

Zur Rechtsnatur der in der Sichtflugkarte eingezeichneten Platzrunde.

Angewandte Normen: § 29 Abs. 1, § 29b Abs. 2 LuftVG, § 21a, § 22 Abs. 1 und Abs. 3 LuftVO

Gericht: VGH München, Urt. v. 31.10.2006, Az.: 8 A 05.40029

Veröffentlicht in: NVwZ-RR 2007, 386 ff.

Zum Sachverhalt:

Die Kläger, Eigentümer von Wohngrundstücken in der Nachbarschaft eines Verkehrslandeplatzes wohnhaft sowie eine benachbarte Gemeinde, klagen gegen die Änderung der dortigen Platzrundenführung, wie sie auf der im Luftfahrthandbuch der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH veröffentlichten Sichtflugkarte vom 23. Januar 2003 dargestellt ist.

Aus den Gründen:

...

1. Bereits die Zulässigkeit der Klagen unterliegt erheblichen Bedenken des Senats.

1.1 Die Klagen, mit denen die Kläger die Aufhebung der Neuregelung der Platzrundenführung in der auf der Sichtflugkarte vom 23. Januar 2003 dargestellten Form begehren, sind als Anfechtungsklagen (§ 42 Abs. 1 VwGO) statthaft. Denn die auf § 21a Abs. 1 Sätze 1 und 2 LuftVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl I S. 580) gestützte Regelung für die Durchführung des Flugverkehrs in Form der Festlegung der Platzrunde (vgl. § 21a Abs. 2 Satz 1 LuftVO) ist eine für die betroffenen Luftfahrzeugführer verbindliche konkrete Anordnung (vgl. § 22 Abs. 1 Nr. 1 LuftVO) der zuständigen Behörde für die luftverkehrliche Benutzung des Verkehrslandeplatzes Bei dieser hoheitlichen luftaufsichtlichen Maßnahme handelt es sich somit um einen Verwaltungsakt in Form einer Allgemeinverfügung im Sinne von Art. 35 Satz 2 BayVwVfG (vgl. BayVGH vom 30.11.1993 NVwZ-RR 1995, 114/115; OVG NRW vom 22.1.1997 Az. 20 D 73/96.AK -Juris-DokNr. MWRE298008017; Giemulla in Giemulla/Schmid, Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Bd. 2 Luftverkehrsverordnungen, Stand: Februar 2006, RdNr. 2 zu § 21a; Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Stand: Mai 2006, RdNr. 10 zu § 29).

1.2 Erhebliche Zweifel bestehen jedoch hinsichtlich der erforderlichen Klagebefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO) der Kläger, die nicht Adressaten dieser luftaufsichtlichen Anordnung sind.

Dabei kann offen bleiben, ob die für die angefochtene Regelung maßgebliche Befugnisnorm des § 21a Abs. 1 LuftVO als spezielle Ausprägung der luftsicherheitsrechtlichen Generalklausel des § 29 Abs. 1 LuftVG selbst oder zumindest in Verbindung mit § 29b Abs. 2 LuftVG auch Schutznormcharakter zu Gunsten der lärm betroffenen Kläger besitzt (vgl. BVerfG vom 8.3.1999 Az. 1 BvR 989/97 -Juris-DokNr. KVRE287269901; ablehnend: OVG NRW vom 22.1.1997, a.a.O.). Denn die zuständige Behörde hat bei der Festlegung der Platzrundenführung eine Ermessensentscheidung zu treffen, bei der

auch das Interesse Einzelner, vor unzumutbaren Fluglärmwirkungen bewahrt zu bleiben, als Belang eine Rolle spielen kann. Die Grundsätze, die das Bundesverwaltungsgericht in seiner ständigen Rechtsprechung zur Abwägungspflicht bei der Festlegung von Flugrouten nach § 27a Abs. 2 LuftVO aufgestellt hat (vgl. BVerwG vom 28.6.2000 BVerwGE 111, 276; vom 26.11.2003 BVerwGE 119, 245; vom 24.6.2004 BVerwGE 121, 152), sind bei der Regelung des Flugverkehrs nach § 21a Abs. 1 LuftVO entsprechend heranzuziehen (vgl. dazu eingehend unter 2.1.3).

