacht nicht mehr als 6 Maximalpegel (außen) über 72 dB (A) auftreten.
- 86 Der Flughafen Leipzig/Halle ist als bestehender Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG zu qualifizieren. Nach § 2 Abs. 2 Satz 3 FluglärmG sind neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift Flugplätze, für die ab dem 7. Juni 2007 eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach § 6 oder § 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wird. Die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes ist gemäß Satz 4 der Vorschrift wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels $L(tief)Aeq$ Tag an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels $L(tief)Aeq$ Nacht an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt. Satz 5 der Vorschrift bestimmt, dass bestehende Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift solche Flugplätze sind, bei denen die Voraussetzungen der Sätze 3 und 4 nicht erfüllt sind. Letzteres ist hier der Fall, weil ab dem 7. Juni 2007 für den Flughafen Leipzig/Halle eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach § 6 oder § 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweite-

rung nicht erteilt wurde. Insbesondere bezieht sich der - ergänzende - Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig zum Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle vom 27. Juli 2007 - 14 0513. 20-10/14 - im Wesentlichen auf Beschränkungen des Flugbetriebs in der Nachtzeit.

- 87 Im vorliegenden Fall gibt es keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür, dass die Lärmimmissionen, denen die Klägerin ausgesetzt ist, die hier maßgeblichen Schwellenwerte erreicht.
- 88 Im Schriftsatz vom 15. August 2008 (AS 37) geht die Klägerin im Hinblick auf Messungen zwischen dem 1. Juni 2008 und dem 4. Oktober 2008 selbst davon aus, dass der energieäquivalente Dauerschallpegel im Bereich ihres Grundstücks in diesem Zeitraum durchschnittlich 47,4 dB betragen und damit unterhalb der Grenzwerte für Tag und Nacht gelegen habe; zu den Maximalpegeln hat sie hier keine Angaben gemacht.
- 89 Die schalltechnische Untersuchung der vom 23. Juli 2009 zur Erfassung und Dokumentierung von maximalen Innenpegeln enthält Messungen bei angekippem Fenster für die Nacht vom 1. zum 2. Oktober 2008 und die vom 13. zum 14. November 2008. In der ersten Nacht gab es danach 4 Maximalpegel (innen) unter 50 dB (A), 3 Maximalpegel zwischen 50 dB (A) und 52 dB (A), einen von 54,9 dB (A) sowie einen von 61,3 dB (A). In der zweiten Nacht gab es 9 Pegel unter 50 dB (A), drei Pegel unter 52 dB (A) einen Pegel von 54,1 dB (A) und zwei Pegel von über 57 dB (A).
- 90 Soweit die Klägerin aus diesen Messungen ihre unzumutbare Lärmbetroffenheit daraus ableitet, dass die Messungen bei einem Massivhaus mit Standard-Wärmeschutzfenstern und einer 24 cm breiten Vollziegelwand gemacht worden sind, sie aber in einem Haus mit 30 cm breiten Porenbeton lebe, bei dem die Lärmdämmung schlechter sei als bei jenem Haus in der Nachbarschaft, kann ihr der Senat nicht folgen. Die gemessenen Maximalpegel liegen deutlich unterhalb von $L(\max) 6 \times 57$ dB (A).
- 91 Die Messwerte der Messstation 12 (Dölbau) der Leipzig-Halle GmbH für die Zeit vom 9. Dezember 2009 bis 29. April 2010 liegen unterhalb der maßgeblichen Schwellenwerte. Am Tag wurde der Dauerschallpegel von 55 dB (A) danach zu keinem Zeit-

punkt überschritten. Die höchsten Tageswerte für diesen Zeitraum lagen lediglich zweimal im Bereich von 45,8 dB(A) und 46,1 dB (A). Im Übrigen lagen die Tageswerte oft wesentlich unterhalb von 45 dB (A). In der Nacht lag der Dauerschallpegel nach den Messungen dieser Station im Messzeitraum unter dem maßgeblichen Wert. Dabei lag der fluglärmbedingte Dauerschallpegel lediglich in drei Nächten im Bereich zwischen 47 dB und 48 dB; ansonsten lag er darunter. Schließlich ergibt sich aus den Aufzeichnungen auch nicht, dass nachts Spitzenwerte von über 72 dB mehr als 6 mal überschritten worden sind. Gibt es damit schon keine Anhaltspunkte dafür, dass die Bevölkerung in Dölbau keinem unzumutbaren Lärm ausgesetzt ist, gilt dies erst recht für die Klägerin, da sich Dölbau näher an der durch die streitgegenständlichen Flugverfahren festgelegte Flugroute der Flugzeuge befindet.

