



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

BESCHLUSS

BVerwG 4 B 62.12
VGH 8 B 11.1614

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
am 5. August 2013
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. Rubel
und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Petz und Dr. Külpmann

beschlossen:

Die Beschwerde der Klägerin gegen die Nichtzulassung
der Revision in dem Urteil des Bayerischen Verwaltungs-
gerichtshofs vom 23. August 2012 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens
einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigela-
denen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Beschwer-
deverfahren auf 60 000 Euro festgesetzt.

G r ü n d e :

- 1 Die auf den Zulassungsgrund nach § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO gestützte Be-
schwerde bleibt ohne Erfolg. Die Rechtssache hat nicht die grundsätzliche Be-
deutung (§ 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO), die ihr die Beschwerde beimisst.

- 2 a) Für rechtsgrundsätzlich klärungsbedürftig hält die Beschwerde die Frage,
- ob die Lärmwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i.V.m. § 8 Abs. 1 Satz 3 und 4 LuftVG auf luftrechtliche Genehmigungen für einen Sonderflughafen anwendbar sind.
- 3 Die Frage rechtfertigt nicht die Zulassung der Revision. Sie ist nicht entscheidungserheblich.
- 4 Die in der Änderungsgenehmigung bei einem Dauerschallpegel von 60 dB(A) festgesetzte Zumutbarkeitsgrenze für den Taglärmschutz für Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen hat der Verwaltungsgerichtshof (UA Rn. 91 ff., 109) als Bezugspunkt für die im Rahmen der Abwägung gebotene Gewichtung der ermittelten Lärmschutzbelange angesehen. Gegen diese Festsetzung sei - so der Verwaltungsgerichtshof - im Ergebnis nichts zu erinnern. Die Beigeladene sei gegen die Änderungsgenehmigung nicht vorgegangen. Auf die Frage, ob die Zumutbarkeitsgrenze zu ihren Lasten zu niedrig festgesetzt worden sei, komme es deshalb im Ergebnis nicht an. Ein niedrigerer Ansatz der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze komme schon deswegen nicht in Betracht, weil § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 Nr. 2 FluglärmG die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze in Höhe eines Dauerschallpegels von 65 dB(A) auch mit Wirkung für die fachplanerische Abwägung normativ festlege. Diese normative Festlegung gelte auch für Flughäfen, die - wie der streitgegenständliche Sonderflughafen - für besondere Zwecke genehmigt worden sind (UA Rn. 96 ff.). Aber auch bei unterstellter Unanwendbarkeit der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG gelte - so der Verwaltungsgerichtshof (UA Rn. 106) weiter - im Ergebnis nichts anderes, zumal sich die fachplanungsrechtliche Praxis auch dann an den Werten des § 2 Abs. 2 FluglärmG als Ausdruck des aktuellen Stands lärmmedizinischer Erkenntnisse orientieren könne. Der Verwaltungsgerichtshof hat damit sowohl für den Fall der Anwendbarkeit der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG als auch bei deren unterstellter Unanwendbarkeit die in der Änderungsgenehmigung festgesetzte Zumutbarkeitsgrenze von 60 dB(A) im Ergebnis für rechtlich unbedenklich gehalten. Das räumt die Beschwerde selbst ein.

