



# **BUNDESVERWALTUNGSGERICHT**

## **IM NAMEN DES VOLKES**

### **URTEIL**

BVerwG 4 A 6001.11, 4 A 6002.11

Verkündet  
am 31. Juli 2012  
Ott  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In den Verwaltungsstreitsachen

BVerwG 4 A 6001.11

BVerwG 4 A 6002.11



hat der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts  
auf die mündliche Verhandlung vom 3. Juli 2012  
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. Rubel,  
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Jannasch,  
die Richterinnen am Bundesverwaltungsgericht Dr. Philipp, Dr. Bumke und  
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Petz

für Recht erkannt:

Die Klagen werden abgewiesen.

Von den Gerichtskosten und den außergerichtlichen Kosten des Beklagten und der Beigeladenen zu 1 tragen die Kläger zu 1 und 2 des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11, die Klägerin zu 3 sowie - gesamtschuldnerisch - die Kläger zu 1 und 2 des Verfahrens BVerwG 4 A 6002.11 jeweils 1/4. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 2 und 3 sind nicht erstattungsfähig.

#### G r ü n d e :

##### I

- 1 Die Kläger begehren die Aufhebung der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1073.04 bzw. 4 A 1075.04 - im Wege der Restitution und die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004 „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ (PFB) i.d.F. des Planergänzungsbeschlusses „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009 (PEB).
- 2 Der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 sieht den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum Großflughafen Berlin Brandenburg mit zwei parallelen Start- und Landebahnen vor. Das Grundstück des Klägers zu 1 des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11 liegt in Königs Wusterhausen, Ortsteil Wernsdorf, ca. 12 km östlich der Mitte der neuen Start- und Landebahn Süd des Flughafens, das Grundstück der Klägerin zu 2 dieses Verfahrens liegt in Zeuthen, ca. 8 km südöstlich der Startbahnmitte. Das Grundstück der Kläger zu 1 und 2 des Verfahrens BVerwG 4 A 6002.11 liegt ca. 4 km östlich der Mitte

der Nordbahn am südwestlichen Rand des Ortsteils Bohnsdorf im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick. Das Grundstück der Klägerin zu 3 dieses Verfahrens liegt am südöstlichen Ortsrand von Blankenfelde ca. 5 km westlich der Mitte der Südbahn.

- 3 Im Rahmen der Vorbereitungen zur Stellung des Planfeststellungsantrags für den Flughafenausbau richtete der Beklagte eine Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren“ ein, an der u.a. die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und die Projektplanungsgesellschaft (PPS) als Rechtsvorgängerin der Vorhabenträgerin, der Beigeladenen zu 1, beteiligt waren. Die Arbeitsgruppe sollte die Flughafenplanung - beginnend mit der Erstellung der Antragsunterlagen - mit der erst kurz vor Inbetriebnahme des Flugplatzes erfolgenden Festlegung der An- und Abflugverfahren koordinieren. In dieser Arbeitsgruppe legte die DFS in der Sitzung vom 30. März 1998 eine Grobplanung der Abflugrouten vor. Die Abflugrouten sollten hiernach in beiden Betriebsrichtungen zunächst mehrere Kilometer parallel in gerader Verlängerung der Bahnen verlaufen. Die DFS ging bei dieser Grobplanung, ohne hierauf ausdrücklich hinzuweisen, davon aus, dass die beiden Bahnen nicht unabhängig voneinander genutzt werden sollten. In der Folgezeit berechnete die PPS auf der Grundlage der vorgelegten Grobplanung die Streckengeometrie für das Datenerfassungssystem (DES). Mit Schreiben vom 20. August 1998 kam die DFS auf eine Prüfbitte der Arbeitsgruppe zurück und erklärte, dass der vorgesehene Achsabstand und Schwellenversatz keine nachteiligen Auswirkungen auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung des Flugverkehrs hätten. Weiter heißt es:

„In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch auch deutlich darauf hinweisen, dass die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz der Abflugkurse von mindestens 15° erfordert. Ebenso müssen die Abflugkurse um mindestens 30° von den Fehlanflugkursen der jeweils anderen Piste abweichen. Da derartige Präzisierungen in der übergebenen Grobplanung für die künftigen IFR-Abflugverfahren nicht berücksichtigt wurden, ist bei der weiteren Verwendung dieser Unterlagen ein entsprechender Toleranzbereich zu berücksichtigen.“

- 4 Mit Schreiben vom 26. August 1998 bestätigte die DFS, dass die von der PPS übermittelten Streckengeometriedaten mit ihrer Grobplanung übereinstimmten. Der Beklagte übermittelte beide DFS-Schreiben der PPS und bat, die Vorgaben der DFS bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Die PPS erwiderte mit Schreiben vom 10. September 1998, dass sie die Forderung der DFS bei der Konstruktion der Standard Instrument Departures (SID) nicht berücksichtigt habe. Sie gehe davon aus, dass die Hinweise der DFS nicht zu einer Veränderung der Streckengeometrie führten; anderenfalls müsste kurzfristig ein Klärungsgespräch mit der DFS herbeigeführt werden. Ein solches Gespräch fand am 29. September 1998 bei der DFS in Offenbach statt. Ein Ergebnisprotokoll liegt nicht vor. Es gibt allerdings das Protokoll einer Koordinierungssitzung der PPS vom 5. Oktober 1998, in der ein Mitarbeiter - Herr S. - über die Besprechung vom 29. September berichtet. In dem Protokoll heißt es:

„Sollte dies (gemeint ist eine Divergenz der Abflugkurse um mindestens 15°) nicht erfolgen, ist mit Kapazitätseinschränkungen in Spitzenzeiten zu rechnen. Diese Einschränkungen konnten jedoch nicht quantifiziert werden. Deshalb ist auf eine grundsätzliche Vorgabe für alle Abflüge hinzuwirken und in die Grobplanung aufzunehmen. ... Die DFS erarbeitet innerhalb von 14 Tagen eine neue Grobplanung. Man konnte sich dem Wunsch nach abschließlicher Plausibilitätsaussage nicht anschließen. Festlegung: Es ist ein entsprechendes Schreiben an Hr. E., BMV, zu richten mit der Bitte um Unterstützung und Einflussnahme im Sinne der PPS-Zielstellung auf die DFS.“ (Klammerzusatz nicht im Original)

- 5 Unter dem 7. Oktober 1998 richtete der Geschäftsführer der PPS, Herr Dr. H., ein Schreiben an den Unterabteilungsleiter Herrn E. im Bundesverkehrsministerium (im Folgenden: H.-Schreiben). Er berichtete über die Forderung der DFS nach einer grundsätzlichen Vorgabe der Divergenz von 15° für alle Abflüge. Weiter heißt es:

„Als Konsequenz ergibt sich die Notwendigkeit der generellen Überarbeitung des DES, insbesondere durch die geänderten Streckengeometrien. Ein geändertes DES macht die Überarbeitung aller bisher im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS erarbeiteten lärmphysikalischen, lärmmedizinischen und humantoxiko-

logischen Gutachten erforderlich. Es muss mit erheblichen finanziellen Mehraufwendungen und einer zeitlichen Verzögerung im Planungsablauf von ca. 3 Monaten gerechnet werden. ... Das BMV wird gebeten, Einfluss auf die DFS dahingehend zu nehmen, dass die DFS ihre Stellungnahme zum vorliegenden DES modifiziert. Die Stellungnahme der DFS ist für das Planfeststellungsverfahren wichtig. Sie sollte zum Ausdruck bringen, dass die dargestellte Streckengeometrie grundsätzlich akzeptiert wird. Es kann durchaus dargestellt werden, dass es zu einem zusätzlichen Koordinierungserfordernis von Abflügen seitens der DFS führt, was wiederum bei unterstellten unveränderten technischen und technologischen Bedingungen bei Erreichen der Kapazitätsgrenzen des Pistensystems zu Bewegungsbeschränkungen in Spitzenzeiten führen kann. Diese Situation würde der des Flughafens München entsprechen und könnte vom Antragsteller akzeptiert werden. Zu beachten ist auch, dass die endgültige Festlegung der Flugrouten durch die DFS erst bei Inbetriebnahme des Bahnsystems erfolgt und die dann geltenden technischen und technologischen Voraussetzungen berücksichtigt werden.“

- 6 In einer E-Mail vom 9. Oktober 1998 schrieb der Mitarbeiter der DFS, Herr S., an einen Kollegen:

„Möglicherweise haben Sie schon das Fax von Herrn Dr. H. an Herrn E. gelesen. ... Auch Herr B. hat zwischenzeitlich in einem Telefonat mit Herrn O. um eine im Sinne der PPS liegende Bearbeitung gebeten. Entgegen unserer Vereinbarung vom 29.09.1998 und den darauf von uns bereits eingeleiteten Schritten ist in einem Telefonat zwischen Herrn O. und Herrn St. ... mit diesen Hintergründen folgendes vereinbart worden:

Es soll kein neues Verfahrenskonzept vorgelegt werden, aber in einem Schreiben an Herrn B. müssen einige Punkte deutlich zum Ausdruck gebracht werden ..., wie z.B.:

- Hinweis auf mögliche Kapazitätsengpässe,
- Hinweis auf mögliche Änderungen aufgrund neuer Navigations- und Verfahrensgrundlagen
- deutlicher Hinweis, dass es sich hierbei nur um Grobplanung handelt und mit Inbetriebnahme Verfahrensänderungen, insbesondere die Divergenz-SIDs möglich sind.

Diese Punkte sollen dann auch in der Planfeststellung festgeschrieben werden! ... Ich persönlich denke, dass wir vor dem zugespitzten politischen Hintergrund mit dieser Lösung leben können, unsere Bedenken sind dann fest-

geschrieben und die neuen Verfahren behalten wir in der Hinterhand.“

- 7 Mit Schreiben vom 26. Oktober 1998 teilte die DFS dem Beklagten unter Bezugnahme auf die Besprechungen vom 30. März und 29. September 1998 Folgendes mit:

„Die dort (von der PPS) dargestellte Streckengeometrie entspricht grundsätzlich den derzeitigen Planungen der DFS (Klammerzusatz nicht im Original).  
In o. Besprechung kündigte die DFS eine zusätzliche Prüfung im Hinblick auf eine gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Flugverkehr auf beiden Pisten an. Als Ergebnis dieser Prüfung ergab sich, dass bei dem geplanten Bahnabstand IFR-Anflüge unabhängig voneinander auf beide Pisten durchgeführt werden können. Um allerdings auch parallele IFR-Abflüge gleichzeitig von beiden Pisten gewährleisten zu können, wäre generell eine Divergenz der Abflugwege von 15° erforderlich. Dies bedeutet, dass es bei den vorliegenden Abflugverfahren während Verkehrsspitzenzeiten zu Abflugverzögerungen kommen könnte.

Es wird darauf hingewiesen, dass die nach § 27a LuftVO vom LBA per Rechtsverordnung festzulegenden Flugverfahren nicht Gegenstand einer Planfeststellung oder Flugplatzgenehmigung sein können. ...

Die Festlegung der für die Inbetriebnahme des neuen Bahnsystems notwendigen Flugverfahren wird demzufolge erst kurz vor Betriebsaufnahme unter Berücksichtigung obiger Gesichtspunkte und in enger Zusammenarbeit mit allen Betroffenen erfolgen.“

- 8 In der Folgezeit erstellte die PPS die Planunterlagen auf der Grundlage der von der DFS erstellten Grobplanung der Flugrouten; den Gutachten zu den flugroutenabhängigen Auswirkungen des Flugbetriebs liegt ebenfalls diese Grobplanung zugrunde.
- 9 Im Anhörungsverfahren gab die DFS am 3. Juli 2000 eine Stellungnahme als Trägerin öffentlicher Belange ab. Sie wiederholte fast wortgleich den Inhalt ihrer Stellungnahme vom 26. Oktober 1998.