Subjektive Rechte des Klägers zu 4 sind offensichtlich nach keiner Betrachtungsweise verletzt, nachdem sich für ihn durch das wenn auch nur geringfügige Abrücken der verfügten neuen Linienführung der Platzrunde von seinem Grundstück nur eine Verbesserung, in keinem Fall aber eine Verschlechterung der Lärmsituation ergibt. Diese Verbesserung wird im Ergebnis im Übrigen auch durch die von den Klägern noch vorgelegte Stellungnahme des Sachverständigen Dr. K. vom 22. September 2006 bestätigt (S. 5 f.).

Ob bei den Lärmbetroffenheiten der übrigen Kläger zumindest abwägungserhebliche Belange vorliegen oder ihren Lärmschutzinteressen ebenfalls von vorneherein jegliche rechtliche Relevanz abzusprechen ist, lässt sich unter Berücksichtigung der nur überschlägigen und zwischen den Beteiligten auch streitigen Lärmberechnungen nicht eindeutig beantworten (vgl. S. 3 der Sitzungsniederschrift vom 18.7.2006 sowie die Stellungnahmen des Sachverständigen Dr. K. vom 22.9.2006 und des Lärmschutzbeauftragten des Luftamts Nordbayern vom 22.9. und 23.10.2006). Bei Vorliegen eines Dauerschallpegels Leq(3) von weniger als 50 dB(A) sieht der Verwaltungsgerichtshof jedenfalls regelmäßig keinen abwägungserheblichen

Belang mehr und die Klagebefugnis gegen ein Flughafenvorhaben als nicht mehr gegeben (vgl. Urteil vom 20.5.2003 Az. 20 A 02.40015 u.a. UA S. 25; Urteil vom 27.7.2006 Az. 8 BV 05.3026 UA S. 14). Dies muss umso mehr gelten, wenn wie hier eine luftaufsichtliche Maßnahme allenfalls eine relative Mehrbelastung der klägerischen Grundstücke bei ansonsten unverändertem -und auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens bildenden - Lärmvolumen bewirken kann. Im Zweifel ist jedoch die Frage, ob dem Lärmschutz im konkreten Fall die Bedeutung zukommt, die ihm die Kläger beimessen, der Prüfung im Rahmen der Begründetheit vorzubehalten.

Dahinstehen kann somit auch, ob sich die Klagebefugnis der Klägerin zu 1 aus der durch sie behauptete

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

ten Verletzung ihrer kommunalen Planungshoheit ergibt.

1.3. Nachdem die angefochtene Regelung den Klägern gegenüber nicht bekannt gegeben worden ist, ist deren innerhalb der Grenze der Verwirkung erhobene Klage zulässig. Im Übrigen hat der Beklagte den Einwand der Verwirkung ausdrücklich nicht erhoben.

2. Die Klagen sind -soweit überhaupt zulässig - jedenfalls unbegründet. Denn die Neuregelung der Platzrundenführung durch die Regierung von Mittelfranken -Luftamt Nordbayern -in der auf der Sichtflugkarte vom 23. Januar 2003 dargestellten Form weist im Hinblick auf wehrfähige Rechtspositionen der Kläger keine Rechtsfehler auf.

2.1 Der Behörde hat bei ihrer Entscheidung keine subjektive Rechte oder öffentlichrechtlich geschützte Individualinteressen der Kläger verletzt.

2.1.1 Rechtsgrundlage der angegriffenen Regelung ist § 21a Abs. 1 LuftVO. Danach können für die Durchführung des Flugplatzverkehrs durch das Flugsicherungsunternehmen oder -soweit wie hier ein Flugplatz ohne Flugverkehrskontrollstelle betroffen ist -die zuständige Landesluftfahrtbehörde auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme des Flugsicherungsunternehmens besondere Regelungen getroffen werden (§ 21a Abs. 1 Sätze 1 und 2 LuftVO). Luftplatzverkehr ist auch der Verkehr von Luftfahrzeugen, die sich in der Platzrunde befinden, in diese einfliegen oder sie verlassen (§ 21a Abs. 2 Satz 1 LuftVO). Regelungen des Flugplatzverkehrs sind luftaufsichtsrechtliche Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie die öffentliche Sicherheit oder Ordnung im Sinne der Generalklausel des § 29 Abs. 1 LuftVG (vgl. BayVGH vom 30.11.1993, a.a.O., S. 115; Giemulla, a.a.O., RdNr. 2 zu § 21a; Hofmann/Grabherr, a.a.O., RdNr. 10 zu § 29). Damit handelt es sich bei der streitbefangenen Regelung des Flugplatzverkehrs um ein primär sicherheitsrechtliches Instrument, mit dem auf einer Ideallinie ein standardisiertes An- und Abflugverfahren am betreffenden Flugplatz festgelegt wird (vgl. schematische Darstellung bei Giemulla, a.a.O., RdNr. 7 zu § 21a). Gleichzeitig wird mit der Regelung das Verhalten der betroffenen Luftfahrzeugführer zur sicheren Führung des Flugzeugs gesteuert. § 21a LuftVO ergänzt damit für den Bereich unmittelbar am Flugplatz die Vorschrift des § 27a LuftVO, nach der die Flugverfahren einschließlich der Flugrouten vom Luftfahrt-Bundesamt im Wege einer Rechtsverordnung festgelegt werden (vgl. Giemulla, a.a.O., RdNr. 1 zu § 27a).