- 92 Die Messungen der Messstelle 3 in Kabelsketal/OT Gröbers und der Messstelle 4 in Kabelsketal/OT Gottenz im Jahr 2008 ergaben Ergebnisse, die ebenfalls keinen Anhaltspunkt für eine für die Klägerin unzumutbare Lärmbelastung hindeuten. Nach der Messstelle 3 beträgt der Dauerschallpegel L_{eq} (3) der gemessenen (korrelierten) Fluglärmereignisse in dB(A) im Jahr 2008 zwischen 48,7 dB (A) und 52,6 dB (A) am Tage und 46,6 dB bis 51 dB in der Nacht, wobei der Dauerschallpegel in der Nachtzeit lediglich in drei Monaten durchschnittlich über 50 dB lag und zwar im Juni (50,5 dB), im September (50,2 dB), im Oktober 51,0 dB). Nach der Messstelle 4 betrugen die Werte in diesem Zeitraum zwischen 41,7 dB (A) und 51 dB (A) am Tage und lagen in der Nacht abgesehen vom Januar (52 dB) zum großen Teil deutlich unter 50 dB (A).
- 93 Die schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Überflugpegel auf dem Grundstück von Herrn Dipl.-Ing. S....., die dem Senat von der Klägerseite in der mündlichen Verhandlung übergeben wurde, weist folgende Ergebnisse für den Maximalpegel (außen) in der Nacht (00:00 bis 6:00) aus: 5 Maximalpegel über 68 dB (davon 3 Pegel unter 70 dB (A)) am 20. Dezember 2008, 5 Maximalpegel über 68 und unter 71 dB (A) am 21. November 2009, 3 Maximalpegel über 68 dB (A) und unter ca. 70 dB (A) am 24. November 2009, 3 Maximalpegel über 68 dB (A) am 28. November 2009, 6 Maximalpegel über 68 dB (davon 3 über 70 dB (A) am 1. Dezember 2009, 3 Maximalpegel über 68 dB (A) am 3. Dezember 2009, 3 Maximalpegel über 68 dB (A) und unterhalb von 71 dB (A) am 5. Dezember 2009, 3 Maximalpegel über 68 dB (A) und unterhalb von 70 dB (A) am 11. Dezember 2009,

ebenfalls 3 Maximalpegel über 68 dB (A) am 12. Dezember 2009 sowie 1 Maximalpegel über 70 dB (A) am 20. Dezember 2012.

- 94 Alle angesprochenen Messergebnisse liegen unterhalb der maßgeblichen Schwellenwerte. Aber selbst wenn die vorliegenden Messergebnisse im Einzelfall die maßgeblichen Maximalpegel überschreiten würden, gäbe keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür, dass unzumutbarer Lärm vorliegt. Die Häufigkeit der Maximalpegel wird aus dem Mittelwert über die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres bestimmt (§ 2 Abs. 2 Satz 2 2. Halbsatz FluglärmG). Dass die in Rede stehenden Messwerte als Durchschnittswerte für die verkehrsreichsten sechs Monate charakteristisch sind, erschließt sich hier nicht und wurde von der Klägerin auch nicht hinreichend substantiiert dargelegt.
- 95 Unzumutbarer Lärm liegt aber nicht nur für den Fall vor, dass sich die Schwellenwerte nicht aus dem Fluglärmgesetz ergeben, sondern aus den Maßstäben, auf die die Rechtsprechung vor Inkrafttreten des aktuellen § 2 Abs. 2 FluglärmG abgestellt hat. Hiernach kommt der Lärmwirkungsforschung eine maßgebende Rolle zu.
- 96 Nach dem derzeitigem Stand der Lärmwirkungsforschung ist es bei der Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle notwendig, dass die nächtlichen Aufwachereignisse durch Festlegung von Maximalpegeln und deren Häufigkeiten, sogenannte NAT-Kriterien (= Number of events above threshold) beschränkt werden und ein bestimmter Dauerschallpegel nicht überschritten wird (vgl. NdsOVG, Urt. v. 23. April 2009 - 7 KS 18/07 -, juris). Die Professoren Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng vertreten in ihrem gemeinsamen Beitrag in der Zeitschrift für Lärmbekämpfung - ZfL - (2002, 171 ff. - sog. Fluglärmsynopse) die Auffassung, dass dem Schutzanliegen, ein zusätzliches fluglärmbedingtes Aufwachen zu vermeiden, ausreichend Rechnung getragen werden kann, wenn sichergestellt ist, dass nachts ein Maximalpegel von 53 dB(A) nicht häufiger als 13-mal überschritten wird (BVerwG, Urt. 16. März 2006, - 4 A 1075.04 -, juris). Später wurde diese Auffassung noch einmal bestätigt (vgl. hierzu NdsOVG, Urt v. 23. April 2009 - 7 KS 18/07 -, juris).
- 97 Soweit die Rechtsprechung der Instanzgerichte unter Einbeziehung der Fluglärmsynopse angenommen hat, dass es bei Unterschreitung des Kriteriums $L_{\max} = 13 \times 68$