- 10 Im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 legte der Beklagte dar, dass die Herstellung eines unabhängig benutzbaren Parallelbahnsystems ein wesentlicher Grund für den Ausbau des Flughafens sei. Um das den Planungen zugrunde liegende Verkehrsaufkommen von 360 000 Flugbewegungen bewältigen zu können, sei es erforderlich, dass die beiden Bahnen unabhängig voneinander betrieben werden könnten (PFB S. 336 Abs. 1, 409 Abs. 5). Er wies darauf hin, dass die Flugrouten in einem separaten Verfahren festgelegt würden. Die dem DES zugrunde gelegten Flugrouten bezeichnete er als „durchaus plausible und auch hinreichend konkrete Grundlage für die Ermittlung der Auswirkungen des Ausbauvorhabens“ (PFB S. 414). Auch die Schutz- und Entschädigungsgebiete legte er auf der Grundlage dieser Flugrouten fest. Bei geänderten An- und Abflugverfahren behielt er sich vor, die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu auszuweisen, wenn sich der Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert (A II 5.1.9 PFB).
- 11 Die Kläger haben gegen den Planfeststellungsbeschluss geklagt. Die Kläger des Verfahrens BVerwG 4 A 6002.11 waren Kläger zu 15, 16 und 33 im Verfahren BVerwG 4 A 1075.04. Der Kläger zu 1 des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11 war Kläger zu 12 im Verfahren BVerwG 4 A 1073.04. Die auf Aufhebung, hilfsweise Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004 gerichteten Hauptanträge der Kläger hat der Senat mit Urteilen vom 16. März 2006 abgewiesen. Die Klägerin zu 2 des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11 war Klägerin zu 194 im Verfahren BVerwG 4 A 1006.07. Dieses haben die Beteiligten, nachdem der Beklagte erklärt hatte, die Kläger den Klägern der Musterverfahren gleichzustellen, übereinstimmend für erledigt erklärt. Der Senat hat das Verfahren mit Beschluss vom 3. Juli 2007 eingestellt.
- 12 Am 6. September 2010 stellte die DFS der Fluglärmkommission eine neue Flugroutenplanung vor; danach sollten die von der Nordbahn startenden Flugzeuge in Betriebsrichtung Westen um erheblich mehr als 15° abknicken und Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow überfliegen. Die Abflüge von der Südbahn sollten in beiden Betriebsrichtungen um etwa 15° nach Süden abknicken.



- 13 Am 10. Dezember 2010 wurde das H.-Schreiben in der Presse veröffentlicht.
- 14 Am 10. Januar 2011 haben die Kläger die vorliegenden Restitutionsklagen erhoben, die sie zunächst auf das H.-Schreiben - die Kläger des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11 zusätzlich auf die DFS-Schreiben vom 20. August und 26. Oktober 1998 - gestützt haben. Mit Schriftsatz vom 31. März 2011 haben die Kläger des Verfahrens BVerwG 4 A 6002.11 das Restitutionsbegehren ergänzend auf die E-Mail des DFS-Mitarbeiters Herrn S. vom 9. Oktober 1998, eine E-Mail des weiteren DFS-Mitarbeiters Herrn K. vom 3. Februar 2006 und ein undatiertes Argumentationspapier der DFS aus dem Jahr 2010 gestützt. Diese Urkunden seien ihnen im Rahmen einer Akteneinsicht bei der DFS nach dem Umweltinformationsgesetz am 17. März 2011 zur Kenntnis gelangt. Die Kläger des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11 haben ihr Restitutionsbegehren mit Schriftsatz vom 2. Mai 2011 ergänzend auf das Schreiben der PPS vom 10. September 1998, das Schreiben des Beklagten vom 16. September 1998, das Argumentationspapier der DFS aus dem Jahr 2010 und die E-Mail des DFS-Mitarbeiters Herrn S. gestützt. Mit Schriftsatz vom 30. Juni 2011 haben sie sich zusätzlich auf Flugroutenentwürfe der DFS vom 1. Oktober 1998 und die E-Mail des DFS-Mitarbeiters Herrn K. vom 3. Februar 2006 berufen. Mit Schriftsätzen vom 20. (BVerwG 4 A 6002.11) bzw. 25. Juni 2012 (BVerwG 4 A 6001.11) haben die Kläger schließlich das Protokoll der Koordinierungssitzung der PPS vom 5. Oktober 1998 in das Verfahren eingeführt.
- 15 Nach ihrer Auffassung würden diese Dokumente eine ihnen günstigere Entscheidung herbeigeführt haben. Sie belegten, dass die DFS bei dem der Planfeststellung zugrunde liegenden unabhängigen Parallelbetrieb nicht bereit gewesen sei, geradlinige Abflugrouten zu planen, dass dies dem Beklagten und der Beigeladenen zu 1 auch bekannt gewesen sei und dass die DFS nur auf politischen Druck hin nach außen die Grobplanung vom März 1998 als plausibel bezeichnet habe. Unter dieser Voraussetzung hätte der Beklagte der Abwägung um mindestens 15° divergierende Flugrouten zugrunde legen müssen. Durch diese würden zahlreiche Wohngebiete im Südwesten Berlins, in Rangsdorf und in Zeuthen in erheblicher Weise von Fluglärm betroffen. Der Planfeststellungsbeschluss und der für die Standortentscheidung maßgebliche Landesentwick-

lungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS 2003) seien von im wesentlichen Umfang unzutreffenden Betroffenheiten ausgegangen und wegen dieses Abwägungsfehlers rechtswidrig. Auch wenn man demgegenüber von einer ungefähr gleichbleibenden Zahl Lärmbetroffener ausgehe, sei die Abwägung fehlerhaft; die tatsächlich Lärmbetroffenen durch eine vergleichbare Zahl hypothetisch - unter unrealistischen Flugrouten - Lärmbetroffener zu „ersetzen“, degradiere den Einzelnen zu einer reinen Zählgröße in der Abwägung und verletze die Menschenwürdegarantie in Art. 1 Abs. 1 GG, zumal den tatsächlich Betroffenen hierdurch Rechtsschutzmöglichkeiten genommen würden. Zudem sei der Planfeststellungsbeschluss verfahrensfehlerhaft zustande gekommen, da die Planunterlagen nicht in allen tatsächlich betroffenen Gemeinden ausgelegt hätten. Auf der Grundlage des Planfeststellungsantrags und der Verwaltungsvorgänge hätten weder die Kläger noch der Senat die fehlende Plausibilität der Grobplanung vom März 1998 erkennen können.

16 Die Kläger im Verfahren BVerwG 4 A 6001.11 beantragen,

1. das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1073.04 - aufzuheben, soweit der auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichtete Hauptantrag des Klägers zu 1 (dort Kläger zu 12) abgewiesen wurde, und den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 3. Juli 2007 - BVerwG 4 A 1006.07 - aufzuheben, soweit das Verfahren der Klägerin zu 2 (dort Klägerin zu 194) eingestellt wurde,

2. den Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 20. Oktober 2009 aufzuheben,

hilfsweise

die Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses in der Gestalt des Planergänzungsbeschlusses auszusetzen und den Beklagten zu verpflichten, ein ergebnisoffenes Fehlerbehebungsverfahren durchzuführen.

- 17 Die Kläger im Verfahren BVerwG 4 A 6002.11 beantragen,
1. das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - aufzuheben, soweit die Klage gemäß dem damaligen Klageantrag zu Ziffer 1, einschließlich dem damals zu Ziffer 1 gestellten Hilfsantrag abgewiesen worden ist,
  2. den Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 20. Oktober 2009 aufzuheben,
  3. hilfsweise festzustellen, dass der vorbenannte Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist.
- 18 Der Beklagte und die Beigeladene zu 1 beantragen,
- die Klagen abzuweisen.
- 19 Die Beigeladenen zu 2 und 3 haben keine Anträge gestellt.
- 20 Der Beklagte und die Beigeladene zu 1 machen geltend, die Frist des § 586 ZPO sei in Bezug auf einzelne Urkunden nicht gewahrt. Die Kläger seien zudem nicht unverschuldet außer Stande gewesen, den Restitutionsgrund bereits im Vorprozess geltend zu machen. Sie hätten bereits im damaligen Prozess erkennen können und müssen, dass die DFS im Planfeststellungsverfahren für den unabhängigen Parallelbetrieb eine Divergenz der Abflugrouten von 15° für erforderlich gehalten habe, und zwar unter Beibehaltung ihrer Grobplanung. Im Übrigen hätte der Senat auch bei Kenntnis der dem Restitutionsbegehren zugrunde liegenden Dokumente nicht anders entschieden; diese Schreiben enthielten gegenüber den Stellungnahmen der DFS nichts Neues. Selbst wenn die Restitutionsklage zulässig und ein Restitutionsgrund gegeben sein sollte, sei jedenfalls die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss zurückzuweisen. Die dem Planfeststellungsbeschluss und dem LEP FS 2003 zugrunde liegende Abwägung leide nicht an einem Defizit. Die Grobplanung der DFS vom 30. März 1998 sei damals realisierungsfähig gewesen und sei es auch heute noch. Lege man eine Divergenz von 15° zugrunde, ändere sich an den Lärmauswirkungen im Übrigen nichts Wesentliches.

II

- 21 Die Restitutionsklagen sind zulässig (A.). Ein Grund, die rechtskräftigen Urteile des Senats vom 16. März 2006 bzw. den Einstellungsbeschluss vom 3. Juli 2007 aufzuheben, liegt jedoch nicht vor (B.).
- 22 A. Zulässigkeit der Restitutionsklagen
- 23 Die Restitutionsklagen sind statthaft (§ 153 Abs. 1 VwGO i.V.m. § 586 Abs. 2 Satz 2 ZPO). Nach Ablauf von 5 Jahren, von dem Tag der Rechtskraft des Urteils an gerechnet, kann die Rechtskraft eines Urteils auch im Wege der Restitutionsklage nicht mehr durchbrochen werden. Diese Frist ist gewahrt. Die Urteile vom 16. März 2006 sind mit ihrer Verkündung am selben Tag rechtskräftig geworden. Die Frist endete am 16. März 2011 (§ 222 Abs. 1 ZPO, § 187 Abs. 1, § 188 Abs. 2 Satz 1 BGB). Die Klagen sind am 10. Januar 2011 erhoben worden.
- 24 Der von der Klägerin zu 2 des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11 angegriffene Beschluss über die Einstellung des Vorprozesses nach übereinstimmender Erledigterklärung kann allerdings nicht Gegenstand einer Restitutionsklage sein, denn er beruht - anders als Endurteile und ihnen gleichgestellte Beschlüsse - nicht auf einer Entscheidung über die Zulässigkeit und Begründetheit der im Vorprozess erhobenen Klage. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist jedoch anerkannt, dass Prozesshandlungen - wie hier die Erledigterklärungen - unter bestimmten Voraussetzungen widerrufen werden können. Ein Widerruf kommt insbesondere in Betracht, wenn ein Restitutionsgrund i.S.d. § 580 ZPO vorliegt (Beschlüsse vom 26. Januar 1971 - BVerwG 7 B 82.70 - Buchholz 310 § 92 VwGO Nr. 3 und vom 7. August 1998 - BVerwG 4 B 75.98 - Buchholz 310 § 161 VwGO Nr. 115). Der Widerruf der Erledigterklärung, den die Klägerin durch Erhebung der Restitutionsklage konkludent erklärt hat, wäre wirksam, wenn das Verfahren, wäre es durch rechtskräftiges Endurteil geschlossen worden, auf die Restitutionsklage wiederaufzunehmen wäre.

- 25 Die Klagefrist von einem Monat ab Kenntnis des Anfechtungsgrundes (§ 586 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 ZPO) ist gewahrt. Als Restitutionsgrund i.S.d. § 580 Nr. 7b ZPO haben sich die Kläger bei Klageerhebung auf das H.-Schreiben gestützt. Von diesem Schreiben haben sie nach ihrem unwidersprochen gebliebenen Vortrag erst durch die Veröffentlichung des Schreibens in der Presse am 10. Dezember 2010 Kenntnis erhalten.
- 26 Ob die Klagefrist für jede aufgefundene Urkunde neu zu laufen beginnt und ob die Zulässigkeit der Restitutionsklage auch in Bezug auf ihre Hilfsnatur (§ 582 ZPO) für jede Urkunde gesondert zu prüfen ist, kann offen bleiben. Denn ein Restitutionsgrund ergibt sich aus den von den Klägern in das Verfahren eingeführten Urkunden nicht.
- 27 B. Restitutionsgrund
- 28 Als Restitutionsgrund kommt hier allein § 153 Abs. 1 VwGO i.V.m. § 580 Nr. 7b ZPO in Betracht. Nach diesen Vorschriften findet die Restitutionsklage statt, wenn die Partei eine andere Urkunde auffindet oder zu benutzen in den Stand gesetzt wird, die eine ihr günstigere Entscheidung herbeigeführt haben würde.
- 29 I. Auffinden
- 30 Soweit die Kläger des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11 die Schreiben der DFS vom 20. August und 26. Oktober 1998, das Schreiben der PPS vom 10. September 1998 und das Schreiben des Beklagten vom 16. September 1998 als Urkunden i.S.d. § 580 Nr. 7b ZPO bezeichnen, haben sie diese Urkunden weder im Sinne dieser Vorschrift aufgefunden noch sind sie in den Stand gesetzt worden, die Urkunden zu benutzen. Das Auffinden einer anderen Urkunde bedeutet, dass deren Existenz oder Verbleib dem Restitutionskläger in dem rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren unverschuldet unbekannt war. Er wird in den Stand gesetzt, eine andere Urkunde zu benutzen, wenn er deren Existenz und Verbleib zwar kannte, sie aber unverschuldet nicht vorlegen konnte (Beschluss vom 15. Juni 1989 - BVerwG 9 CB 24.89 - Buchholz 303 § 580 ZPO Nr. 3). In beiden Fällen kann der Wiederaufnahmegrund nicht losgelöst vom

Verschulden bestimmt werden (Beschluss vom 24. Februar 2009 - BVerwG 5 B 4.09 - Buchholz 428.41 § 4 EntschG Nr. 9).