- 5 Ist eine Entscheidung - wie hier - auf mehrere, jeweils selbständig tragende Begründungselemente gestützt worden, kann eine Beschwerde nach § 132 Abs. 2 VwGO nur Erfolg haben, wenn ein Zulassungsgrund für jedes Begründungselement in zulässiger Weise vorgetragen worden und gegeben ist (Beschluss vom 19. August 1997 - BVerwG 7 B 261.97 - NJW 1997, 3328). Daran fehlt es.
- 6 Hinsichtlich der Annahme, dass die in der Änderungsgenehmigung festgesetzte Zumutbarkeitsgrenze von 60 dB(A) im Ergebnis auch bei unterstellter Unanwendbarkeit der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG rechtlich unbedenklich sei, ist ein Zulassungsgrund nicht schlüssig vorgetragen. Die Beschwerde behauptet zwar, insoweit werde die Rechtsfrage aufgeworfen, ob „bei der Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle die Gemeinnützigkeit und damit das Vorliegen öffentlicher Interessen auch dann bejaht werden (kann), wenn sich der erweiterte Betrieb eines privaten Sonderflughafens nur durch Quersubventionierung positiv auf öffentliche Interessen auswirken kann“. Vom Vorliegen öffentlicher Interessen hat der Verwaltungsgerichtshof die Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle indes nicht abhängig gemacht. Vielmehr ist er (UA Rn. 91 ff. und 106 ff.) im Einklang mit der Rechtsprechung des Senats davon ausgegangen, dass die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle im Anwendungsbereich des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG durch die Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG auch mit Wirkung für die Abwägung normativ festgelegt (Urteil vom 4. April 2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a. - BVerwGE 142, 234 Rn. 190) und außerhalb dieses Anwendungsbereichs von den Zulassungsbehörden und im Streitfall von den Gerichten im Einzelfall zu bestimmen ist (Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 254). Die für die Erweiterung des Flugbetriebs sprechenden Interessen sind hierfür irrelevant. Sie sind erst im Rahmen der Abwägung den anhand der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle gewichteten Lärmschutzbelangen der Fluglärm betroffenen gegenüberzustellen und mit diesen zu einem gerechten Ausgleich zu bringen (vgl. z.B. Urteil vom 26. April 2007 - BVerwG 4 C 12.05 - BVerwGE 128, 358 <LS 4 und Rn. 54>). Die seitens der Beschwerde aufgeworfene Frage nach dem Vorliegen öffentlicher Interessen betrifft deshalb in Wahrheit nicht die Annahme des Verwaltungsgerichtshofs, dass die festgesetzte Zumutbarkeitsgrenze von 60 dB(A) auch bei unterstellter Unanwendbarkeit der

Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG rechtlich unbedenklich sei. Sie zielt vielmehr allein gegen die vom Verwaltungsgerichtshof (UA Rn. 115 ff., insbesondere Rn. 118) vorgenommene Qualifizierung der für die Erweiterung des Flugbetriebs sprechenden Interessen als öffentliche Interessen. Diese eigentliche Zielrichtung bestätigt die Beschwerde, indem sie die Frage in wortgleicher Wiederholung auf den Gliederungspunkt „Anforderungen an das Abwägungsgebot“ bezieht.

7 Da somit das zweite Begründungselement des Verwaltungsgerichtshofs trägt, kann das erste Begründungselement hinweggedacht werden, ohne dass sich am Ausgang des Verfahrens etwas ändert.

8 b) Infolgedessen ist auch die Anschlussfrage,

ob bei Anwendung der Lärmwerte des FluglärmG bei einer Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG i.V.m. § 8 Abs. 1 Satz 3 und 4 LuftVG ausschließlich die Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG einschlägig sind, wenn nicht gleichzeitig bauliche Erweiterungen vorgenommen werden,

nicht entscheidungserheblich.

9 Abgesehen davon wäre die Frage auch nicht klärungsbedürftig. Sie lässt sich auf der Grundlage der üblichen Regeln sachgerechter Gesetzesinterpretation mit dem Verwaltungsgerichtshof (UA Rn. 103 f.) bejahen, ohne dass es der Durchführung eines Revisionsverfahrens bedürfte.

10 Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG sind nach der Legaldefinition des § 2 Abs. 2 Satz 3 FluglärmG solche Flugplätze, für die ab dem 7. Juni 2007 eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung im Sinne des Satzes 4 erteilt wird. Bestehende Flugplätze sind gemäß § 2 Abs. 2 Satz 5 FluglärmG Flugplätze, bei denen diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Der Wortlaut des § 8 Abs. 1 Satz 3 und 4 LuftVG knüpft an

diese Unterscheidung an. Denn nach dem gemäß Satz 4 entsprechend anzuwendenden Satz 3 sind die „jeweils“ anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten. Allein der Umstand, dass der Beklagte bei Bescheiderlass eine - vom Verwaltungsgerichtshof (UA Rn. 104) beanstandete - andere Auffassung vertreten hatte, begründet angesichts des klaren Wortlauts des Gesetzes und der vom Verwaltungsgerichtshof zutreffend herangezogenen weiteren Auslegungsgesichtspunkte keinen revisionsgerichtlichen Klärungsbedarf.