2.1.2 Bei der Festlegung von An- und Abflugverfahren nach § 27a LuftVO hat das dafür zuständige Luftfahrt-Bundesamt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Abwägungsentscheidung zu treffen, bei der nicht ausschließlich Sicherheitsüberlegungen, sondern auch andere Belange zu berücksichtigen sind. Insbesondere ist dabei auch dem Interesse der Bevölkerung am Schutz vor dem mit dem Luftverkehr verbundenen Lärm Rechnung zu tragen. Dies gilt auch dann, wenn der Lärm die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschreitet (vgl. BVerwG vom 4.5.2005 NVwZ 2005,

1061; vom 24.6.2004, a.a.O., S. 158 ff.). Das Luftfahrt-Bundesamt darf bei dieser vorrangig an der Sicherheit des Luftverkehrs auszurichtenden Entscheidung zwar nicht über das Lärmpotenzial des jeweiligen Flugplatzes mitentscheiden. Denn das Lärmpotenzial wird durch die luftseitige Verkehrskapazität des jeweiligen Flugplatzes nach Maßgabe der luftrechtlichen Zulassungsentscheidung bestimmt. Gleichwohl darf sich das Luftfahrt-Bundesamt bei seiner Entscheidung nicht ausschließlich von Sicherheitsüberlegungen leiten lassen, sondern muss auch auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinwirken (vgl. BVerwG vom 24.6.2004, a.a.O., S. 158 f.). Durch die Lärmschutzklausel des § 29b Abs. 2 LuftVG wird eine Regelverpflichtung der Luftfahrtbehörden normiert, die auch für die Festlegung von Flugverfahren gilt (vgl. BVerwG vom 24.6.2004, a.a.O., S. 160).

Allerdings unterliegen die Luftfahrtbehörden in dem der Abwehr unzumutbaren Fluglärms vorgelagerten Bereich der Lärmvorsorge nicht dem Nachweis- und Rechtfertigungszwang, der für § 29b Abs. 2 LuftVG charakteristisch ist. Muss die Entscheidung für eine bestimmte Flugroute nicht mit unzumutbaren Lärmbelastungen erkaufte werden, so genügt es, wenn sie sich mit vertretbaren Argumenten untermauern lässt. Das Luftfahrt-Bundesamt braucht nicht obendrein den Nachweis zu erbringen, auch unter dem Blickwinkel des Lärmschutzes die angemessenste oder bestmögliche Lösung gefunden zu haben (vgl. BVerwG vom 24.6.2004, a.a.O., S. 164).

2.1.3 Die angeführten Grundsätze, die das Bundesverwaltungsgericht für die Festlegung von Flugverfahren nach § 27a LuftVO aufgestellt hat, sind für die streitbefangene Regelung des Flugplatzverkehrs nach § 21a LuftVO entsprechend heranzuziehen, auch wenn letztere durch Allgemeinverfügung erfolgt. Denn auch bei dieser Regelung wird für An- und Abflüge unmittelbar am Flugplatz eine verbindliche Linienführung mit bestimmten Flughöhen festgelegt. Auch bei dieser Festlegung können in der Umgebung des Flugplatzes -wie das vorliegende Verfahren gerade zeigt -Lärmkonflikte zu bewältigen sein. Dabei wird nicht verkannt, dass der planerische Einschlag bei der Festlegung von Flugrouten bei Verkehrsflughäfen insbesondere hinsichtlich des räumlichen Bezugs, der Flugkorridore und der möglichen Lärmkonflikte sehr viel weitergehend ist als bei der Regelung der Platzrundenführung. Dies steht einer entsprechenden Heranziehung der genannten Grundsätze jedoch nicht entgegen. Vielmehr ist dieser Umstand im Rahmen der nach § 21a Abs. 1 LuftVO zu treffenden Ermessensentscheidung hinsichtlich des Rechtfertigungszwangs der Luftfahrtbehörde bei der Beachtung der Lärmschutzinteressen zu berücksichtigen.