31 Die genannten Schreiben sind den Klägern nicht unverschuldet unbekannt geblieben; die Kläger hätten sie bereits im Vorprozess benutzen können. Die Schreiben befanden sich in den Verwaltungsvorgängen, die der Beklagte dem Gericht im Vorprozess vorgelegt hatte (Beiakte 45, Bl. 45, 98 f., 100 f., 106 f.). Die Kläger konnten in die Verwaltungsvorgänge Einsicht nehmen (§ 100 Abs. 1 VwGO). Warum es ihnen nicht möglich oder zumutbar gewesen sein sollte, die Schreiben in den Verwaltungsvorgängen aufzufinden und sich auf sie zu berufen, legen sie nicht dar. Die Frage, ob und gegebenenfalls wie die dem DES zugrunde gelegte Grobplanung der An- und Abflugrouten mit dem Planungsziel vereinbar war, einen unabhängigen Bahnbetrieb zu ermöglichen, stellte sich unabhängig von den - den Klägern nicht bekannten - Ergebnissen der Besprechung vom 29. September 1998 in der DFS-Hauptverwaltung und dem H.-Schreiben.

32 II. Günstigere Entscheidung

33 Das H.-Schreiben, das Protokoll der Koordinierungssitzung der PPS vom 5. Oktober 1998, die Flugroutenentwürfe der DFS vom 1. Oktober 1998, die E-Mails der Mitarbeiter der DFS, Herren S. und K., vom 9. Oktober 1998 und 3. Februar 2006 und das Argumentationspapier der DFS aus dem Jahr 2010 waren nicht in den Verwaltungsvorgängen enthalten; insoweit handelt es sich um neue Urkunden. Sie würden aber - auch in der Zusammenschau mit den in den Verwaltungsvorgängen vorhandenen Schreiben - eine den Klägern günstigere Entscheidung über ihren Antrag auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004, hilfsweise Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit, nicht herbeigeführt haben.

34 1. Maßstab

35 Um eine Wiederaufnahme des Verfahrens zu rechtfertigen, muss die aufgefundene Urkunde für die Herbeiführung einer dem Kläger günstigeren Entschei-

dung kausal sein. Das ist der Fall, wenn die Urkunde zu einem anderen Beweisergebnis führt und das neue Beweisergebnis nach der Rechtsauffassung des Restitutionsgerichts (Urteil vom 22. Oktober 1969 - BVerwG 5 C 27.68 u.a. - BVerwGE 34, 113 <115>) tatsächlich eine für den Betroffenen günstigere Entscheidung herbeigeführt hätte. Dass die Urkunde lediglich im Sinne einer Schlüssigkeit „geeignet“ ist, zu einer für den Kläger günstigeren Entscheidung zu führen, genügt nicht (Urteil vom 21. April 1982 - BVerwG 8 C 75.80 - Buchholz 316 § 51 VwVfG Nr. 11 - juris Rn. 13). Bestätigt die Urkunde lediglich Tatsachen, die sich bereits aus den im Vorprozess vorgelegten Verwaltungsvorgängen ergaben, also den Beteiligten bekannt waren oder wegen des Akteneinsichtsrechts nach § 100 Abs. 1 VwGO hätten bekannt sein können, liegt ein Restitutionsgrund i.S.v. § 580 Nr. 7b ZPO nicht vor. Restitutionsgrund nach dieser Vorschrift ist die Unvollständigkeit der Urteilsgrundlage (Urteil vom 22. Oktober 1969 a.a.O.). Waren die entscheidungserheblichen Tatsachen, die durch die aufgefundene Urkunde bewiesen werden sollen, bereits im Vorprozess in den Verwaltungsvorgängen dokumentiert, hätten sie also in den Vorprozess eingeführt werden können, beruht die damalige Entscheidung auch dann auf einer vollständigen Tatsachenbasis, wenn die Partei es versäumt hat, sich auf diese Tatsache zu berufen; in einem solchen Fall ist eine Durchbrechung der Rechtskraft nicht gerechtfertigt. Gleiches gilt, wenn die Urkunde erst nach der Entscheidung des Tatsachengerichts errichtet wurde (Beschluss vom 7. Juli 1999 - BVerwG 8 B 66.99 - Buchholz 310 § 153 VwGO Nr. 32 - juris Rn. 7). Die neuen entscheidungserheblichen Tatsachen müssen zudem allein durch die Urkunde in Verbindung mit dem bisherigen Prozessstoff bewiesen werden (vgl. Guckelberger, in: Sodan/Ziekow, VwGO, 3. Aufl. 2010, § 153 Rn. 76; Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 70. Aufl. 2012, § 580 Rn. 20). Wegen des ihnen zukommenden besonderen Beweiswerts ist nur der nachträgliche Beweis durch Urkunden geeignet, die Rechtskraft des Urteils zu durchbrechen. Es genügt nicht, wenn die Urkunde nur Anlass für die Vernehmung von Zeugen oder die Einholung von Sachverständigengutachten gibt. Diese sind in § 580 ZPO als Beweismittel nicht zugelassen. Der Restitutionsgrund des § 580 Nr. 7b ZPO dient nicht dazu, im Vorprozess nicht gehörte Sachverständige und Zeugen in das Verfahren einzuführen (Beschlüsse vom 11. Oktober 2004 - BVerwG 7 B 83.04 - juris Rn. 10, vom 15. Juni 1989 a.a.O. und vom 21. Januar 1982

- BVerwG 7 B 13.82 - Buchholz 310 § 153 VwGO Nr. 18 - juris Rn. 4 m.w.N.).  
War die Tatsache, die durch die Urkunde bewiesen werden soll, nicht entscheidungserheblich, hätte auch die Urkunde eine der Partei günstigere Entscheidung nicht herbeigeführt. Maßgebend für die Entscheidungserheblichkeit ist - wie dargelegt - die Auffassung des Restitutionsgerichts.

36 2. Bewertung der Urkunden

37 Gemessen hieran rechtfertigen die von den Klägern vorgelegten Urkunden weder einzeln noch in der Zusammenschau die Wiederaufnahme der rechtskräftig abgeschlossenen Klageverfahren.

38 Die Tatsachen, die die Kläger mit den vorgelegten Urkunden beweisen wollen, sind überwiegend nicht neu. Soweit den Urkunden neue Tatsachen zu entnehmen sind, sind diese entweder nicht entscheidungserheblich oder die Urkunden sind - auch in Verbindung mit dem bisherigen Prozessstoff - nicht ausreichend, um den erforderlichen Beweis zu erbringen. Aus dem Argumentationspapier der DFS kann sich ein Restitutionsgrund schon deshalb nicht ergeben, weil es erst im Jahr 2010 und damit nach dem Urteil des Senats vom 16. März 2006 entstanden ist; es kann die Vollständigkeit der damaligen Entscheidungsgrundlage nicht in Frage stellen (vgl. Beschluss vom 7. Juli 1999 a.a.O.).

39 2.1 Kenntnis des Beklagten vom Erfordernis divergierender Abflugrouten

40 Das H.-Schreiben, das Protokoll der vorangegangenen Koordinierungssitzung der PPS, die E-Mail des DFS-Mitarbeiters Herrn S. und das Argumentationspapier der DFS aus dem Jahr 2010 sollen beweisen, dass die DFS für die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Abflügen auf beiden Pisten den ICAO-Richtlinien entsprechend eine Divergenz der Abflugkurse von 15° gefordert hatte, dass diese Forderung im DES der Beigeladenen zu 1 nicht berücksichtigt war und dass dieser Umstand nicht nur der Beigeladenen zu 1, sondern auch dem Beklagten bekannt war. Diese Tatsachen sind nicht neu. Sie ergaben sich bereits aus den Verwaltungsvorgängen, die der Beklagte dem Gericht im Vorprozess vorgelegt hatte. Die DFS hatte in ihrem Schreiben an den



Beklagten vom 20. August 1998 (Beiakte 45, Bl. 92 f.) ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz der Abflugkurse von mindestens  $15^\circ$  erfordert und dass dies in der übergebenen Grobplanung der An- und Abflugverfahren nicht berücksichtigt und deshalb ein entsprechender Toleranzbereich zu berücksichtigen sei. Im Schreiben vom 26. Oktober 1998 (Beiakte 45, Bl. 106 f.) hatte sie zwar bestätigt, dass die von der PPS auf der Grundlage der bisherigen Grobplanung erarbeitete Streckengeometrie „grundsätzlich“ der derzeitigen Planung der DFS entspreche; sie wiederholte jedoch ihren Hinweis, dass, um auch parallele Abflüge gleichzeitig von beiden Pisten gewährleisten zu können, generell eine Divergenz der Abflugwege von  $15^\circ$  erforderlich wäre; dies bedeute, dass es bei den vorliegenden Abflugverfahren während Verkehrsspitzenzeiten zu Abflugverzögerungen kommen könnte. Auf der Grundlage dieser Schreiben durften weder der Beklagte noch im Vorprozess die Kläger davon ausgehen, dass die DFS für den unabhängigen Bahnbetrieb parallele Abflugstrecken planen würde (vgl. Urteil vom 13. Oktober 2011 - BVerwG 4 A 4001.10 - BVerwGE 141, 1 Rn. 155).

- 41 Dass das DES, das sämtlichen Lärmberechnungen für das Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt wurde, nicht von divergierenden, sondern von geradlinigen Abflugrouten ausging, dass eine Berücksichtigung der  $15^\circ$ -Divergenz eine grundlegende Überarbeitung des DES erfordert hätte und dass dies nicht nur der Beigeladenen zu 1, sondern auch dem Beklagten bekannt war, ging ebenfalls bereits aus den Verwaltungsvorgängen hervor. Die PPS hatte hierauf in einem Schreiben an den Beklagten vom 10. September 1998 (Beiakte 45, Bl. 98 f.) ausdrücklich hingewiesen. Bereits mit diesem Schreiben verfolgte sie das Ziel, eine Überarbeitung des DES abzuwenden.
- 42 Die genannten Urkunden und die Entwürfe einer Flugroutenplanung vom 1. Oktober 1998 sollen zudem beweisen, dass die DFS vor Eingang des H.-Schreibens beabsichtigte, die Grobplanung der An- und Abflugverfahren unter Berücksichtigung der  $15^\circ$ -Divergenz zu überarbeiten. Diese Tatsache ging aus den Verwaltungsvorgängen nicht hervor; sie war jedoch nicht entscheidungserheblich. Maßgebend für die Rechtmäßigkeit der prognostischen Flugroutenpla-

nung ist, ob sie die Modalitäten des Flugbetriebs so weit abbildet, wie dies für die jeweilige im Planfeststellungsverfahren zu treffende Entscheidung erforderlich ist (Urteil vom 13. Oktober 2011 a.a.O. Rn. 150); soweit es um die Zulassung des Vorhabens geht, muss sie Art und Ausmaß der Betroffenheiten in der für die Abwägung relevanten Größenordnung realistisch abbilden (Urteil vom 31. Juli 2012 - BVerwG 4 A 5000.10 u.a. - Rn. 50 <B.II.1>). Darüber hinaus muss die Prognose in aller Regel mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) oder der DFS abgestimmt sein; Ziel der Abstimmung ist die Bestätigung, dass die dem Planfeststellungsantrag zugrunde liegende prognostische Flugroutenplanung realisierbar ist und dass sie den bisherigen Planungen der DFS entspricht, ihre Umsetzung also realistischerweise zu erwarten ist (Urteil vom 13. Oktober 2011 a.a.O. Rn. 151). Maßgebend für die Abstimmung sind allein die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen schriftlichen Erklärungen (a.a.O. Rn. 161).