- 11 c) Rechtsgrundsätzlichen Klärungsbedarf reklamiert die Beschwerde ferner hinsichtlich der Frage,

ob bei der Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle die Gemeinnützigkeit und damit das Vorliegen öffentlicher Interessen auch dann bejaht werden kann, wenn sich der erweiterte Betrieb eines privaten Sonderflughafens nur durch Quersubventionierung positiv auf öffentliche Interessen auswirken kann.

- 12 Auch diese Frage rechtfertigt mangels Entscheidungserheblichkeit nicht die Zulassung der Revision.

- 13 Die Beschwerde setzt voraus, dass sich das private Vorhaben der Beigeladenen „nur durch Querfinanzierung“, also nur mittelbar positiv auf das öffentliche Interesse auswirke, weil es den Bestand des (auch öffentlichen Interessen dienenden) Sonderflughafens sichere. Von dieser Prämisse ist der Verwaltungsgerichtshof (UA Rn. 118) nicht ausgegangen. Er hat bestätigt, dass der Beklagte in nachvollziehbarer Weise ein über die im Rahmen der Planrechtfertigung maßgebliche verkehrliche Bedeutung hinaus bestehendes öffentliches Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens dargelegt und den Belangen des Lärmschutzes als zumindest gleichwertig gegenübergestellt habe. Der Beklagte führe insoweit die erhebliche arbeitsmarktpolitische, regionalwirtschaftliche, luftfahrtindustrielle sowie raumfahrtindustrielle Bedeutung des metropolnahen Sonderflughafens und der dort angesiedelten Forschungseinrichtungen und luftfahrtbezogenen Betriebe sowie die Bedeutung des Verkehrsegments des qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehrs für die Sicherung des Erhalts und die Entwicklung des Sonderflughafens an. Dass der neu zugelassene qualifizierte

Geschäftsreiseverkehr - wie von der Beschwerde unterstellt - unmittelbar nur privaten Interessen diene, lässt sich diesen Ausführungen nicht entnehmen. Im Gegenteil liegt auf der Hand, dass der qualifizierte Geschäftsreiseverkehr gerade auch die Verkehrsbedürfnisse der in der Umgebung des Sonderflughafens angesiedelten Forschungseinrichtungen und luft- und raumfahrtbezogenen Betriebe bedienen soll und damit auch für sich genommen arbeitsmarktpolitische, regionalwirtschaftliche sowie luft- und raumfahrtindustrielle Bedeutung haben wird. Dies gilt umso mehr, als das neue Verkehrssegment ausdrücklich nicht nur den Erhalt des Sonderflughafens sichern, sondern auch zu dessen Entwicklung beitragen soll. Angesichts eines somit auch unmittelbar durch öffentliche Interessen motivierten Erweiterungsvorhabens konnte der Verwaltungsgerichtshof die im Urteil des Senats vom 26. April 2007 (a.a.O. Rn. 54) offen gelassene Frage, ob allein private Verkehrsinteressen ausreichen können, die Lärmschutzbelange der Flughafenanlieger zurückzustellen, ebenfalls dahingestellt sein lassen.

14 d) Die Frage schließlich,

ob für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Änderungsgenehmigung auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Genehmigungserteilung abzustellen ist,

ist - wie die Beschwerde selbst einräumt - in der höchstrichterlichen Rechtsprechung bereits im Sinne der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs (UA Rn. 122) geklärt und damit grundsätzlich nicht mehr klärungsbedürftig. Neue Gesichtspunkte, aus denen in dem erstrebten Revisionsverfahren über die bisherige Rechtsprechung hinaus zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden könnten (vgl. hierzu Beschluss vom 25. November 1992 - BVerwG 6 B 27.92 - Buchholz 421.0 Prüfungswesen Nr. 306 m.w.N.), legt die Beschwerde nicht dar. Sie macht lediglich geltend, dass der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in der Kommentarliteratur in nicht geringem Umfang widersprochen worden sei. Ein die Zulassung der Revision rechtfertigender grundsätzlicher Klärungsbedarf ist damit nicht dargetan.

- 15 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2, § 162 Abs. 3 VwGO. Die Streitwertfestsetzung stützt sich auf § 47 Abs. 1 und 3, § 52 Abs. 1 GKG.

Prof. Dr. Rubel

Petz

Dr. Külpmann