2.1.4 Gemessen an den vorgenannten Grundsätzen ist die angefochtene Regelung der Platzrundenführung rechtlich nicht zu beanstanden.

Nachdem die Regelung keine unzumutbaren Lärmbelastungen der Kläger mit sich bringt, genügt es, dass sie auf sachlichen Erwägungen der Behörde beruht, die geeignet sind, sich gegen die geltend

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

gemachten Lärmschutzinteressen der Kläger durchzusetzen.

Die Kläger machen selbst nicht substantiiert geltend, als Eigentümer von Grundstücken im Einwirkungsbereich der festgelegten Platzrunde Fluglärm ausgesetzt zu sein, der im Sinne von § 29b Abs. 2 LuftVG unzumutbar ist. Nach den glaubhaften und insoweit auch unbestrittenen Angaben des Lärmschutzbeauftragten des Luftamts Nordbayern in der mündlichen Verhandlung ergab sich für den Referenzpunkt ... bei einem Kartenabstand zur Platzrunde von 75 m und einer Flughöhe von 84 m bei den 1992/1993 durchgeführten Messungen und Berechnungen ein äquivalenter Dauerschallpegel $Leq(3)$ von 55 dB(A). Dieser Referenzpunkt entspricht in etwa der Lage des Anwesens des Klägers zu 4. Auf Grund der deutlich größeren Kartenabstände der Grundstücke aller anderen Kläger zur neu festgelegten Platzrunde und der in diesem Bereich größeren Flughöhe der an- und abfliegenden Flugzeuge ergeben sich für die Grundstücke der Kläger zu 1, 2, 3 und 5 auch deutlich größere Schrägentfernungen von den Immissionsorten zu den sich in der Platzrunde bewegendem Flugzeugen. Dies bedeutet bei gleichem (tatsächlich zwischenzeitlich niedrigerem) Flugverkehrsaufkommen und jedenfalls nicht lauter gewordenen Flugzeugen notwendigerweise auch niedrigere äquivalente Dauerschallpegel. Dabei kann hier dahin stehen, ob sich die Abnahme der äquivalenten Dauerschallpegel (gegenüber dem Referenzwert $Leq(3)$ von 55 dB(A)) für die Anwesen der Kläger zu 1, 2, 3 und 5 in der vom Lärmschutzbeauftragten des Luftamts Nordbayern ermittelten Größenordnung bewegt (8,5 dB bis 9,7 dB [bzw. zuletzt nach dem Schriftsatz vom 23.10.2006 nur 5,0 dB bis 5,7 dB]), oder ob die Pegelunterschiede entsprechend der von den Klägern vorgelegten Stellungnahme des Sachverständigen Dr. K. mit Werten zwischen 4,6 und 5,2 dB niedriger anzusetzen sind (S. 5 f. der Stellungnahme).

Denn Lärmbelastungen in diesen Größenordnungen sind in einer schon bisher durch Fluglärm vorbelasteten (Wohn-)Lage in jedem Fall im Rahmen des Zumutbaren anzusiedeln (vgl. BVerwG vom 24.6.2004, a.a.O., S. 166; BayVGH Urt. vom 2.12.2005 Az. 20 A 04.40040 u.a. UA S. 46 f. mit weiteren Nachweisen). Auch unter Berücksichtigung der durch den Sachverständigen Dr. K. ermittelten Pegelunterschiede an den Grundstücken der Kläger zu 2, 3 und 5 wäre bei den dann anzunehmenden Lärmbetroffenheiten die Schwelle der Abwägungserheblichkeit (vgl. oben unter 1.2) -wenn überhaupt - nur knapp überschritten. Für das von der neu festgelegten Platzrundenführungslinie noch weiter entfernt liegende Sportgelände der Klägerin zu 1 gilt dies erst recht.