- 43 Die DFS hat in ihren schriftlichen Stellungnahmen vom 26. Oktober 1998 und 3. Juli 2000 an ihrer durch die Urkunden bewiesenen Absicht, die Grobplanung zu überarbeiten, nicht festgehalten. Sie hat diese Forderung vielmehr fallengelassen und schriftlich bestätigt, dass die bisherige Grobplanung grundsätzlich ihren derzeitigen Planungen entspreche. Die Forderung nach einer 15°-Divergenz der Abflugkurse bei unabhängigem Bahnbetrieb hat sie indes zu keinem Zeitpunkt aufgegeben. Für den unabhängigen Parallelbetrieb war deshalb ausgehend von der vorliegenden Grobplanung ein Toleranzbereich der Abflugkurse zu berücksichtigen und zwar dergestalt, dass die Flugwege um bis zu 15° nach Norden oder nach Süden abknicken (Urteil vom 13. Oktober 2011 a.a.O. Rn. 159). Ob - wie unter Beweis gestellt (Beweisantrag Nr. 2 der Anlage 4 der Sitzungsniederschrift) - Herr Ministerialrat B. für die Planfeststellungsbehörde die DFS im Rahmen des Treffens vom 29. September 1998 gebeten hatte, binnen 14 Tagen eine neue Grobplanung der An- und Abflugverfahren unter Berücksichtigung der 15°-Divergenz zu erarbeiten, ist deshalb ebenfalls nicht entscheidungserheblich. Im Übrigen können die vorgelegten Urkunden allein - auch in Verbindung mit dem übrigen Prozessstoff - diese Behauptung nicht beweisen. Der Mitarbeiter der DFS, Herr S., führt in seiner E-Mail zwar aus, dass „entgegen unserer Vereinbarung“ ein neues Verfahrenskonzept nicht mehr

vorgelegt werden solle. Welche Bedeutung dieser Formulierung zukommt, wäre aber nur durch eine weitere Beweisaufnahme, insbesondere die Vernehmung von Zeugen, zu klären.

44 Gleiches gilt für die weitere unter Beweis gestellte Behauptung (Beweisantrag Nr. 6 der Anlage 4 der Sitzungsniederschrift), die Planfeststellungsbehörde und die PPS seien zwischen dem Treffen vom 29. September 1998 und dem Schreiben von Herrn Dr. H. vom 7. Oktober 1998 übereingekommen, dass trotz der Aussagen der DFS an der bisherigen Grobplanung festgehalten werden solle und dass Grund hierfür die befürchtete Verzögerung des gesamten Vorhabens infolge der dann erforderlichen Überarbeitung des DES und der darauf aufbauenden Gutachten gewesen sei. Auch diese Tatsachenbehauptung wird durch die vorgelegten Urkunden nicht bewiesen; sie ist für die Restitutionsklagen schon deshalb nicht entscheidungserheblich. Davon, dass der Planfeststellungsbehörde, namentlich Herrn Staatssekretär Br. und Herrn Ministerialrat B. bekannt war, dass das DES und alle darauf fußenden Untersuchungen über die Auswirkungen des geplanten Vorhabens von der Grobplanung der DFS abhängen, geht der Senat aus; diese Tatsache kann als wahr unterstellt werden (Beweisantrag Nr. 7 der Anlage 4 der Sitzungsniederschrift).

45 2.2 Festhalten an der Grobplanung aus sachlichen Gründen

46 Die vorgelegten Urkunden sollen vor allem beweisen, dass der Beklagte und die Beigeladene zu 1 wider besseres Wissen aus sachfremden Gründen an der Grobplanung der Flugverfahren mit geradlinigen Abflugrouten festgehalten haben. Diese Behauptung wird durch die Urkunden nicht bewiesen.

47 Die für den abhängigen Bahnbetrieb erstellte Grobplanung der Flugverfahren war sowohl für die Wahl des Flughafenstandorts auf der Ebene der Landesplanung (2.2.1) als auch für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über die Zulassung des Vorhabens am Standort Schönefeld (2.2.2) ausreichend, um die Lärmbetroffenheiten auch bei unabhängigem Bahnbetrieb abzuschätzen. Das wird durch die vorgelegten Urkunden nicht in Frage gestellt. Die Urkunden

beweisen auch nicht, dass das Festhalten an dieser Grobplanung auf sachfremden Erwägungen des Beklagten beruhte (2.2.3).

48 2.2.1 LEP FS 2003

49 Die Wahl des Flughafenstandorts Berlin-Schönefeld war eine raumordnerische Entscheidung, die auf der Ebene der Landesplanung im Ziel Z 1 des Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) vom 28. Oktober 2003 (GVBl Bbg II S. 593) gefallen war. Die Planfeststellungsbehörde war an das Ergebnis des landesplanerischen Standortvergleichs gebunden (Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 54). Aus Rechtsschutzgründen unterlag die zielförmige Standortentscheidung der Landesplanung bei Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses jedoch der gerichtlichen Inzidentkontrolle (Urteil vom 16. März 2006 a.a.O. Rn. 83).

50 Der Träger der Landesplanung musste sich zumindest Klarheit über die flächen- und zahlenmäßige Größenordnung der Lärmbetroffenheiten an den in die Vergleichsbetrachtung einbezogenen Standorten verschaffen. Bereits auf der Grundlage einer Grobanalyse der Siedlungsstrukturen ins Auge fallende gravierende Unterschiede im Ausmaß der Lärmbetroffenheit mussten in die Abwägung eingestellt werden. Der Träger der Landesplanung durfte jedoch von einer genauen numerisch-präzisen Ermittlung der Anzahl der jeweils von Fluglärm voraussichtlich betroffenen Anwohner absehen, wenn offenkundige Disparitäten im Ausmaß der Lärmbelastung nach seiner planerischen Konzeption in der Abwägung kein ausschlaggebendes Gewicht besaßen (Urteil vom 16. März 2006 a.a.O. Rn. 152 f.).

51 Ausgehend hiervon ist die Abwägung des Trägers der Landesplanung nicht zu beanstanden. Er hat für die Abwägung zwischen einer Beibehaltung des bestehenden Flughafensystems und dem Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Single-Airport die Anzahl der Lärmbetroffenen innerhalb der 62 dB(A)-Kontur ermittelt (Nr. 1 und Nr. 5.4.4.3 zu Z 1 LEP FS 2003), und zwar ausgehend von geradlinigen An- und Abflugrouten und berechnet nach den Berechnungsvorschriften des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm i.d.F. der Be-

kenntmachung vom 30. März 1971 (BGBl I S. 282 mit späteren Änderungen, im Folgenden: FluglärmG a.F.; vgl. Urteil vom 16. März 2006 a.a.O. Rn. 110), d.h. mit einem Halbierungsparameter  $q = 4$  und einer Gewichtung für Tag- und Nachtflüge. In der Begründung des LEP FS 2003 wird dargelegt, dass über die drei bestehenden Flughäfen in 2001 insgesamt 12,59 Mio. Passagiere befördert worden seien; durch die damit verbundenen Lärmbelastungen seien in den gegenwärtig vorhandenen Lärmkonturen bis 62 dB(A) insgesamt ca. 136 000 Anwohner betroffen (Nr. 1 zu Z 1 LEP FS 2003). Bei Ausbau des Flughafens Schönefeld für 30 Mio. Passagiere würden 31 000 Anwohner innerhalb der 62 dB(A)-Kontur betroffen (Tabelle in 5.4.4.3 zu Z 1 LEP FS 2003). Für den Gesamttraum ergebe sich durch Um- und Ausbau des Flughafens Schönefeld eine „deutliche Verringerung der Lärmbetroffenheit gemessen an der Anzahl der Anwohner“. Das Ausbauprojekt führe zu einer „Reduzierung der durch Fluglärm betroffenen Anwohner auf weniger als 30 % gegenüber der gegenwärtigen Situation - verglichen mit heute noch deutlich geringerem Gesamtflugverkehr“ (Nr. 5.4.4.3 zu Z 1 LEP FS 2003). Ihre Zahl verringere sich um „rund 100 000“ (Nr. 6 zu Z 1 LEP FS 2003).

- 52 Der Träger der Landesplanung hat mithin bei dem Vergleich der Lärmbetroffenheiten nicht auf die konkrete Anzahl, sondern auf die Größenordnung der innerhalb der 62 dB(A)-Kontur Betroffenen abgestellt. Er hat hierbei mit erheblichen Toleranzen gearbeitet. Insbesondere hat er darauf verzichtet, die im Jahr 2001 durch die drei bestehenden Flughäfen bei 12,59 Mio. Passagieren Betroffenen auf einen Prognoseverkehr von 30 Mio. Passagieren hochzurechnen. Er hat die Zahl der im Jahr 2001 durch das bestehende Flughafensystem tatsächlich Betroffenen mit der Zahl der Betroffenen am „Single-Airport“ Schönefeld im Prognosejahr 20XX (30 Mio. Passagiere, 360 000 Flugbewegungen) verglichen. Bei einer Hochrechnung hätte sich die Bilanz wegen der dichteren Besiedlung in der Umgebung der Flughäfen Tegel und Tempelhof noch deutlicher zu Gunsten des Standorts Schönefeld verschoben.
- 53 Bei einer so groben Abschätzung der Betroffenheiten brauchte der Träger der Landesplanung den unabhängigen Bahnbetrieb mit um bis zu 15° nach Norden oder nach Süden abknickenden Abflugrouten nicht gesondert zu betrachten.

Abflugrouten in diesem Korridor würden zwar teilweise andere Gebiete betreffen als die der Berechnung zugrunde gelegten parallelen Abflugwege; diese Gebiete wären jedoch nicht oder jedenfalls nicht erheblich dichter besiedelt als diejenigen, die von parallelen Abflugrouten betroffen wären. Das ergibt sich bereits aus einer Grobanalyse der Siedlungsstruktur der Flughafenumgebung. Betroffen wäre im einen wie im anderen Fall der Randbereich der Metropole Berlin; die dichter besiedelte Metropole selbst wäre nicht betroffen. Für den Nachtflugbetrieb und das insoweit maßgebende Nachtschutzgebiet hat der Senat hierzu in seinem Urteil vom 13. Oktober 2011 (BVerwG 4 A 4001.10 - BVerwGE 141, 1 Rn. 159) dargelegt:

Abflüge in Richtung Westen - das sind etwa 2/3 aller Abflüge -, die um bis zu 15° nach Norden oder Süden abknicken, ändern den Umfang der Betroffenheiten in dem für den passiven Schallschutz relevanten Bereich gegenüber geraden Abflügen allenfalls unerheblich. Bei nach Norden abknickenden Abflügen von der Nordbahn würde Blankenfelde-Mahlow etwas weiter nördlich überflogen. Stärker als bei geraden Abflügen wäre Großbeeren betroffen; im Gegenzug würde Diedersdorf entlastet. Um 15° nach Süden abknickende Abflüge von der Südbahn würden Blankenfelde-Mahlow eher entlasten. Auch eine Berechnung der DFS für die Fluglärmkommission mit dem NIROS-Programm hat ergeben, dass eine abknickende Route unter Lärmschutzgesichtspunkten sogar günstiger wäre als gerade Abflüge (Präsentation „Flugverfahrensvorschläge der Fluglärmkommission für BBI“ vom 14. Februar 2011, <http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/de-tail.php/484669>, Folien 25 ff.). Für Abflüge in Richtung Osten ist die Situation allerdings nicht in gleicher Weise eindeutig. Die Gebiete, die bei um 15° nach Süden abknickenden Abflügen von der Südbahn auf passiven Schallschutz angewiesen wären, dürften etwas dichter besiedelt sein als die von geraden Abflugstrecken betroffenen Gebiete. Der Norden von Eichwalde und Schulzendorf würde entlastet; die Mitte von Schulzendorf, der Süden von Eichwalde und der Nordrand von Zeuthen wären neu auf passiven Schallschutz angewiesen; eine andere Größenordnung der Betroffenheiten insgesamt würde aber hierdurch nicht erreicht. Ein Abknicken von der Nordbahn nach Nordosten würde zu Direktüberflügen von Bohnsdorf in geringer Höhe und damit zu einer nicht unerheblichen Zunahme der besonders starken Betroffenheiten führen. Dass diese unter Lärmschutzgesichtspunkten ungünstigste Variante zur Umsetzung der 15°-Divergenz gewählt werden würde, war

jedoch von vornherein unwahrscheinlich. Diese Variante musste deshalb nicht betrachtet werden. Insgesamt bleiben damit die durch die Berücksichtigung der 15°-Toleranz möglichen Veränderungen der Lärmbetroffenheiten in einem Unsicherheitsbereich, der bei der prognostischen Flugroutenplanung für die Regelung des nächtlichen Flugbetriebs ohnehin mitgedacht werden muss.