dB(A) keinen Anhalt für unzumutbaren Lärm gibt, hat dies das Bundesverwaltungsgericht nicht beanstandet (BVerwG, Beschl. v. 5. Oktober 2009 - 4 B 8/09 -). Dies ist mit den angesprochenen Maximalpegeln vereinbar, weil in der Regel der Dämmwert eines gekippten Fensters von 15 dB zu berücksichtigen ist, der bei der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt ist (BVerwG, Urt. v. 9. November 2006 - 4 A 2001/06 -, juris).

- 98 Im Hinblick darauf, dass der Lärmschutz durch die Einhaltung des NAT-Kriteriums nicht hinreichend sichergestellt werden kann (vgl. NdsOVG, Urt. v. 23. April 2009 - 7 KS 18/07 -, juris, m. w. N.), darf der Lärm auch einen bestimmten Dauerschallpegel nicht überschreiten. Für die planfeststellungsrechtliche Abwägung ist anerkannt, dass nach derzeitigem Erkenntnisstand ein Wert von 35 dB(A) innen noch zumutbar ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 16. März 2006, a. a. O.). Auch in der „Fluglärmsynopse“ werden als Bewertungsgrenzen zur Vermeidung von Schlafstörungen neben Maximalpegeln äquivalente Dauerschallpegel vorgeschlagen, und zwar 40 dB(A) als „kritischer Toleranzwert“ und 35 dB(A) als „präventiver Richtwert“. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang ebenfalls, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur angemessenen Befriedigung der Wohnbedürfnisse heute grundsätzlich auch die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster gehört und der typische Dämmwert eines gekippten Fensters nach inzwischen gefestigter Auffassung 15 dB(A) beträgt (so dass die Einhaltung eines Dauerschallpegels außen von 55 dB(A) einem Innenpegel von 40 dB(A) entspricht (vgl. NdsOVG, Urt. v. 23. April 2009 - 7 KS 18/07 -, juris)).
- 99 Der Senat hat keinen Anlass, das NAT-Kriterium $L_{\max} = 13 \times 68$ dB(A) außen und den einen Dauerschallpegel von $L_{\text{eq}(3)} = 50$ dB(A) außen nicht als Schwellenwerte anzuerkennen, bei deren Überschreitung unzumutbarer Lärm vorliegt und legt diese seiner Bewertung insoweit zugrunde. Aber selbst wenn man von einem NAT-Kriterium von $L_{\max} = 6 \times 68$ dB(A) außen ausginge, könnte hier unzumutbarer Lärm nicht angenommen werden. Der Senat hat keinen Anlass, die angesprochenen Werte insbesondere unter verfassungsrechtlichen Kriterien in Zweifel zu ziehen (vgl. auch OVG NRW, Urt. v. 13. November 2008 - 20 D 124/06.AK - und nachfolgend BVerwG, Beschl. v. 5. Oktober 2009 - 4 B 8/09 -, juris.)