Bei einer derartigen Ausgangslage genügt es, wenn sich die Entscheidung der Behörde bei der Festlegung der neuen Platzrundenführung mit sachlichen Gründen und vertretbaren Argumenten untermauern lässt (vgl. BVerwG vom 24.6.2004, a.a.O., S. 164). Derartige Gründe und Argumente liegen hier vor.

Wie sich aus den Behördenakten zweifelsfrei ergibt, waren Auslöser für die Neufestlegung der Platzrunde

für den Verkehrslandeplatz ... zahlreiche Beschwerden aus Kreisen der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung in der Umgebung sowie auch von Seiten der Luftfahrzeugführer wegen der bisherigen Ausgestaltung der Platzrundenführung. Zudem hat die Regierung von Mittelfranken -Luftamt Nordbayern - bei einem Vergleich der bisherigen Kartendarstellung mit den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort sowie Luftbilddaufnahmen festgestellt, dass bei der bisherigen Platzrundenführungsregelung die Landebahn falsch eingezeichnet war. Deren Ausrichtung musste deshalb am westlichen Ende ohnehin um einige Grad nach Süden korrigiert werden. Mit der neuen Platzrundenführungsregelung wurde zudem dem Wunsch der Luftfahrzeugführer nachgekommen, die Ideallinie des Schrägflugeils im Westen der Start- und Landebahn nicht wie bisher über den Hochspannungsmast Nr. 37, sondern zur besseren Orientierung und optischen Navigationshilfe zwischen den Masten Nrn. 36 und 37 hindurchzuführen. Weiter sollte die Neufestlegung dem Lärmschutzbedürfnis der Bevölkerung in den beiden am meisten betroffenen Bereichen "Baugebiet ... , Gemeinde ... im Westen und "Ortsteil ... , Stadt ..." im Osten besser Rechnung tragen und einen fairen Ausgleich zwischen diesen beiden Gebieten herbeiführen. Dementsprechend hat die Luftfahrtbehörde die Ideallinie der Platzrunde rechnerisch exakt in die Mitte zwischen den beiden Ortsteilen gelegt. Schließlich sollte durch die mit der neuen Platzrundenführung erfolgte Verlängerung des westlichen Geradeaus- und -abflugeils der Platzrunde die Flugsicherheit in Übereinstimmung mit den Anforderungen nach den Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Regelung des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle verbessert werden (vgl. Vorlageschreiben der Behörde vom 16.10.2002 an die DFS, Bl. 76 f. der Behördenakte „Flugbetriebsregelung“).

Diese insgesamt nachvollziehbaren und schlüssigen sachlichen Erwägungen der zuständigen Luftfahrtbehörde sind geeignet, sich gegen die geltend gemachten Lärmschutzinteressen der Kläger durchzusetzen.

Entgegen der Auffassung der Kläger war es nicht notwendig, zur Beurteilung der jeweiligen Lärmbeeinträchtigungen vor der Neufestlegung der Platzrunde ein Sachverständigengutachten einzuholen. Liegt wie hier der Schluss auf unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen von vorneherein fern, so erübrigen sich auch weitere Nachforschungen, die letztlich keine entscheidungsrelevanten zusätzlichen Erkenntnisse der Behörde versprechen (vgl. BVerwG vom 24.6.2004, a.a.O., S. 167).

2.1.5 Die Klägerin zu 1 kann auch nicht mit Erfolg geltend machen, die Regelung verletze ihre vom Recht auf kommunale Selbstverwaltung mit umfassender Planungshoheit (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 11 Abs. 2 BV). Voraussetzung hierfür wäre, dass eine hinreichend bestimmte Planung der Klägerin nachhaltig gestört würde, auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten der Gemeinde nicht hinreichend Rücksicht genommen wäre oder das Vorhaben wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren eigenen Planung der Gemeinde entzöge (vgl. BVerwG vom 11.1.2001, NVwZ

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

2001, 1160/1162; vom 5.11.2002 NVwZ 2003, 207; vom 2.8.2006 DVBl 2006, 1304/1305). Die Klägerin zu 1 hat jedoch nicht einmal ansatzweise dargelegt, dass diese Voraussetzungen vorliegend erfüllt seien. Insbesondere ist weder dargelegt noch sonst erkennbar, dass etwa wesentliche Teile des bereits mit Fluglärm vorbelasteten Baugebiets „...“ der Klägerin zu 1 durch erheblichen Lärmzuwachs nachhaltig beeinträchtigt würden.