- 54 Diese Erwägungen gelten für die Abwägung der Standortalternativen im Hinblick auf die Lärmbetroffenheiten innerhalb der 62 dB(A)-Kontur entsprechend. Die von dieser Kontur umschlossene Fläche ist zwar kleiner als die Fläche des im Planergänzungsbeschluss (Anlage 2 „Schutzgebiete“) festgelegten Nachtschutzgebiets. Die 62 dB(A)-Kontur (Beiakte 421, Plan M 3-4) hat eine Längsausdehnung von etwa 27 km je Bahn, das Nachtschutzgebiet von etwa 34 km. Die genannten Veränderungen der Überflugsituation sind aber bei Betrachtung der 62 dB(A)-Kontur in vergleichbarer Weise relevant.
- 55 Der Träger der Landesplanung war nicht verpflichtet, für um mehr als 15° abknickende Abflugrouten die Zahl der von einem  $L_{eq(4)} = 62$  dB(A) oder mehr Betroffenen zu ermitteln. Ob die Schreiben der DFS vom 20. August und 26. Oktober 1998 an die Planfeststellungsbehörde, in denen die DFS an der bisherigen Grobplanung festgehalten und lediglich die Berücksichtigung eines Toleranzbereichs gefordert hatte (vgl. Urteil vom 13. Oktober 2011 a.a.O. Rn. 161), dem Träger der Landesplanung bekannt waren oder bekannt sein mussten, kann offen bleiben. Da Abflugrouten, die um bis zu 15° nach Norden oder nach Süden abknicken, einen unabhängigen Parallelbetrieb ermöglichen, ohne Lärmbetroffenheiten auszulösen, die nach dem Abwägungskonzept des LEP FS 2003 die Wahl des Standorts in Frage stellen würden, durfte der Träger der Landesplanung jedenfalls davon ausgehen, dass die Umsetzung seiner Standortentscheidung in dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren und dem Verfahren zur Festlegung der Flugverfahren nicht auf unüberwindbare tatsächliche oder rechtliche Hindernisse stoßen würde (vgl. Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 154 f.).
- 56 Für den Vergleich zwischen dem Standort Schönefeld und den metropolenferneren Alternativstandorten Sperenberg und Jüterbog hat der Träger der Landes-

planung darauf abgestellt, dass ein solcher Neubaustandort aufgrund der geringeren Besiedlungsdichte des äußeren Entwicklungsraums zu einer deutlich geringeren Anzahl der von Fluglärm betroffenen Anwohner würde führen können als ein Standort im dichter besiedelten engeren Verflechtungsraum (Nr. 5.2 zu Z 1 LEP FS 2003). Beziffert hat er diese Unterschiede nicht. Der Senat hat dies - anders als zuvor das Oberverwaltungsgericht für das Land Brandenburg im Normenkontrollverfahren gegen den LEP FS 2003 (Urteil vom 10. Februar 2005 - OVG 3 D 104/03.NE) - nicht beanstandet (Urteil vom 16. März 2006 a.a.O. Rn. 156 ff.). Für diesen Vergleich war die Frage, ob die Abflugrouten geradlinig verlaufen oder um bis zu 15° abknicken, ohne Relevanz. Auch bei abknickenden Abflugrouten wäre nur der engere Verflechtungsraum, nämlich der Randbereich der Metropole, betroffen; der Verdichtungsbereich, also die dichter besiedelte Metropole selbst, wäre nicht betroffen (vgl. Urteil vom 13. Oktober 2011 a.a.O. Rn. 159).

- 57 Die Kläger des Verfahrens BVerwG 4 A 6002.11 (Klagebegründung vom 10. Januar 2011 S. 15) meinen, dass auf der Grundlage der Planung der DFS vom 6. September 2010 grob geschätzt 80 000 bis 100 000 zusätzliche Lärmbetroffene zu verzeichnen seien. Im Rahmen der Standortentscheidung habe der Träger der Landesplanung berücksichtigen müssen, dass tatsächlich ca. 150 000 Menschen und damit - wegen der größeren Verkehrsmenge - annähernd gleich viele Anwohner wie am Standort Tegel betroffen seien. Abgesehen davon, dass die Kläger insoweit von der um mehr als 15° nach Norden abknickenden Abflugroute über Stahnsdorf, Teltow und Kleinmachnow ausgehen, für die der Träger der Landesplanung - wie soeben dargelegt - die Lärmbetroffenheiten nicht ermitteln musste, sind diese Zahlen für die der Abwägung des Trägers der Landesplanung zugrunde liegende 62 dB(A)-Kontur nicht plausibel. Kleinmachnow, Teltow und Stahnsdorf lägen selbst dann nicht innerhalb der 62 dB(A)-Kontur, wenn sie direkt überflogen würden. Dass die Betroffenheiten im Übrigen wesentlich geringer wären als von den Klägern angenommen, ergibt sich bereits aus den Einwohnerzahlen der durch abknickende Routen betroffenen Gemeinden. Die Einwohnerzahlen wurden für die Umweltverträglichkeitsstudie ausgehend vom Stand Dezember 1997 zzgl. des Potentials in genehmigten Bebauungsplangebietten ermittelt (Beiakte 429, N 5 Tabellenanhang, Tabelle



5.4.1-2). Am stärksten wären die Veränderungen bei nach Süden abknickenden Abflügen von der Südbahn in Richtung Osten in den Gemeinden Schulzendorf (ca. 7 750 Einwohner), Eichwalde (ca. 5 410 Einwohner) und Zeuthen (ca. 8 170 Einwohner). Neu betroffen wären nicht die gesamten besiedelten Gebiete dieser Gemeinden, sondern bei großzügiger Schätzung in Schulzendorf 30 %, in Eichwalde 50 % und in Zeuthen 20 %, insgesamt also ungefähr 6 500 bis 7 000 Einwohner. Entlastet würde die Nordhälfte von Eichwalde, also ca. 2 500 bis 3 000 Einwohner und im Köpenicker Ortsteil Schmöckwitz (ca. 2 850 Einwohner) der Süden der größten Siedlungsfläche Karolinenhof, also ca. 500 bis 1 000 Einwohner. Diese Gebiete blieben zwar wegen der Belastung durch die Anflüge bei Betriebsrichtung Westen voraussichtlich innerhalb der 62 dB(A)-Kontur; das Ausmaß ihrer Betroffenheit würde sich aber nicht nur rechnerisch, sondern bei Betriebsrichtung Osten auch spürbar verringern. Ungünstiger als gerade Abflugrouten wären auch abknickende Abflugrouten von der Nordbahn bei Starts in Richtung Westen. Neu belastet würden der Norden von Mahlow und Teile von Großbeeren; diese zusätzlichen Belastungen würden durch die Entlastung des Südens von Mahlow und von Diedersdorf nur zum Teil aufge- wogen. Sie lassen sich jedoch durch von der Südbahn abknickende Abflug- routen, die unter Lärmgesichtspunkten eher günstiger als gerade Abflugrouten sind, vermeiden. Insgesamt sind die von den Klägern genannten Zahlen weit überhöht; ihre Einschätzung, dass das Abwägungsgefüge des LEP FS 2003 durch das 15°-Erfordernis aus dem Lot gerate, entbehrt einer tatsächlichen Grundlage.

- 58 Den Beweisanträgen der Kläger zur Zahl der Lärmbetroffenen bei um bis zu 15° abknickenden Abflugrouten brauchte der Senat schon deshalb nicht nachzuge- hen, weil die Einholung von Sachverständigengutachten in § 580 ZPO als Be- weismittel nicht zugelassen ist. Der Restitutionsgrund des § 580 Nr. 7b ZPO dient - wie dargelegt (B.II.1) - nicht dazu, im Vorprozess nicht gehörte Sachver- ständige in das Verfahren einzuführen. Beweisanträge zur Relevanz der 15°- Divergenz für die Zahl der Lärmbetroffenen hätten die Kläger ausgehend von dem dargelegten Inhalt der Verwaltungsvorgänge bereits im Vorprozess stellen können. Die Tatsache, dass die DFS für den unabhängigen Bahnbetrieb diver- gierende Abflugrouten forderte, das den Lärmberechnungen zugrunde gelegte

DES aber von geradlinigen Abflugrouten ausging, ergab sich - wie dargelegt (B.II.2.1) - bereits aus den Verwaltungsvorgängen. Unabhängig hiervon bräuchte der Senat den beantragten Beweis selbst dann nicht zu erheben, wenn ein Restitutionsgrund vorläge und über die Klageanträge in der Sache neu zu entscheiden wäre.

- 59 Die unter Beweis gestellte Tatsache, dass es sich bei dem Flugverfahren mit Betriebsrichtung Westen, welches von der Nordbahn gleich nach dem Abheben um 15° nach Norden abknickt und danach gerade in Richtung auf Caputh zulauft, nicht um ein realistisches Verfahren handelt, weil in diesem Fall der Ortsteil von Mahlow zentral überflogen werde (Beweisantrag Anlage 5 der Sitzungsniederschrift), ist nicht entscheidungserheblich. Für die Abwägung genügt es, wenn es innerhalb des hier bei den Abflugrouten zu berücksichtigenden Toleranzbereichs von bis zu 15° Abknickung nach Norden und Süden eine realistische Kombination von um mindestens 15° divergierenden Abflugrouten oder mehrere solcher Kombinationen gibt; auf die Realisierbarkeit einer einzelnen Flugroute kommt es nicht an.
- 60 Die unter Beweis gestellte Tatsache, dass sich - bei Betrachtung von zum planfestgestellten Flugbetrieb, insbesondere zum unabhängigen Parallelbetrieb bei der Bahnen passenden und realistischen Flugverfahren - die Anzahl der lärm-betroffenen Einwohner gegenüber den Erwägungen und der Abwägung im angegriffenen Planfeststellungsbeschluss und den dem LEP FS 2003 zugrunde gelegten Zahlen signifikant erhöht (Beweisantrag Anlage 6 der Sitzungsniederschrift), ist für eine Beweiserhebung zu unbestimmt, weil sie einen nicht näher erläuterten rechtlichen Maßstab voraussetzt. Unterhalb der gravierenden, sich aus einer Grobanalyse der Siedlungsstrukturen ergebenden Unterschiede hängt die Frage, ob eine Erhöhung der Zahl der Lärmbetroffenen für die Abwägung erheblich ist, maßgebend von den betrachteten Pegelwerten und von dem jeweiligen Abwägungskonzept des Planungsträgers ab.
- 61 Im Übrigen fehlt dem Beweisantrag nach Anlage 6 der Sitzungsniederschrift eine hinreichende Grundlage. Unter formalem Beweisantritt aufgestellten Behauptungen, deren Wahrheitsgehalt nicht eine gewisse Wahrscheinlichkeit für

sich haben könnte, braucht ein Gericht nicht nachzugehen (Beschlüsse vom 5. Oktober 1990 - BVerwG 4 B 249.89 - Buchholz 442.40 § 9 LuftVG Nr. 6 - juris Rn. 114 und vom 29. März 1995 - BVerwG 11 B 21.95 - Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 266 - juris Rn. 4; BVerfG, Kammerbeschluss vom 18. Juni 1993 - 2 BvR 1815/92 - NVwZ 1996, 60 - juris Rn. 40). Die Kläger berufen sich zur Begründung des Beweisantrags auf das „Gutachten zur Beurteilung der erhöhten Lärmbelastung der Einwohner von Berlin und Brandenburg durch die neuen Flugrouten der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vom 06.09.2010 für den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)“ von L./R./Schl. vom 17. Januar 2011. Nach diesem Gutachten soll die Zahl der Anwohner innerhalb der  $L_{eq(3)} = 55$  dB(A)-Kontur gegenüber den im LEP FS i.d.F. vom 30. Mai 2006 (GVBI Bbg II S. 154) ermittelten 59 600 auf 102 000 (+72 %), die Zahl der nur abwägungserheblich Betroffenen ( $L_{eq(3)} < 55$  dB(A), Höhe eines Flugzeugs der Gruppe S 5.2 oder größer < 3 000 m) von 30 500 auf 247 500 (+709 %) steigen. Das Gutachten ist zur Begründung des Beweisantrags schon deshalb ungeeignet, weil es bei der Ermittlung der Gesamtzahlen der Betroffenen wiederum von der um mehr als 15° nach Norden abknickenden Abflugroute über Stahnsdorf, Teltow und Kleinmachnow ausgeht, die nach der dargelegten Rechtsauffassung des Senats für die Abwägung nicht entscheidend ist. Unabhängig hiervon waren die von den Klägern betrachteten Betroffenheiten innerhalb der  $L_{eq(3)} = 55$  dB(A)-Kontur nicht Grundlage der Abwägung des Trägers der Landesplanung im für den Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 maßgebenden LEP FS vom 28. Oktober 2003. Schließlich hat das Gutachten auch methodische Mängel, die seiner Verwertbarkeit entgegenstehen. Die Gutachter haben die Konturen für geradlinige Flugrouten schlicht um Konturen für abknickende Flugrouten erweitert, ohne die ersten zu verkleinern. Dies wäre erforderlich gewesen, weil die Kontur für geradlinige Routen, soweit sie nur noch von den Anflügen bestimmt wird, deutlich schmaler ist als die Kontur von An- und Abflügen. Ebenso wenig haben sie berücksichtigt, dass für die Betriebsrichtung Osten die durch die Abflüge bestimmte abknickende Kontur kürzer ist als die Kontur von An- und Abflügen (vgl. S. 5 und 7 des Gutachtens). Schließlich haben sie die Anzahl der neubetroffenen Einwohner sehr großzügig geschätzt. So gehen sie davon aus, dass in Eichwalde durch abknickende Flugrouten 50 % der Einwohner zusätzlich in die 55 dB(A)-Kontur fallen würden,

obwohl die Kontur bereits bei geradlinigen Routen fast zwei Drittel der Siedlungsfläche der Gemeinde einschließt (vgl. Beiakte 422, Plan M 4.1-7). Auch die Annahme, dass 50 % der Zeuthener Einwohner bei abknickenden Flugrouten in die 55 dB(A)-Kontur fallen würden, ist angesichts der Siedlungsstruktur der Gemeinde, die im betroffenen Norden überwiegend unbebaute Flächen aufweist, nicht plausibel. Die Zahl der nur abwägungserheblich Betroffenen haben die Gutachter ausgehend von der Annahme ermittelt, dass unterhalb eines  $L_{eq(3)} = 55$  dB(A) jeder abwägungserheblich betroffen sei, dessen Grundstück von Flugzeugen der Gruppe S 5.2 (Airbus A 319/320/321, Boeing B 737) oder der Gruppe S 7 B (Airbus A 380, Boeing B 747) in einer Höhe unter 3 000 m überflogen wird (Gutachten S. 13 f.). Diese Kriterien legt weder der LEP FS 2003 noch der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 zugrunde. Unabhängig hiervon dürften einzelne, durch den Überflug größerer Flugzeuge entstehende Spitzenpegel nicht geeignet sein, unabhängig vom erreichten Dauerschallpegel die Abwägungsrelevanz des Fluglärms zu begründen. Aus diesem Grund lässt sich eine Zunahme der Betroffenenheiten auch nicht aus dem Umstand herleiten, dass Flugzeugen, die an bestimmten Navigationspunkten eine bestimmte Höhe erreicht haben, möglicherweise generell gestattet wird, von der festgelegten Route abzuweichen, und dass dies - wie die von den Klägern für die Wannsee-Route vorgelegte, von der DFS erstellte Karte des sogenannten 3-Sigma-Gebiets zeigt (BVerwG 4 A 5001.10, Anlage K 26 des Schriftsatzes vom 25. Juni 2012) - in größerer Entfernung vom Flughafen zu einer erheblichen Auffächerung des Flugverkehrs führen kann. Dies hätte zum einen auch für die parallelen Abflugrouten und die in der DFS-Grobplanung enthaltene Wannsee-Route gegolten. Zum anderen ändert sich durch diese Auffächerung nicht die Zahl der Flüge, sondern lediglich die Verteilung des Lärms. Für das einzelne Grundstück vermindert sich die Zahl der Überflüge und damit auch der für die Schwelle zur Abwägungserheblichkeit in erster Linie relevante Dauerschallpegel.

- 62 Aus den bereits dargelegten Gründen waren auch die als Anlage 9, 10, 12 und 13 der Sitzungsniederschrift gestellten Beweisanträge abzulehnen. Soweit mit der Behauptung, dass sich bei Betrachtung von dem ICAO-Erfordernis Rechnung tragenden Abflugverfahren mit mindestens 15° Divergenz die Anzahl der

Lärmbetroffenen gegenüber den im angegriffenen Planfeststellungsbeschluss und den dem LEP FS 2003 zugrunde gelegten Zahlen erhöhe (Beweisanträge Anlage 9 und 10 der Sitzungsniederschrift), unter Beweis gestellt werden soll, dass sich die Betroffenheiten in einer für die Abwägung relevanten Größenordnung verändern, fehlt der Beweisbehauptung eine hinreichende tatsächliche Grundlage; eine diese Größenordnung nicht erreichende Erhöhung der Betroffenenzahl wäre rechtlich nicht erheblich. Das gilt auch, soweit die Kläger eine Erhöhung der Anzahl der Lärmbetroffenen ausgehend von einer Flugroute, wie sie sich aus dem Urteil des Senats vom 13. Oktober 2011 - BVerwG 4 A 4001.10 - BVerwGE 141, 1 Rn. 159, nämlich unter Berücksichtigung eines Mindestabknickwinkels von der Nordbahn in Richtung Westen von 15° (Beweisantrag Anlage 12 der Sitzungsniederschrift), und soweit sie eine Erhöhung der lärmbeeinträchtigten Einwohner um mindestens 64 000 (Beweisantrag Anlage 13 der Sitzungsniederschrift) unter Beweis stellen. Soweit sie in der Begründung darlegen, die Zahl von 64 000 Einwohnern entspreche überschlägig der Einwohnerzahl der überflogenen Gemeinden Großbeeren (7 000 Einwohner), Stahnsdorf (14 000 Einwohner), Teltow (23 000 Einwohner) und Kleinmachnow (20 000 Einwohner), legen sie wiederum die nach der Rechtsauffassung des Senats nicht relevante, um mehr als 15° nach Norden abknickende Abflugroute über Stahnsdorf, Teltow und Kleinmachnow zugrunde. Unabhängig hiervon lassen sich Betroffenenzahlen nur bei gleichen Pegelwerten vergleichen. Die Kläger geben nicht an, bezogen auf welche Pegelwerte die Zahl der Betroffenen um 64 000 ansteigen soll.

- 63 Der Senat musste den Klägern auch keinen Schriftsatznachlass zur Darlegung von Anhaltspunkten dafür gewähren, dass sich die Lärmbetroffenheiten bei Berücksichtigung der Anforderungen der ICAO nach mindestens 15° Divergenz in einer abwägungserheblichen Größenordnung erhöhen. Das Urteil des Senats vom 13. Oktober 2011 - BVerwG 4 A 4001.10 - wurde ihnen bereits im Januar 2012 mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übersandt. Dass der Senat seine dort dargelegte Rechtsauffassung auf die hier zu entscheidenden Fälle übertragen würde, konnte die Kläger nicht überraschen. Sie hatten hinreichend Gelegenheit, ausgehend von dieser Rechtsauffassung weitere Tatsachen vorzutragen.

64 2.2.2 Planfeststellungsbeschluss

65 Die Grobplanung der Flugverfahren vom März 1998 war auch für die Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens im Planfeststellungsverfahren ausreichend.

66 Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Rechtspflicht zur Zulassung eines Flughafenvorhabens an dem von der Landesplanung zielförmig festgelegten Standort. Die schädlichen Immissionen eines Infrastrukturvorhabens können in der Regel erst abschließend ermittelt und eingeschätzt werden, wenn es im Planfeststellungsantrag des Vorhabenträgers konkretisiert worden ist. Die „raumordnungsexternen“ Belange können für sich betrachtet oder in ihrer Gesamtheit so gewichtig sein, dass sich die landesplanerische Standortwahl in der fachplanerischen Abwägung nicht durchsetzt. Das kann insbesondere der Fall sein, wenn die Zulassung des Vorhabens in unverhältnismäßiger Weise in private Schutzgüter, in den Bereich der kommunalen Selbstverwaltung oder in allgemeine öffentliche Belange eingreifen sollte (Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 76 f.).

67 Der Beklagte hat die Lärmschutzbelange auf der Grundlage der Ermittlungen der Beigeladenen zu 1 abgewogen. Diese hat für den Prognosehorizont 20XX - ausgehend von der Grobplanung der DFS vom März 1998 mit geradlinigen An- und Abflugrouten - die Fläche des von einer  $L_{eq(3)} = 60$  dB(A)-Kontur umschlossenen Tagschutzgebiets ( $71,6 \text{ km}^2$ ) und die Zahl der in diesem Gebiet lebenden Anwohner (24 630) ermittelt (PFB S. 605). Für die Nacht hat sie die Betroffenen innerhalb der  $L_{eq(3)} = 50$  dB(A)-Kontur ( $117,68 \text{ km}^2$ , 38 246 Anwohner) und der  $6 \times 70$   $L_{Max}$ -Kontur ( $120,19 \text{ km}^2$ , 41 836 Anwohner; PFB S. 613) ermittelt.

68 Der Beklagte durfte bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens zwar nicht davon ausgehen, dass die DFS für den unabhängigen Bahnbetrieb parallele Abflugstrecken planen würde; er durfte auch nicht von einem abhängigen Bahnbetrieb ausgehen (Urteil vom 13. Oktober 2011 a.a.O. Rn. 155). Für die Frage, ob das Vorhaben am Standort Schönefeld zugelassen werden kann,

war die für den abhängigen Bahnbetrieb erstellte Grobplanung der An- und Abflugrouten jedoch ausreichend, um die Lärmbetroffenheiten auch bei unabhängigem Bahnbetrieb abzuschätzen. Die Darlegungen des Senats zur Regelung des Nachtflugbetriebs gelten insoweit entsprechend (Urteil vom 13. Oktober 2011 a.a.O. Rn. 159 - 161). Die von um bis zu 15° abknickenden Abflugrouten betroffenen Gebiete wären nicht oder jedenfalls nicht erheblich dichter besiedelt als diejenigen Gebiete, die von parallelen Abflugrouten betroffen wären. Innerhalb des Toleranzbereichs divergierende Abflugrouten lassen den Standort nicht in einem anderen Licht erscheinen als die der Abwägung der Standortalternativen im LEP FS 2003 zugrunde gelegten geradlinigen Abflugrouten. Die Verschiebung und auch die mögliche Ausweitung der Betroffenheiten in der für die 62 dB(A)-Kontur dargelegten Größenordnung bleiben vielmehr in einem Unsicherheitsbereich, der bei der landesplanerischen Festlegung des Standorts - wie dargelegt - mitgedacht worden ist und schon aus diesem Grund auch bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens im Planfeststellungsverfahren mitgedacht werden muss. Unabhängig von diesen landesplanerischen Vorgaben muss die Zulassung des Vorhabens an dem gewählten Standort grundsätzlich auch dann Bestand haben können, wenn andere An- und Abflugrouten festgelegt werden als im Planfeststellungsverfahren angenommen wurde (vgl. Urteil vom 13. Oktober 2011 a.a.O. Rn. 150). Die Zulassungsentscheidung im Hinblick auf bestimmte Abflugrouten und ohne Rücksicht auf nicht auszuschließende Veränderungen der Betroffenheiten im Falle einer Änderung der Abflugrouten zu treffen, wäre nicht sachgerecht.

- 69 Dass um mehr als 15° abknickende Abflugrouten festgelegt werden, musste der Beklagte für die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten auf der Grundlage der mit der DFS abgestimmten Grobplanung der Flugverfahren nicht in Erwägung ziehen. Dies hat der Senat bereits in seinem Urteil vom 13. Oktober 2011 (a.a.O. Rn. 161) dargelegt. Hieran hält er fest.
- 70 Im Hinblick auf das Tagschutzgebiet und die nur abwägungserheblich Betroffenen ergeben sich gegenüber den Erwägungen des Senats zum Nachtflugbetrieb und dem insoweit maßgebenden Nachtschutzgebiet keine relevanten Abweichungen. Die Längsausdehnung des Tagschutzgebiets ist geringer als die

des Nachtschutzgebiets; eine Verschwenkung der Abflugrouten wirkt sich weniger aus als bei den längeren Nachtkonturen. Ein Vergleich der von der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Auftrag des Beklagten für um 15° nach Süden abknickende Abflugrouten errechneten 60 dB(A)-Kontur (jeweils Anlage B 9 zu den Beklagtenschriftsätzen vom 15. August, 2. August, 29. Juli bzw. 8. August 2011) mit der Besiedlungskarte zeigt, dass durch die Divergenz im Osten keine neuen Teile von Eichwalde oder Zeuthen und allenfalls Randbereiche von Schulzendorf zusätzlich in das Tagschutzgebiet fielen und dass im Westen sogar Teile von Blankenfelde entlastet würden. Den mehr als geringfügig, aber auch ohne passiven Schallschutz nicht unzumutbar Betroffenen hat der Beklagte im Vergleich zu den schwereren Betroffenheiten innerhalb des Tag- und des Nachtschutzgebiets ein geringeres Gewicht beigemessen. Die Anzahl der nur abwägungserheblich Lärmbetroffenen und die Fläche des insoweit betroffenen Gebiets hat er nicht ermitteln lassen. Der Senat hat dies in seinem Urteil vom 16. März 2006 nicht beanstandet. Dass eine Berücksichtigung der 15°-Divergenz die Größenordnung der nur abwägungserheblich Lärmbetroffenen verändert haben könnte, kann ebenfalls ausgeschlossen werden. In Betriebsrichtung Westen ist das Gebiet unterhalb der abknickenden Abflugrouten auch in größerer Entfernung vom Flughafen eher weniger besiedelt als unter den geradlinigen Routen, die Ludwigsfelde überqueren. In Betriebsrichtung Osten quert die um 15° nach Süden abknickende Route zwar Schulzendorf und Eichwalde. Außerhalb des Nachtschutzgebiets ist das Gebiet unterhalb der abknickenden Route allenfalls unwesentlich dichter besiedelt (Wernsdorf) als das Gebiet unterhalb der nördlich von Eichwalde ebenfalls abknickenden und über Zwiebusch und Neu Zittau führenden Abflugroute vom März 1998.

- 71 Dass abknickende Abflugrouten nicht - wie die Kläger des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11 geltend machen - zu einer Verdoppelung der Lärmkorridore führen, hat der Senat bereits in seinem Urteil vom 13. Oktober 2011 (a.a.O. Rn. 160) dargelegt.
- 72 Die Kläger des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11 machen außerdem geltend, dass Landeanflüge bereits in Höhe von Werder/Havel in Höhe von nur mehr



1 000 m stattfinden sollten. Grund hierfür sei die Neuplanung der Abflugrouten, die zur Überkreuzung der An- und Abflüge nördlich des Flughafens führe (Schriftsatz vom 21. Februar 2011 S. 10 unter Bezugnahme auf den Vortrag in den Verfahren BVerwG 4 A 5001.10 und 4 A 5002.10). Dieser Zusammenhang ist nicht plausibel. Wenn Flugzeuge in Richtung Osten, also über Ludwigsfelde, zur Landung anfliegen, wird auch in Richtung Osten gestartet. Wenn nach Osten startende Flugzeuge mit Zielen in Richtung Westen Werder/Havel erreichen, haben sie angesichts der zurückgelegten Flugstrecke bereits eine erhebliche Höhe erreicht. Die Flughöhe dürfte bei Flugzeugen, die nach Norden abgекurvt sind, jedenfalls nicht erheblich geringer sein als bei Flugzeugen, die - wie in der Grobplanung vorgesehen - nach Süden abgекurvt sind. Wo im Westen die Warteräume für landende Flugzeuge eingerichtet werden, dürfte ebenfalls nicht davon abhängen, ob in Richtung Osten startende Flugzeuge mit Zielen im Westen nördlich oder südlich des Flughafens geführt werden. Die Warteräume für landende Flugzeuge waren im Übrigen nicht Gegenstand der Grobplanung; einen solchen Detaillierungsgrad hat die Grobplanung nicht erreicht.

- 73 Den Beweisanträgen zur Zahl der Betroffenen bei abknickenden Flugrouten (Beweisanträge Anlage 5, 6, 9, 10, 12 und 13 der Sitzungsniederschrift) brauchte der Senat aus den bereits zur landesplanerischen Standortfestlegung dargelegten Gründen nicht zu entsprechen.
- 74 2.2.3 Neue Urkunden
- 75 Die vorgelegten Urkunden beweisen auch nicht, dass das Festhalten an der Grobplanung der DFS vom März 1998 auf sachfremden Erwägungen des Beklagten beruhte.
- 76 Zum damaligen Zeitpunkt barg das Festhalten an der bisherigen Grobplanung zwar ein rechtliches Risiko. Der Beklagte konnte nicht mit Sicherheit voraussehen, welche Anforderungen ein mit der Kontrolle des Planfeststellungsbeschlusses befasstes Gericht an die Genauigkeit einer Flugroutenprognose stellen würde. Zur Vermeidung dieses Risikos hätte es nahegelegen, die Grobpla-

nung - wie von der DFS angeregt - unter Berücksichtigung der 15°-Divergenz zu überarbeiten. Dass andere Flugrouten als prognostiziert festgelegt werden, hätte sich allerdings auch dadurch nicht ausschließen lassen. Zudem hatte die Vorhabenträgerin ein berechtigtes Interesse daran, ihr DES und die darauf aufbauenden Gutachten im Laufe des Planungsverfahrens nicht ohne wichtigen Grund - möglicherweise sogar mehrfach - einer geänderten Flugroutenprognose anpassen zu müssen. Dass sich die Grundlagen der Abwägung bei gleichbleibenden Anflugrouten, aber um mindestens 15° divergierenden und bis zu 15° abknickenden Abflugrouten nicht wesentlich ändern würden, war aufgrund der Siedlungsstrukturen in der Umgebung des Flughafens bereits damals erkennbar. Ausgehend hiervon war es jedenfalls vertretbar, das Risiko einzugehen und an der bisherigen Grobplanung festzuhalten.

- 77 Die von den Klägern vorgelegten Urkunden führen nicht zu einer anderen Beurteilung. Aus dem H.-Schreiben vom 7. Oktober 1998 und dem Protokoll der Koordinierungssitzung der PPS vom 5. Oktober 1998 geht hervor, dass sich die PPS, nachdem die DFS von ihrer Forderung, bei unabhängigen Parallelbetrieb für alle Abflüge eine Divergenz von 15° vorzugeben, nicht abgerückt war und angekündigt hatte, ihre Grobplanung zu überarbeiten, an das Bundesverkehrsministerium wandte mit der Bitte, Einfluss auf die DFS dahingehend zu nehmen, dass diese ihre Stellungnahme zum DES modifiziere. Als Grund wurde genannt, dass anderenfalls alle im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der DFS-Grobplanung erarbeiteten Gutachten überarbeitet werden müssten und mit erheblichen finanziellen Mehraufwendungen und einer zeitlichen Verzögerung im Planungsablauf um ca. 3 Monate zu rechnen sei.
- 78 Diese Gründe konnten zwar für sich betrachtet das Festhalten an der bisherigen Grobplanung nicht rechtfertigen; die Entscheidung war jedoch auch sachlich vertretbar. Wie bereits dargelegt, war die für den abhängigen Betrieb erstellte Grobplanung ausreichend, um die Lärmbetroffenheiten auch bei unabhängigem Bahnbetrieb abzuschätzen. Unter diesen Umständen durften die genannten verfahrensökonomischen Erwägungen bei der Entscheidung über das weitere Vorgehen berücksichtigt werden. Ob die Planfeststellungsbehörde, namentlich Herr Staatssekretär Br. und Herr Ministerialrat B., Kenntnis von dem

H.-Schreiben hatte und dieses Vorgehen billigte und ob Herr Ministerialrat B. nach Eingang des Schreibens bei der DFS und vor Abfassung der E-Mail des DFS-Mitarbeiters Herrn S. bei der DFS angerufen und deutlich gemacht hat, dass die bisherige Grobplanung Bestand haben müsse und eine neue Grobplanung mit divergierenden Abflugrouten nicht erfolgen solle (Beweisanträge Nr. 4 und 5 der Anlage 4 der Sitzungsniederschrift), ist deshalb nicht entscheidungserheblich.

- 79 Aus der E-Mail des DFS-Mitarbeiters Herrn S. vom 9. Oktober 1998 ergeben sich keine weiteren entscheidungserheblichen neuen Tatsachen. Seine persönliche Einschätzung, dass die DFS vor dem zugespitzten politischen Hintergrund mit einem Verzicht auf ein neues Verfahrenskonzept leben könne, dass die Bedenken gegen die bisherige Grobplanung in einem Schreiben an Herrn Ministerialrat B. festgeschrieben werden könnten und die DFS die neuen Verfahren „in der Hinterhand“ behalte, wiederholt der Sache nach lediglich die bereits dargelegte, auch dem Beklagten und der Beigeladenen zu 1 bekannte Tatsache, dass die DFS an der vorgelegten Grobplanung der Flugrouten nur mit der Maßgabe festhielt, für den unabhängigen Parallelbetrieb um bis zu 15° abknickende Abflugrouten zu planen.
- 80 Die E-Mail des DFS-Mitarbeiters Herrn K. vom 3. Februar 2006 soll die Behauptung der Kläger beweisen, Herr Ministerialrat B. habe durch den Anruf bei der DFS verhindern wollen, dass in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht zutage trete, dass die DFS an sich Divergenz-Abflugverfahren für erforderlich erachte. Diese Tatsachenbehauptung war für die Entscheidung im Vorprozess nicht erheblich. Maßgebender Zeitpunkt für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses ist grundsätzlich die Sach- und Rechtslage bei seinem Erlass (Urteil vom 24. März 2011 - BVerwG 7 A 3.10 - Buchholz 406.400 § 19 BNatSchG 2002 Nr. 7 Rn. 37; Beschluss vom 1. April 2009 - BVerwG 4 B 61.08 - NVwZ 2009, 910 Rn. 20; Urteil vom 28. Januar 1999 - BVerwG 4 A 18.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 146 - juris Rn. 22). Das Telefongespräch ist nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geführt worden; auch der behauptete Versuch, das Verhalten der DFS in der mündlichen Verhandlung zu beeinflussen, hätte nach Erlass des

Planfeststellungsbeschlusses stattgefunden. Dessen Rechtmäßigkeit kann hiervon nicht abhängen.

- 81 Unabhängig hiervon wird die Behauptung, Herr Ministerialrat B. habe durch den Anruf bei der DFS versucht, das Offenbarwerden der Auswirkungen des 15°-Erfordernisses auf die Grobplanung zu verhindern, durch die E-Mail vom 3. Februar 2006 nicht - jedenfalls nicht ohne eine weitere Beweisaufnahme - bewiesen. Herr Ministerialrat B. soll dargelegt haben, aus Sicht des Ministeriums sei entscheidend, dass die Routenstrukturen Bestand hätten, da sie als Eingangsgröße in andere Gutachten eingeflossen seien, und dass es wichtig sei, den Bezug zu den Betriebsanforderungen (Erfüllung der Kapazitätsbedürfnisse) aufrecht zu erhalten. Dass er versucht hätte, die Aussage der DFS inhaltlich zu beeinflussen, sie gar zu falschen oder irreführenden Aussagen zu bewegen, ergibt sich hieraus nicht; er kann sich darauf beschränkt haben, die aus Sicht des Beklagten entscheidungserheblichen Fragen darzulegen.
- 82 Auch bei einer Gesamtschau der vorgelegten Urkunden mit dem bisherigen Prozessstoff ist der Vorwurf der Kläger, der Beklagte habe „wider besseres Wissen“ und „in kollusivem Zusammenwirken“ mit der Beigeladenen zu 1 an den parallelen Abflugrouten festgehalten, nicht bewiesen. Den in diesem Zusammenhang gestellten Beweisanträgen (Anlagen 4, 7 und 11 der Sitzungsniederschrift) brauchte der Senat in den vorliegenden Verfahren schon deshalb nicht nachzugehen, weil ein Restitutionsgrund nur vorliegt, wenn die neuen entscheidungserheblichen Tatsachen allein durch die vorgelegten Urkunden in Verbindung mit dem bisherigen Prozessstoff bewiesen werden.
- 83 Selbst wenn ein Restitutionsgrund vorläge und in der Sache über die Klageanträge neu zu entscheiden wäre, müsste der Senat Beweis nicht erheben. Das Festhalten an der bisherigen Grobplanung war - wie dargelegt - rechtlich nicht zu beanstanden. Unter Berücksichtigung des von der DFS geforderten Toleranzbereichs von um bis zu 15° nach Norden oder Süden abknickenden Abflugrouten war die Grobplanung vom März 1998 realisierbar. Die parallelen Abflugrouten waren auch geeignet, die innerhalb des Toleranzbereichs möglichen Lärmbetroffenheiten in der für die Abwägung relevanten Größenordnung realis-

tisch abzubilden. Da die Flugrouten im Planfeststellungsbeschluss nicht festgelegt wurden, sondern nur Grundlage für die Abschätzung der Auswirkungen des Flugbetriebs waren, kam es auf die Frage, ob der unabhängige Parallelbetrieb auf der Grundlage der DFS-Grobplanung auch ohne Berücksichtigung des Toleranzbereichs möglich wäre, nicht entscheidend an. Dass der geplante unabhängige Parallelbetrieb nur mit um mindestens 15° divergierenden Abflugrouten realisiert werden kann und dass dem Beklagten dies in der Zeit zwischen 1998 und dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses am 13. August 2004 bekannt war - die Kläger haben dies mit ihren als Anlage 4 (dort unter Nr. 1), 7 und 11 der Sitzungsniederschrift gestellten Anträgen unter Beweis gestellt - kann deshalb als wahr unterstellt werden. Sollte die Beweisbehauptung dahingehend zu verstehen sein, dass der geplante unabhängige Parallelbetrieb nicht nur - wie von der ICAO (Dokument 4444 Nr. 6.7.2.2 Buchst. b und Dokument 9643 Nr. 3.2 Buchst. b) und der DFS in ihren Schreiben vom 20. August und 26. Oktober 1998 sowie ihrer Stellungnahme vom 3. Juli 2000 gefordert - um mindestens 15° divergierende, sondern von jeder Bahn um mindestens 15° abknickende, also um mindestens 30° divergierende Abflugrouten erfordert, würde dieser Behauptung jegliche Grundlage fehlen. Sollte die Behauptung, dass der Beklagte der Abwägung „unrealistische“ gerade Abflugrouten zugrunde gelegt hat (Beweisanträge Anlage 7 und 11 der Sitzungsniederschrift), darauf gerichtet sein, zu beweisen, dass die Grobplanung nicht geeignet war, die Auswirkungen des Flugbetriebs realistisch abzubilden, wäre dies eine dem Beweis nicht zugängliche Rechtsbehauptung. Dass die Vertreter der DFS auf dem Treffen am 29. September 1998 nicht bereit waren, die bis zu diesem Zeitpunkt vorliegende Grobplanung der Flugverfahren mit parallel verlaufenden An- und Abflugrouten als plausibel zu bezeichnen (Beweisantrag Nr. 3 der Anlage 4 der Sitzungsniederschrift), kann ebenfalls als wahr unterstellt werden.

- 84 Der unter Beweis gestellten Behauptung, man habe der Abwägung die geraden Abflugrouten zugrunde gelegt, weil man befürchtete, dass sich der Standort Schönefeld bei Zugrundelegung abknickender Abflugrouten nicht mehr durchsetzen lassen würde (Beweisantrag Anlage 7 der Sitzungsniederschrift), musste der Senat nicht nachgehen; sie wird durch die vorgelegten Urkunden nicht bewiesen. Unabhängig hiervon wäre sie auch für eine erneute Sachentscheidung

über die Klageanträge nicht entscheidungserheblich. Gemäß § 10 Abs. 8 Satz 1 LuftVG sind Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Als „offensichtlich“ ist alles anzusehen, was zur „äußeren“ Seite des Abwägungsvorgangs derart gehört, dass es auf objektiv erfassbaren Sachumständen beruht, die sich etwa aus Akten, Protokollen, aus der Entwurfs- oder Planbegründung oder sonstigen Unterlagen ergeben. Offensichtlich ist dagegen nicht, was zur inneren Seite des Abwägungsvorgangs gehört und etwa die Motive oder Vorstellungen der Entscheidungsbeteiligten betrifft (Urteil vom 21. August 1981 - BVerwG 4 C 57.80 - BVerwGE 64, 33 <38>; Beschluss vom 26. August 1998 - BVerwG 11 VR 4.98 - Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 22 - juris Rn. 27; Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Aufl. 2008, § 75 Rn. 40).

- 85 Die von den Klägern unter Beweis gestellte Befürchtung beruht nicht auf objektiv erfassbaren Sachumständen. In den Verwaltungsvorgängen und in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses können Hinweise auf sachfremde Gründe für eine bestimmte Verfahrensgestaltung zwar nicht erwartet werden; auch in den sonstigen von den Klägern vorgelegten Unterlagen finden sich für die behaupteten Erwägungen jedoch keine Anhaltspunkte. Das H.-Schreiben begründet das Festhalten an der Grobplanung damit, dass anderenfalls alle bereits erstellten Gutachten überarbeitet werden müssten und infolge dessen mit finanziellen Mehraufwendungen und einer zeitlichen Verzögerung im Planungsablauf gerechnet werden müsse. Auf die Befürchtung, dass divergierende Abflugrouten die Durchsetzbarkeit des Vorhabens am Standort Schönefeld erschweren könnten, lässt diese Begründung nicht schließen. Entsprechende Anhaltspunkte ergeben sich auch nicht aus der E-Mail des DFS-Mitarbeiters Herrn S. Dessen Äußerung, „vor dem zugespitzten politischen Hintergrund“ könne die DFS mit dem Verzicht auf ein neues Verfahrenskonzept leben, bezieht sich allein auf die Intervention der PPS beim Bundesverkehrsministerium und die in diesem Zusammenhang geführten Telefonate. Mit der Umsetzung der vom Träger der Landesplanung getroffenen Standortentscheidung war die DFS nicht befasst. Die behaupteten Motive lagen in der damaligen Planungssituation im Übrigen nicht nahe. Der Planfeststellungsantrag war noch nicht gestellt, die

Planunterlagen waren noch nicht ausgelegt. Der Beklagte hätte im Verfahren jeder von der DFS vorgelegten Grobplanung Rechnung tragen können. Anhaltspunkte dafür, dass um mindestens 15° divergierende und bis zu 15° abknickende Abflugrouten zu einer wesentlichen Veränderung der Betroffenheiten führen würden, waren auch damals nicht ersichtlich. Am nächsten lag eine Planung mit geraden Abflügen von der Nordbahn und um 15° abknickenden Abflügen von der Südbahn. So sahen es im Übrigen auch die ersten Entwürfe der DFS für eine Überarbeitung der Grobplanung vom Oktober 1998 vor. Die sogenannte Wannsee-Route war bereits in der ursprünglichen Grobplanung enthalten. Eine stärkere Belegung der Route hätte die Betroffenheiten jedenfalls nicht wesentlich verändert; insbesondere hätte sie nach den dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Kriterien nicht zu einer abwägungserheblichen Betroffenheit von Kleinmachnow geführt. Die Müggelsee-Route ist keine zwingende Folge des 15°-Erfordernisses. Bei Abflügen in Richtung Osten von der Nordbahn kann auch nach längerem Geradeausflug - östlich von Erkner - nach Norden abgedreht werden. So war es im Entwurf der DFS für eine geänderte Grobplanung im Übrigen vorgesehen. Warum eine solche Planung aus damaliger Sicht die Durchsetzbarkeit des Vorhabens hätte in Frage stellen sollen, ist nicht ersichtlich. Angesichts dessen war der Beweisantrag auch abzulehnen, weil der Beweisbehauptung eine hinreichende tatsächliche Grundlage fehlte. Eine solche ergab sich auch nicht aus der Begründung des Beweisantrags. Die Kläger haben nicht vorgetragen, dass die Befürchtung, der Standort Schönefeld werde sich bei abknickenden Routen nicht durchsetzen lassen, von einem der benannten Zeugen oder von einem Entscheidungsträger in Gegenwart eines Zeugen geäußert worden sei.

- 86 Da nach allem ein Restitutionsgrund nicht vorliegt, brauchte der Senat auch nicht gemäß Art. 267 Abs. 3 AEUV dem Gerichtshof der Europäischen Union die von den Klägern aufgeworfene Frage zur Auslegung des Art. 6 der RL 85/337/EWG (Anlage 3 der Sitzungsniederschrift) zur Vorabentscheidung vorzulegen.

87 C. Kosten

88 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3, § 159 Satz 1 und 2 VwGO, § 100 Abs. 1 ZPO.

Prof. Dr. Rubel

RiBVerwG Dr. Jannasch  
ist wegen Urlaubs und anschließenden Eintritts in den Ruhestand gehindert, seine Unterschrift beizufügen.  
Prof. Dr. Rubel

Dr. Philipp

Dr. Bumke

Petz

### B e s c h l u s s

Der Streitwert wird auf 60 000 € festgesetzt (§ 52 Abs. 1 GKG), wobei auf die Kläger zu 1 und 2 des Verfahrens BVerwG 4 A 6001.11, die Klägerin zu 3 sowie - gemeinsam - die Kläger zu 1 und 2 des Verfahrens BVerwG 4 A 6002.11 jeweils 15 000 € entfallen.

Prof. Dr. Rubel

RiBVerwG Dr. Jannasch  
ist wegen Urlaubs und anschließenden Eintritts in den Ruhestand gehindert, seine Unterschrift beizufügen.  
Prof. Dr. Rubel

Dr. Philipp

Dr. Bumke

Petz



Gliederung der Urteilsgründe

	Randnummer
<u>A. Zulässigkeit der Restitutionsklagen</u> .....	22
<u>B. Restitutionsgrund</u> .....	27
<u>I. Auffinden</u> .....	29
<u>II. Günstigere Entscheidung</u> .....	32
<u>1. Maßstab</u> .....	34
<u>2. Bewertung der Urkunden</u> .....	36
<u>2.1 Kenntnis des Beklagten vom Erfordernis divergierender</u> <u>Abflugrouten</u> .....	39
<u>2.2 Festhalten an der Grobplanung aus sachlichen Gründen</u> .....	45
<u>2.2.1 LEP FS 2003</u> .....	48
<u>2.2.2 Planfeststellungsbeschluss</u> .....	64
<u>2.2.3 Neue Urkunden</u> .....	74
<u>C. Kosten</u> .....	87

Sachgebiet:	BVerwGE:	nein
Luftverkehrsrecht	Fachpresse:	ja

Rechtsquellen:

VwGO	§ 100 Abs. 1, § 153 Abs. 1
ZPO	§ 580 Nr. 7b, § 582, § 586 Abs. 1, Abs. 2 Satz 2
LuftVG	§ 8 Abs. 1, § 10 Abs. 8 Satz 1

Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS 2003)

Stichworte:

Luftrechtlicher Planfeststellungsbeschluss; Restitutionsklage; Wiederaufnahme; Rechtskraft; Prozesshandlung; Widerruf von Prozesshandlungen; Hilfsnatur der Restitutionsklage; Restitutionsgrund; Auffinden einer anderen Urkunde; An- und Abflugverfahren; Flugrouten; Datenerfassungssystem (DES); Streckengeometrie; abhängiger / unabhängiger Bahnbetrieb; Parallelbetrieb; Parallelbahnsystem; Divergenz der Abflugwege; Abwägung; Lärmschutzbelange; Standortentscheidung.

Leitsatz:

Bestätigt die aufgefundene Urkunde lediglich Tatsachen, die sich bereits aus den im Vorprozess vorgelegten Verwaltungsvorgängen ergaben, liegt ein Restitutionsgrund i.S.v. § 580 Nr. 7b ZPO nicht vor. <Rn. 35>

Urteil des 4. Senats vom 31. Juli 2012 - BVerwG 4 A 6001.11 und 4 A 6002.11