- 100 Ohne Erfolg macht die Klägerin geltend, die vorliegenden Messwerte indizierten insbesondere im Hinblick auf das hinter der Verkehrsprognose für 2015 zurückbleibende Verkehrsaufkommen das Vorliegen unzumutbarer Lärmimmissionen auch insoweit, als diese unterhalb der hier als maßgeblich zugrunde gelegten Schwellenwerten liegen.
- 101 Die Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen sowie der Schutz vor Beeinträchtigungen durch Lärm hat bei Verkehrsflughäfen an das prognostizierte Verkehrsvolumen anzuknüpfen (NdsOVG, Urt. v. 26. Mai 2000 - 12 K 1303 -, juris); nicht die Kapazität des Flughafens, sondern das tatsächliche Verkehrsvolumen, das in einem überschaubaren Zeitraum zu erwarten ist, ist bei der Bestimmung maßgeblich, ob zumutbarer Lärm für die Betroffenen vorliegt (BVerwG, Urt. v. 9. November 2006 - 4 A 2001/06 -, juris Rn. 112).
- 102 Einen Anhaltspunkt für die Frage nach der Unzumutbarkeit von Lärm ist die Kontur der festgesetzten Lärmschutzbereiche, wenn diese auf der Grundlage des im maßgeblichen Planfeststellungsbeschluss rechtsfehlerfrei prognostizierten Verkehrsaufkommens und entsprechend den anerkannten wissenschaftlichen Methoden berechnet wurde. Weiterhin können hierfür Lärmimmissionen maßgeblich sein, die nach auf Aufnahme des Flugbetriebs auf den betroffenen Flugrouten gemessen werden (so implizit wohl auch OVG NRW, Urt. v. 13. November 2008 - 20 D 124/06. AK -, juris, m. w. N.). Ergibt die Lärmessung nach Inbetriebnahme der Flugverfahren, dass entgegen der berechneten Kontur der Tag- und Nachtlärmschutzgebiete auf dem Grundstück der klagenden Partei die maßgeblichen Schwellenwerte in den sechs verkehrsreichsten Monaten überschritten werden, dann ist sie von unzumutbarem Lärm betroffen. Sind die Messungen dagegen nicht geeignet, die methodisch korrekt ermittelte Kontur der Lärmschutzgebiete zu falsifizieren, kann in der Regel nicht von unzumutbarem Lärm für die von den Lärmschutzgebieten nicht erfasste Bevölkerung ausgegangen werden.
- 103 Bleibt das tatsächliche Verkehrsvolumen auf dem Flughafen in nicht unerheblichem Ausmaß hinter der maßgeblichen Verkehrsprognose im Planfeststellungsbeschluss zurück und geben die vorliegenden Messwerte keine Anhaltspunkte für das Vorliegen von unzumutbarem Lärm, kann dies gleichwohl unzumutbaren Lärm für die Klägerseite indizieren, wenn nach aktuellen maßgeblichen Schätzungen das prognostizierte

Verkehrsvolumen in absehbarer Zeit tatsächlich erreicht wird, durchgreifende Bedenken an der Belastbarkeit der auf der Grundlage der Verkehrsprognose berechneten Kontur der Lärmschutzgebiete bestehen und/oder das lärm betroffene Grundstück zwar nicht innerhalb der Kontur, sondern in unmittelbarer Nähe zur Grenze der Schutzgebiete liegt. Liegen keine solchen Umstände vor, kann das Gericht ohne weitere Beweiserhebung davon ausgehen, dass unzumutbarer Lärm für die Klägerseite nicht vorliegt.

- 104 Hiervon ausgehend kann der Senat ohne Beweisaufnahme davon ausgehen, dass die vorliegenden Messergebnisse, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle liegen, keinen unzumutbaren Lärm für die Klägerin selbst für den Fall indizieren, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen nicht unerheblich hinter der ursprünglichen Verkehrsprognose zurückbleibt.
- 105 Das Grundstück der Klägerin liegt weit von der Grenze der mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 2004 festgelegten Tagesschutz- und Nachtschutzgebiete (Anlage 1 und 2 zum Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004) entfernt, die u. a. auf der Grundlage der Verkehrsprognose für 2015 und von Schwellenwerten bestimmt wurde, die für die Lärmbetroffenen günstiger sind als die vom Fluglärmschutzgesetz bzw. der Fluglärmsynopse und der hierzu ergangenen Rechtsprechung in Bezug genommenen Werte (§ 2 Abs. 2 FluglärmschutzG; Planfeststellungsbeschluss 2004, A II. 4.1.2 und A II 4.2.1).
- 106 Die Kontur für die Lärmschutzgebiete hat das Bundesverwaltungsgericht in seinen Entscheidungen zu dem Planfeststellungsverfahren über den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle nicht beanstandet. Im Hinblick darauf können Bedenken gegen die Gültigkeit dieser Kontur in diesem Verfahren nicht mehr mit Aussicht auf Erfolg geltend gemacht werden.
- 107 Es ist des Weiteren nicht absehbar, dass sich die Lärmsituation für die Klägerin in Zukunft nachteilig ändern wird.
- 108 Mit der Verordnung der Sächsischen Staatsregierung über die Festsetzung der Lärmschutzbereiche für den Verkehrsflughafen Dresden und für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle vom 30. Januar 2012 wurden die Lärmschutzbereiche nach dem Flug-