2.2 Auch die übrigen Einwendungen der Kläger gegen die Neufestlegung der Platzrundenführung greifen nicht durch.

2.2.1 Der Einwand, die Behörde habe vor dem Erlass der Neuregelung ihr Recht auf Anhörung verletzt, verfängt aus mehreren Gründen nicht. Selbst wenn man von einer gesetzlichen Verpflichtung zur Beteiligung der Kläger gemäß Art. 28 Abs. 1 BayVwVfG auf Grund der möglichen Lärmauswirkungen der zu ändernden Platzrunde ausginge, konnte die Behörde im Fall der zu erlassenden Allgemeinverfügung bei den Schwierigkeiten der Abgrenzung des (lärm-)betroffenen Personenkreises gemäß Art. 28 Abs. 2 Nr. 4 BayVwVfG von der Anhörung absehen. Zudem hatten die Kläger bei einem Ortstermin am 5. Juni 2002, bei dem die mögliche Änderung der Platzrundenführung angesprochen worden war, die Möglichkeit, ihre Belange geltend zu machen. Im Übrigen wäre ein Anhörungsmangel nach Art. 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 BayVwVfG ohnehin unbeachtlich, nachdem sich die Kläger im Rahmen dieses Verfahrens umfassend zur Sache geäußert haben.

2.2.2 Die Behauptung der Kläger, die Behörde habe die neue Platzrundenführung nicht selbst inhaltlich geprüft, sondern den Vorschlag der Beigeladenen ohne weitere Prüfung direkt an die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Veröffentlichung weitergeleitet, entspricht nicht den Tatsachen. Die für ihren Vorschlag maßgeblichen Überlegungen und Erwägungen der Regierung von Mittelfranken -Luftamt Nordbayern -ergeben sich vielmehr aus dem Vorlageschreiben der Behörde vom 16. Oktober 2002 an die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (S. 76 f. der Behördenakte "Flugbetriebsregelung"). Mit diesem Schreiben hat die Behörde auch um die erforderliche gutachtliche Stellungnahme der DFS (§ 21a Abs. 1 Satz 2 LuftVO) und für den Fall der Zustimmung um Weiterleitung der Sichtflugkarte an die zu deren Veröffentlichung zuständige Stelle gebeten.

2.2.3 Die Rüge, bei der neu festgelegten Platzrundenführung handle es sich um einen nichtigen Verwaltungsakt, weil diese Platzrunde aus tatsächlichen Gründen von den Luftfahrzeugführern nicht eingehalten werden könne (vgl. Art. 44 Abs. 2 Nr. 4 BayVwVfG), wurde von den Klägern schon nicht hinreichend substantiiert. Ausweislich der Verfahrensakten hat die dafür fachlich kompetente und zuständige DFS Deutsche Flugsicherung GmbH gegen die durch die Regierung von Mittelfranken -Luftamt Nordbayern -getroffene Platzrundenführungsregelung keine Einwände erhoben, vielmehr sogar ausdrücklich klargestellt, dass eine weitere Änderung der Platzrundenführung nicht veranlasst ist (Vermerk S. 82 der Behördenakte "Flugbetriebsrege-

lung"). Dass im Einzelfall bei Vorliegen entsprechender sachlicher Gründe von veröffentlichten Flugbetriebsregelungen nach § 22 Abs. 1 LuftVO abgewichen werden darf, ergibt sich bereits aus § 22 Abs. 3 LuftVO.

3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO, § 100 Abs. 1 ZPO. Nachdem die Beigeladene keinen Antrag gestellt hat, entspricht es der Billigkeit, dass sie ihre außergerichtlichen Kosten selbst trägt (vgl. § 154 Abs. 3, § 162 Abs. 3 VwGO).

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung beruht auf § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10 ZPO.

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

Beschluss:

Der Gesamtstreitwert wird auf 50.000 Euro festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1

GKG a.F.). Davon entfallen auf

die Klägerin zu 1 20.000 Euro,

die Kläger zu 2 bis 5 jeweils 7.500 Euro.

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de