lärmgesetz bestimmt, wobei nach § 2 Abs. 3 dieser Verordnung die Angaben lediglich nachrichtlich sind, soweit ein Lärmschutzbereich nicht auf dem Gebiet des Freistaates Sachsen liegt. Dies erfolgte auf der Prognose für 2020. Dabei wurden die Lärmschutzbereiche zutreffend nach den in § 2 Abs. 2 FluglärmG in Bezug genommenen Schwellenwerten für bestehende Flughäfen bestimmt. Die Grenze des durch diese Verordnung bestimmten Nachtschutzgebietes im Norden und Nordwesten liegt deutlich von dem Grundstück der Klägerin entfernt. Bereits die Umgebung in Gröbers nördlich der Leipziger bzw. der Halleschen Straße wird nicht mehr von diesem Nachtschutzgebiet erfasst. Die Kontur des in Rede stehenden Nachtschutzgebietes umreist ein Schutzgebiet, das noch kleiner ist als das, das mit dem angesprochenen Planfeststellungsbeschluss festgesetzt wurde. Es darf im Übrigen erwartet werden, dass laute - ältere Flugzeuge - allmählich durch lärmärmere ersetzt oder dass laute Motoren gegen leisere mit der Zeit ausgetauscht werden (BVerwG, Urt. v. 9. November 2006 - 4 A 2001/06 -).

- 109 Soweit die Klägerin die Gültigkeit der auf der Prognose für 2020 beruhenden Konturen für die Lärmschutzgebiete in Frage stellt, weil diese nach der sogenannten Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) im Sinne von § 4 Abs. der 1. FlugLSV entwickelt wurden, kann der Senat ihr nicht folgen. Die Berechnung erfolgt auf der Grundlage der mit dem „Datenerfassungssystem (DES)“ eingeholten Daten über Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs des Flugplatzes. Das Verfahren ermöglicht die Berechnung von äquivalenten Dauerschallpegeln für den Tag und für die Nacht sowie des Häufigkeits-Maximalpegelkriteriums in der Umgebung eines Flugplatzes. In die Berechnung des Lärmschutzbereichs gehen insbesondere die Geräuschemissionsdaten der Luftfahrzeuge, die Zahl der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahres sowie die Verläufe der Ab- und Anflugstrecken und Platzrunden ein. Darüber hinaus werden die Flugstrecken der Hubschrauber und die Verläufe der Rollwege am Boden berücksichtigt. Zur Berechnung der Lärmschutzbereiche wird ein Segmentierungsverfahren angewendet, das auf einer geeigneten Zerlegung der dreidimensionalen Flugbahn des Luftfahrzeugs in lineare Segmente basiert (vgl. AzB vom 19. November 2008, BAnz Nr. 195a vom 23. Dezember 2008; BR-Drs. 566/06 vom 8. August 2008). Zweifel daran, dass das hier normierte Verfahren zur Berechnung der Lärmschutzbereiche den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen entspricht, hat der Senat nicht.

- 110 2.2.2.5 Liegen hier die Lärmbelastungen im Ergebnis unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle und ist auch nichts dafür ersichtlich, dass die Lärmbelastungen in Zukunft für die Klägerin steigen, ist die Wahl der in Rede stehenden Flugverfahren schon dann abwägungsfehlerfrei, wenn sich für sie sachlich einleuchtende Gründe anführen lassen. Einer besonderen Rechtfertigung und eines besonderen Nachweises, dass schonendere Lösungen nicht in Betracht kommen, bedarf es nicht.
- 111 Im vorliegenden Fall lassen sich für die Wahl der streitgegenständlichen Flugverfahren sachliche Gründe anführen. Handlungsbedarf für die Festlegung neuer Flugverfahren entstand im Zusammenhang mit der Verschwenkung der Südpiste. Die streitgegenständlichen Flugverfahren ermöglichen einen Flugbetrieb derart, dass Flugzeuge von der Südpiste in westlicher Richtung starten und nach Norden auf das Funkfeuer MAG VOR fliegen können. Ohne Rechtsfehler rechtfertigt die Beklagte die nähere Ausgestaltung der streitgegenständlichen Flugverfahren insbesondere damit, dass die festgelegten Routen eine zusätzliche Lärmbelastung der Bevölkerung im Süden von Halle durch nach Norden fliegende Flugzeuge vermeiden (vgl. hierzu auch BVerwG, Urt. v. 9. November 2006 - 4 A 2001/06 -, juris). Es ist nicht zu beanstanden, dass die Beklagte für die Wahl dieser Flugverfahren zusätzlich darauf abstellt, dass diese im Hinblick auf die Lage des Funkfeuers MAG VOR auch von Flugzeugen befliegen werden können, die nur konventionell navigieren können. Dabei ist nicht von maßgeblicher Bedeutung, wie hoch der Anteil der Flugzeuge ist, die heute noch nicht über Flächennavigation verfügen.
- 112 Soweit die Klägerin der Auffassung ist, die streitgegenständlichen Flugverfahren seien nicht sachdienlich, weil sie nicht von allen Flugzeugen mit konventioneller Navigationstechnik befliegen werden können, kann ihr der Senat nicht folgen. Sachdienlich sind die streitgegenständlichen Flugverfahren bereits allein im Hinblick darauf, dass sie es zumindest einem großen Teil von Flugzeugen ermöglicht - die Klägerin selbst räumt ein, dass ein Großteil der Flugzeuge mit Flächennavigation ausgestattet sind - auch von der Südpiste in westlicher Richtung zu starten, und in Richtung Nordwest zu fliegen, und dabei zusätzlicher Lärm für die Bevölkerung im Süden von Halle vermieden wird. Darauf, ob die Wahl der streitgegenständlichen Flugrouten aus weiteren Gründen sachdienlich erscheint, kommt es nicht an. Dessen ungeachtet erschließt sich dem Senat nicht, warum Flugzeuge mit konventioneller Navigationsausrüstung grund-

sätzlich nicht auf den durch die Flugverfahren festgelegten Flugrouten verkehren können. Insbesondere hat die Klägerin nicht hinreichend plausibel ausgeführt, dass solche Flugzeuge den Abdrehpunkt nach Norden gar finden könnten.

- 113 2.2.2.6 Ohne Erfolg beanstandet die Klägerin die nähere Ausgestaltung der Flugverfahren in Bezug auf die festgesetzten Flugerwartungsgebiete, die einzuhaltende Geschwindigkeit der Flugzeuge nach dem Start sowie die Unmöglichkeit eines Parallelbahnbetriebs auf dem Flughafen. Soweit objektive Rechtsverletzungen anzunehmen sind, führt dies nicht ohne Weiteres zur Annahme einer Verletzung der Klägerin in ihren subjektiven Rechten. Nur soweit hierdurch vermeidbarer - unzumutbarer - Lärm entsteht und kein bloßer Verteilungsfall vorliegt, kann die Klägerin in ihren subjektiven Rechten verletzt sein. Anhaltspunkte für unzumutbaren Lärm gibt es hier jedoch gerade nicht und es liegt auch ein bloßer Verteilungsfall vor (vgl. unten).
- 114 2.2.2.7 Im Übrigen ergäbe sich zugunsten der Klägerin auch keine andere Beurteilung bei unterstellter Unzumutbarkeit der Lärmeinwirkungen. Die streitigen Routen wären nicht allein bei Unabweislichkeit aus sicherheitstechnischen Gründen zu akzeptieren. Denn es handelt sich vorliegend ersichtlich ausschlaggebend um einen bloßen sog. Verteilungsfall, in dem unter Ausschöpfung aller sicherheitstechnisch vertretbaren Möglichkeiten vergleichbare Lärmbelastungen auf keiner erwägenswerten Route vermieden werden können. Dies ergibt sich für den Senat bereits im Hinblick auf die geographischen und siedlungsspezifischen Umstände. Es kann deshalb nur darum gehen, wer die Lärmbelastung zu tragen hat. Anhaltspunkte dafür, dass es vorliegend eine Lösung geben könnte, bei der die Lärmbelastungen in dem durch eine Route betroffenen Bereich insgesamt nennenswert geringer wären als bei der verordneten fehlen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die von der Klägerseite angesprochenen Varianten.
- 115 Die Variante 1 der Klägerin, nach der startende Flugzeuge von der Südpiste in westlicher Richtung auf einer Route geführt werden könnte, die östlich von Gröbers unmittelbar nach dem Start nach Norden führe, führt zu einer höheren Lärmbelastung z. B. der Bevölkerung in Großkugel; dies räumt die Klägerin im Übrigen selbst ein. Soweit sie davon ausgeht, dass die streitgegenständliche Flugroute deshalb rechtswidrig sei, weil die Anzahl der von ihr betroffenen Menschen insgesamt geringer ist als dies bei

der streitgegenständlichen Route der Fall ist, kann ihr der Senat nicht folgen. Es ist evident, dass diese von der Klägerin in Bezug genommene Alternative jedenfalls die Teile der Bevölkerung noch mehr belastet, die bereits ohnehin durch tiefliegende Flugzeuge besonders belastet sind. Die Verwirklichung von Alternative 2 der Klägerin, wonach Flugzeuge auf einer Route geführt werden, auf der sie auf einem langen, geraden Abflug in Richtung Westen Höhe gewinnen und erst westlich von Halle nach Norden abdrehen, ginge auch mit höheren Lärmbetroffenheiten anderer Bevölkerungsteile einher, da die Orte im Süden von Halle noch mehr Lärmereignisse hinzunehmen hätten als bei der aktuellen Verteilung der Flugrouten. Alternative 3 der Klägerin, wonach die Flugzeuge schnell auf die nach Norden führende Flugroute geführt werden, die von der Nordpiste abgeht, kommt auch nicht ernsthaft in Betracht, weil sie zumindest auch zu höheren Lärmbetroffenheiten der Bevölkerung wiederum in Großkugel führen würde, die ohnehin stark belastet ist. Auch Alternative 4, wonach die Flugzeuge zunächst nach Süden und auf einen Kurs um Halle herum geführt werden, führt erkennbar zu anderen Lärmbetroffenheiten, zumal die Flugwege nach Norden wesentlich länger sind als bei den streitgegenständlichen Flugverfahren. Schließlich führt auch nicht die von der Klägerin genannte Alternative 5 zu weniger Lärmbetroffenheit. Danach würden - entsprechend dem Münchner Modell - die nach Norden abgehenden Flüge von der Nordpiste, die nach Süden abgehenden Flüge von der Südpiste ausgehen. Hiergegen hat die Beklagte überzeugend dargelegt, dass die Implementierung dieser Variante vermehrt das Kreuzen der Flugzeuge notwendig mache, insoweit die Lärmemissionen des Flughafens in der Nacht erhöhe und zu Schwierigkeiten bei der Abwicklung des Expressverkehrs führe, was ihre Eignung bereits für sich genommen in Frage stelle.

116 Danach war die Klage der Klägerin zu 1 abzuweisen.

117 Die Kostenentscheidung beruht auf § 155 Abs. 2 VwGO, § 154 Abs. 1 VwGO. Die Revision ist nicht zuzulassen, da keiner der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründe vorliegt.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht einzureichen.

In der Begründung der Beschwerde 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 das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein Beteiligter, der zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

gez.:

Meng

Schmidt-Rottmann

Heinlein

Beschluss vom 27. Juni 2012

Der Streitwert für das Klageverfahren wird auf 20.000 € festgesetzt.

Gründe

- 1 Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 52 Abs. 1 GKG. Im vorliegenden Fall maß der Senat der begehrten Feststellung, dass die Vorschrift über die Festlegung der streitgegenständlichen Flugrouten subjektive Rechte verletzt, eine wirtschaftliche Bedeutung für die Kläger von jeweils 10.000 € zu.
- 2 Dieser Beschluss ist gemäß § 68 Abs. 1 Satz 5, § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG unanfechtbar.

gez.:
Meng

Schmidt-Rottmann

Heinlein

*Ausgefertigt:
Bautzen, den
Sächsisches Obergerverwaltungsgericht*

*Schika
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle*