Gericht: VGH
Aktenzeichen: 8 A 11.40040-40045, 40047-40049, 40051, 40053, 40055, 40057, 40059, 40061, 40064; 8 A 13.40004
Sachgebietsschlüssel: 554

Rechtsquellen:

Art. 4 Abs. 1 und 4, Art. 5, Art. 9 Abs. 1 V-RL,
Art. 6 Abs. 3 und 4, Art. 7, Art. 12 Abs. 1, Art. 16 Abs. 1 FFH-RL,
Art. 4 Abs. 1 RL 2000/60/EG,
Art. 2 Abs. 2, Art. 14 Abs. 1, 2 und 3, Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG,
§ 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 und 2, § 28 Abs. 1 und 2 LuftVG,
§ 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG,
§ 34 Abs. 2, 3 und 5, § 44 Abs. 1 und 5, § 45 Abs. 7 BNatSchG,
§ 27 Abs. 1 Nr. 1, § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG,
§§ 1 ff. 39. BImSchV,
Art. 11 Abs. 2, Art. 83 Abs. 1 BV,
Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG,
Art. 13b Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG 2005,
§ 3 Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 VoGEV

Hauptpunkte:

Planrechtfertigung/Luftverkehrsprognose,
Alternativenprüfung,
öffentliches Interesse am planfestgestellten Vorhaben,
Lärmimmissionen,
Luftschadstoffimmissionen,
Sicherheit, insbesondere Wirbelschleppen, externes Risiko, Vogelschlag
Entschädigungsgebiet,
Eigentumsbelange Privater,
kommunale Belange,
Europäisches Vogelschutzgebiet,
FFH-Gebiete,
besonderer Artenschutz,
Klimaschutz,
Wasserschutz

Leitsätze:

Zur Zulässigkeit der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München.

Urteil des 8. Senats vom 19. Februar 2014

8 A 11.40040-40045
8 A 11.40047-40049
8 A 11.40051
8 A 11.40053
8 A 11.40055
8 A 11.40057
8 A 11.40059
8 A 11.40061
8 A 11.40064
8 A 13.40004

Großes Staatswappen

Verkündet am 19. Februar 2014
Venus
als stellvertretende Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In den Verwaltungsstreitsachen

1. Gemeinde Eitting,
vertreten durch den ersten Bürgermeister,
********** *** ***** ********,
(8 A 11.40040)

2. Landkreis Freising,
vertreten durch den Landrat,
********** **** *** ***** ********, **(8 A 11.40041)**

3. Gemeinde Berglern,
vertreten durch den ersten Bürgermeister,
********** *** ***** **********, **(8 A 11.40042)**

4. Gemeinde Oberding,
vertreten durch den ersten Bürgermeister,
********** *** ***** ********, **(8 A 11.40043)**

5. Gemeinde Fahrenzhausen,
vertreten durch den ersten Bürgermeister,
********* *** ***** **********, **(8 A 11.40044)**

6. Große Kreisstadt Freising,
vertreten durch den Oberbürgermeister,
***** ********* ** ***** ********, **(8 A 11.40045)**

7. ** ******,**
********** ** ***** *******, **(8 A 11.40047)**

8. **** ************,**
9. **** *****,**
10. ***** *****,**
vertreten durch die Eltern ****** ************
und ****** *****,
zu 8. bis 10. wohnhaft: ********** ** ***** ********, **(8 A 11.40048)**

11. ******* *****,**
12. **** *****,**
zu 11. und 12. wohnhaft: ********* **** ** ** ***** ********, **(8 A 11.40049)**

bevollmächtigt zu 1. bis 12.:
Rechtsanwälte ******** ***** * *******
********** *** ***** *******,

13. Bund Naturschutz in Bayern e. V.,
vertreten durch den ersten Vorsitzenden,
********** ** ***** **********, **(8 A 11.40051;**
8 A 13.40004)

bevollmächtigt zu 13.:
1. Rechtsanwalt *** **** ****** ************
******** *** ***** ********,
2. Rechtsanwälte ********** *******
********* *** ***** ********* ** ****,

14. **** *********,**
15. ******* *********,**
zu 14. und 15. wohnhaft: ******** *** ***** **********,
(8 A 11.40053)
16. *** *************,**
17. ******* *************,**
zu 16. und 17. wohnhaft: ******** *** ***** **********,
(8 A 11.40055)

18. ***** **********,**
********** *** ***** **********, **(8 A 11.40057)**

19. **** *****,**
** ********** ** ***** **********, **(8 A 11.40059)**

20. *** *****,**
21. *** *****,**
zu 20. und 21. wohnhaft: ******** *** ***** **********,
(8 A 11.40061)

22. ******* *******,**
******** ** ***** **********, **(8 A 11.40064)**

bevollmächtigt zu 14. bis 22.:
Rechtsanwälte **** ********** *** *********
********** *** ***** *******,

– Kläger –

gegen

Freistaat Bayern,
vertreten durch:
Landesanwaltschaft Bayern,
********** *** ***** *******,

– Beklagter –

beigeladen:
Flughafen München GmbH,
vertreten durch den Geschäftsführer,
********* *** ***** *******,

bevollmächtigt:
Rechtsanwälte *** ********** ***** * *********
********** *** ***** *******,

wegen

Planfeststellung Verkehrsflughafen München, dritte Start- und Landebahn,

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 8. Senat,
durch den Vizepräsidenten des Verwaltungsgerichtshofs Dr. Allesch,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Bauer,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Löffelbein

aufgrund mündlicher Verhandlung zwischen dem
20. März 2013 und dem **15. Januar 2014**

folgendes

Urteil:

I. Die Klagen werden abgewiesen.

II. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen im Verhältnis ihrer Anteile am Gesamtstreitwert.

Die Kläger der unter den Az. 8 A 11.40048, 8 A 11.40049, 8 A 11.40053, 8 A 11.40055 und 8 A 11.40061 geführten Klagen haften für den auf das jeweilige Aktenzeichen entfallenden Kostenanteil als Gesamtschuldner.

III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

1 Gegenstand des Verwaltungsstreitverfahrens ist der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vom 5. Juli 2011 (98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss) in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22. Januar 2013 für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer dritten Start-und Landebahn mit einer Länge von 4000 Metern nordöstlich des bestehenden Start- und Landebahnsystems. Zu den vom Planfeststellungsbeschluss umfassten Ausbaumaßnahmen gehören auch eine weitere Feuerwache, Schneedeponien, Ersatzstandorte für einen Hubschrauberlandeplatz und die Allgemeine Luftfahrt, Rollbrücken, Vorfelder mit zusätzlichen Abstellmöglichkeiten für 78 Flugzeuge und überbaubare Flächen für ein weiteres Abfertigungsgebäude. Der Planfeststellungsbeschluss umfasst zudem die Verlegung der Staatsstraßen 2084 und 2584 sowie der Kreisstraße ED 5, den Bau eines Südrings sowie die wesentliche Umgestaltung, Beseitigung und Herstellung von Gewässern. Für die dritte Start-und Landebahn einschließlich der Folgemaßnahmen ergibt sich ein Flächenbedarf von etwa 871 Hektar. Vom Beklagten festgesetzte Maßnahmen für den Gebiets- und Artenschutz sowie für allgemeine naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nehmen darüber hinaus eine Fläche von etwa 908 Hektar ein.

2 Nach der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Bedarfsprognose wird für das Jahr 2020 am Verkehrsflughafen München ein Bedarf von ca. 536.000 Flugbewegungen und für das Jahr 2025 von ca. 590.000 Flugbewegungen angenommen (Prognosefall). Ohne den streitgegenständlichen Ausbau der dritten Start- und Landebahn wird hiernach für das Jahr 2020 ein Maximalwert von 473.000 Flugbewegungen und für das Jahr 2025 von 480.000 Flugbewegungen erwartet (Prognosenullfall). Bei Erlass des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2011 konnte der Verkehrsflughafen München 90 Flugbewegungen pro Stunde planbar bewältigen (Koordinierungseckwert). Für den Prognosefall wird ein Koordinierungseckwert von 120 angestrebt.

3 Die von der Beigeladenen beim Beklagten eingereichten Antragsunterlagen (Antrag vom 24.8.2007) lagen vom 5. November bis 4. Dezember 2007 öffentlich aus. Zwischen 11. November 2008 und 31. März 2009 wurden an 59 Tagen im Ballhausforum Unterschleißheim erhobene Einwendungen erörtert. Weitere Auslegungen von Unterlagen erfolgten vom 20. Oktober 2009 bis 19. November 2009

(Qualitätskontrolle der Luftverkehrsprognose 2020) und vom 12. April 2010 bis 11. Mai 2010 (unter anderem Überarbeitung der Luftverkehrsprognose, neue Berechnungen zum Fluglärm, neue und geänderte naturschutzfachliche Unterlagen). Ein nochmaliger Erörterungstermin fand nicht statt.

4 Die Kläger zu Az. 8 A 11.40053 (Eheleute ****** und ********* *********), 8 A 11.40055 (Eheleute ***** und ******** **********), 8 A 11.40057 (******* **********), 8 A 11.40061 (Eheleute ***** und ***** *****) und 8 A 11.40064 (********* *******) sind Privatpersonen und Eigentümer von durch das Vorhaben unmittelbar in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen (Grundstücke FlNr. 1149 der Kläger *********, FlNr. 1149/4 der Kläger ********** und FlNr. 1149/6 des Klägers **********, jeweils der Gemarkung ********, Grundstück FlNr. 491 der Gemarkung ********* der Kläger ***** sowie Grundstück FlNr. 2703/6 der Gemarkung ******* des Klägers *******). Die genannten Kläger sind darüber hinaus als Eigentümer von (auch) zu Wohnzwecken genutzten Grundstücken in ********-********* bzw. in ******* (**********) unter anderem durch Fluglärm mittelbar betroffen.

5 Die Kläger zu Az. 8 A 11.40047 (**** ******), 8 A 11.40048 (Eheleute ****** ******-***** und ****** ***** sowie ******* *****) und 8 A 11.40049 (Eheleute ********* und ****** *****) sind Privatpersonen und gehen als unter anderem durch Fluglärm mittelbar betroffene Eigentümer von im Umfeld des Flughafens in ******* (**********), ********-********** und ******** gelegenen Wohngrundstücken gegen den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss vor. Das Wohngrundstück FlNr. 62/1 der Gemarkung ********* des Klägers zu Az. 8 A 11.40059 (****** *****) liegt wegen der Intensität der dort im Prognosefall zu erwartenden Immissionsbelastungen innerhalb des mit dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche.

6 Gegen den Planfeststellungsbeschluss wendet sich auch der Bund Naturschutz in Bayern e.V. als in Bayern anerkannte Naturschutzvereinigung sowie als Eigentümer von den durch das Vorhaben unmittelbar in Anspruch genommenen Grundstücken FlNr. 1091/3 der Gemarkung ******** sowie FlNr. 6094/88 und 6094/89 der Gemarkung ******** (Az. 8 A 11.40051 und 8 A 13.40004).

7 Ebenfalls Klägerinnen sind die Gemeinden Eitting (Az. 8 A 11.40040), Berglern (Az. 8 A 11.40042), Oberding (Az. 8 A 11.40043), Fahrenzhausen (Az. 8 A 11.40044) und die Große Kreisstadt Freising (Az. 8 A 11.40045). Durch das streitgegenständliche Vorhaben unmittelbar in Anspruch genommen werden Grundstücke, die im Eigentum der Gemeinden Eitting und Oberding sowie der Großen Kreisstadt Freising stehen. Insbesondere von Fluglärm mittelbar betroffen sind eine Vielzahl kommunaler Einrichtungen (wie Schulen und Kindertageseinrichtungen) sowie weitere im Eigentum der Klägerinnen stehende (Wohn-)Grundstücke. Grundstücke im Eigentum der Großen Kreisstadt Freising, die zum regelmäßigen Aufenthalt von Personen bestimmt sind, liegen zudem innerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche in Freising-Attaching (Sportanlage Attaching, Grundstücke FlNr. 192, 193, 194 und 604 der Gemarkung Attaching; Notunterkunft „Villa Kunterbunt“, Grundstück FlNr. 447 der Gemarkung Attaching).

8 Weiterer Kläger ist der Landkreis Freising (Az. 8 A 11.40041), der ein insbesondere durch Fluglärm mittelbar von dem planfestgestellten Vorhaben betroffenes Schulzentrum sowie eine schulvorbereitende Einrichtung in Freising-Pulling betreibt.

9 Zur Begründung der Klagen wird auf Mängel des Verwaltungsverfahrens verwiesen und in materieller Hinsicht unter anderem vorgetragen, dass für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch die Anlage und den Betrieb einer dritten Start- und Landebahn kein Bedarf bestehe und die planerische Abwägung an durchgreifenden Mängeln leide. Die Planungsziele seien überzogen. Die planerische Alternativenprüfung sei sowohl hinsichtlich der Variantenauswahl als auch hinsichtlich der Dimensionierung der ausgewählten Planungsvariante fehlerhaft. Es gebe Ausbauvarianten, die mit geringeren Eingriffen in öffentliche und private Rechtsgüter verbunden seien. Eine Bahnlänge von 4000 Metern sei überdimensioniert. Die mit dem Ausbauvorhaben verbundene Zunahme der Belastungen insbesondere durch Fluglärm seien unzumutbar und könnten durch die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Schallschutzmaßnahmen nicht hinreichend ausgeglichen werden. Das nach dem Planfeststellungsbeschluss festgesetzte Gebiet in Freising-Attaching, innerhalb dem (unter anderem) wegen der Belastung durch Fluglärm Übernahmeansprüche hinsichtlich von Grundstücken gegenüber der Beigeladenen bestehen, sei unzureichend. Dies gelte auch für die Modalitäten des Übernahmeanspruchs. Unzumutbar seien auch die mit dem Vorhaben verbundenen weiteren Gefahren und Belastungen durch Luftschadstoffe, Gerüche, Licht, visuelle Wirkungen tieffliegender Flugzeuge, Elektromagnetismus, Wirbelschlep-

pen, Absturzrisiken sowie möglicherweise herabstürzende Eisklumpen und Flugzeugteile. Ebenfalls nicht hinzunehmen seien die zu befürchtenden Folgen der vorgesehenen Grundwasserabsenkung und -beeinträchtigung.

10 Die kommunalen Klägerinnen sowie der Landkreis Freising tragen insbesondere auch vor, dass kommunale Einrichtungen (Schulen und Kindertageseinrichtungen) durch die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Lärmbelastungen ihre Funktionsfähigkeit verlören. Auch werde in rechtswidriger Weise in die kommunale Planungshoheit und in die kommunale Finanzhoheit eingegriffen.

11 Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. sowie ein Teil der privaten Kläger rügen zudem, dass die geplante dritte Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens München mit nationalem und europäischem Naturschutzrecht nicht in Einklang stehe. Dies gelte besonders hinsichtlich des im Flughafenbereich gelegenen Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ sowie auch hinsichtlich mehrerer im Rahmen des europäischen Schutzgebietsverbunds Natura 2000 geschützter Flora-Fauna-Habitat-Gebiete im Umland des Flughafens. Auch gegen das Artenschutzrecht werde verstoßen. Der rechtlich gebotene Klima- und Wasserschutz werde nicht gewahrt.

12 Sämtliche Kläger beantragen,

13 den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 5. Juli 2011 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22. Januar 2013 aufzuheben.

14 Hilfsweise beantragen sämtliche Kläger,

15 festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 5. Juli 2011 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22. Januar 2013 rechtswidrig und nicht vollziehbar ist.

16 Die Klägerin zu Az. 8 A 11.40040 beantragt hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

17 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entge-

gensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu ergänzen, die sicherstellen, dass

18 1. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen der klägerischen Schule bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

19 2. auf den dem Unterricht und dem Spiel gewidmeten Freiflächen der klägerischen Schule keine höheren Einzelschallpegel als 70 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 50 dB(A) nicht überschreitet,

20 3. auf den klägerischen Sportstätten der für die Tagzeit (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbedingte Lärm den Dauerschallpegel von L_{Aeq} = 55 dB(A) nicht überschreitet,

21 4. in den zum Aufenthalt und Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Wohnungen, des klägerischen Freizeitzentrums und den Ortschaftsräumen bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) und in den Außenwohn- und Außenbereichen von $L_{Aeq\ Tag}$ = 55 dB(A) nicht überschreitet.

22 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40040,

23 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

24 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40040 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung,

25 den Beklagten unter Aufhebung des Planfeststellungbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen zu ergänzen, die der Klägerin einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren, die sicherstellen, dass

26 1. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen der Schule der Klägerin keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen,

27 2. in den zum Aufenthalt und Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Wohnungen, des klägerischen Freizeitzentrums und den Ortschaftsräumen keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 37 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klä-

gerin auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

28 3. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene der Klägerin Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche und der Außenbereiche kommunaler Einrichtungen bzw. der klägerischen Wohnungen zu bezahlen hat.

29 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40040,

30 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

31 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven und passiven Schallschutzes beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40040,

32 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene der Klägerin Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

33 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40040 schließlich,

34 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

35 Der Kläger zu Az. 8 A 11.40041 beantragt hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

36 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu ergänzen, die sicherstellen, dass

37 1. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der schulvorbereitenden Einrichtung des Klägers bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die typische Betriebszeit (07.00 Uhr bis 18.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 32 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

38 2. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen des klägerischen Förderschulzentrums Pulling bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

39 3. auf den dem Unterricht und dem Spiel gewidmeten Freiflächen des Förderschulzentrums Pulling keine höheren Einzelschallpegel als 70 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 50 dB(A) nicht überschreitet,

40 4. in den zum Wohnen geeigneten Räumen der Hausmeisterwohnung des Förderschulzentrums Pulling bei gekippt-geöffnetem Fenster tags keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) und in den Außenwohnbereichen von $L_{Aeq\ Tag}$ = 57 dB(A) nicht überschreitet.

Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40041,

41

42 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

43 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40041 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung,

44 den Beklagten unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen zu ergänzen, die dem Kläger einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren, die sicherstellen, dass

45 1. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der schulvorbereitenden Einrichtung keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die typische Betriebszeit (07.00 Uhr bis 18.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 32 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag des Klägers auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen;

46 2. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen des Förderschulzentrums Pulling keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-

geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag des Klägers auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

47 3. in den zum Wohnen geeigneten Räumen der Hausmeisterwohnung des Förderschulzentrums keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 37 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag des Klägers auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen;

48 4. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene dem Kläger Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche und des Außenbereichs des Förderschulzentrums Pulling zu bezahlen hat.

49 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40041,

50 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

51 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven und passiven Schallschutzes beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40041,

52 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene dem Kläger Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

53 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40041 schließlich,

54 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

55 Die Klägerin zu Az. 8 A 11.40042 beantragt hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

56 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu ergänzen, die sicherstellen, dass

57 1. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der klägerischen Kindertageseinrichtungen bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die typische Betriebszeit (07.00 Uhr bis 18.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 32 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

58 2. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen der Schule der Klägerin bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

59 3. auf den dem Unterricht und dem Spiel gewidmeten Freiflächen der klägerischen Kindertageseinrichtungen und der Schule keine höheren Einzelschallpegel als 70 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 50 dB(A) nicht überschreitet,

60 4. auf dem klägerischen Sportplatz der für die Tagzeit (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbedingte Lärm den Dauerschallpegel von L_{Aeq} = 55 dB(A) nicht überschreitet.

61 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40042,

62 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

63 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40042 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung,

64 den Beklagten unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen zu ergänzen, die der Klägerin einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren, die sicherstellen, dass

65 1. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der klägerischen Kindertageseinrichtungen keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die typische Betriebszeit (07.00 Uhr bis 18.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 32 dB(A) bei

gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen;

66 2. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen der Schule der Klägerin keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

67 3. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene der Klägerin Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenbereiche kommunaler Einrichtungen zu bezahlen hat.

68 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40042,

69 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

70 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven und passiven Schallschutzes beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40042,

71 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene der Kläge-

rin Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

72 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40042 schließlich,

73 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

74 Die Klägerin zu Az. 8 A 11.40043 beantragt hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

75 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu ergänzen, die sicherstellen, dass in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen der klägerischen Wohnungen sowie in den Aufenthaltsräumen des klägerischen Feuerwehrhauses bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) und in den Außenwohnbereichen von $L_{Aeq\ Tag}$ = 55 dB(A) nicht überschreitet.

76 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40043,

77 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

78 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40043 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung,

79 den Beklagten unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen zu ergänzen, die der Klägerin einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren, die sicherstellen, dass in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen der klägerischen Wohnungen und den Aufenthaltsräumen des klägerischen Feuerwehrhauses keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 37 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

80 Weiter wird der Beklagte verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene der Klägerin Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche und der Außenbereiche des Feuerwehrhauses zu bezahlen hat.

81 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40043,

82 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

83 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven und passiven Schallschutzes beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40043,

84 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene der Klägerin Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

85 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40043 schließlich,

86 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

87 Die Klägerin zu Az. 8 A 11.40044 beantragt hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

88 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu ergänzen, die sicherstellen, dass

89 1. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der Kindertageseinrichtungen im Gebiet der Klägerin bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die typische Betriebszeit (07.00 Uhr bis 18.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 32 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

90 2. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen der Schule der Klägerin bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

91 3. auf den dem Unterricht und dem Spiel gewidmeten Freiflächen der Kindertageseinrichtungen und der Schule der Klägerin keine höheren Einzelschallpegel als 70 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 50 dB(A) nicht überschreitet.

92 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40044,

93 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

94 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40044 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung,

95 den Beklagten unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen zu ergänzen, die der Klägerin einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren, die sicherstellen, dass

96 1. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der Kindertageseinrichtungen der Klägerin keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die typische Betriebszeit (07.00 Uhr bis 18.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 32 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Beigeladenen

eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen;

97 2. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen der Schule der Klägerin keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

98 3. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene der Klägerin Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche und der Außenbereiche kommunaler Einrichtungen zu bezahlen hat.

99 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40044,

100 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

101 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven und passiven Schallschutzes beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40044,

102 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene der Klägerin Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

103 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40044 schließlich,

104 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

105 Die Klägerin zu Az. 8 A 11.40045 beantragt hinsichtlich aktiven Lärmschutzes hilfsweise,

106 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu ergänzen, die sicherstellen, dass

107 1. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der klägerischen Kindertageseinrichtungen bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die typische Betriebszeit (07.00 Uhr bis 18.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 32 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

108 2. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen der Schulen der Klägerin bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

109 3. auf den dem Unterricht und dem Spiel gewidmeten Freiflächen der klägerischen Kindertageseinrichtungen und Schulen keine höheren Einzelschallpegel als 70 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 50 dB(A) nicht überschreitet,

110 4. auf den öffentlichen Spielplätzen, dem klägerischen Friedhof, den Sportplätzen und sonstigen Außen- und Freispielflächen der Klägerin der für die Tagzeit (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbedingte Lärm den Dauerschallpegel von L_{Aeq} = 55 dB(A) nicht überschreitet,

111 5. in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen der Notunterkunft "Villa Kunterbunt" tags bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) und in den Außenwohnbereichen von $L_{Aeq\ Tag}$ = 55 dB(A) nicht überschreitet und der für die Nachtstunden (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Nacht}$ = 45 dB(A) außen nicht überschreitet.

112 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40045,

113 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

114 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40045 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung,

115 den Beklagten unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen zu ergänzen, die der Klägerin einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren, die sicherstellen, dass

116 1. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der Kindertageseinrichtungen der Klägerin keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die typische Betriebszeit (07.00 Uhr bis 18.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 32 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen;

117 2. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen der Schulen der Klägerin keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen;

118 3. in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen der Notunterkunft "Villa Kunterbunt" keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 37 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet und der für die Nachtstunden (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Nacht}$ = 45 dB(A) außen nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Beigeladenen

eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

119 4. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene der Klägerin Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche und der Außenbereiche kommunaler Einrichtungen zu bezahlen hat.

120 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40045,

121 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

122 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven und passiven Schallschutzes beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40045,

123 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene der Klägerin Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

124 Höchst hilfsweise beantragt die Klägerin zu Az. 8 A 11.40045 schließlich,

125 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

126 Der Kläger zu Az. 8 A 11.40047 beantragt hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

127 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entge-

gensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu ergänzen, die sicherstellen, dass

128 1. in den zum Schlafen und Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Immobilie bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbezogene Lärm bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) nicht überschreitet,

129 2. in den Außenwohnbereichen der klägerischen Immobilie der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbezogene Lärm den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 50 dB(A) nicht überschreitet.

130 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40047,

131 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

132 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40047 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung:

133 1. Der Beklagte wird unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen zu ergänzen, die dem Kläger einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren, die sicherstellen, dass in den zum Schlafen und Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Im-

mobilie keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbedingte Lärm den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag des Klägers auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

134 2. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene dem Kläger Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche zu bezahlen hat.

135 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40047,

136 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenwohnbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

137 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven und passiven Schallschutzes beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40047,

138 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene dem Kläger Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

139 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40047 schließlich,

140 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

141 Die Kläger zu Az. 8 A 11.40048 beantragen hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

142 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu ergänzen, die sicherstellen, dass

143 1. in den zum Schlafen und Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Immobilie bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbezogene Lärm bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) nicht überschreitet,

144 2. in den Außenwohnbereichen der klägerischen Immobilie der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbezogene Lärm den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 50 dB(A) nicht überschreitet.

145 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40048,

146 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

147 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40048 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung:

148 1. Der Beklagte wird unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entge-

gensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen zu ergänzen, die den Klägern einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren, die sicherstellen, dass in den zum Schlafen und Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Immobilie keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbedingte Lärm den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Kläger auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

149 2. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene den Klägern Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche zu bezahlen hat.

150 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40048,

151 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenwohnbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

152 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven und passiven Schallschutzes beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40048,

153 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene den Klägern Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40048 schließlich,

154

155 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

156 Die Kläger zu Az. 8 A 11.40049 beantragen hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

157 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu ergänzen, die sicherstellen, dass

158 1. in den zum Schlafen und Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Immobilie bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbezogene Lärm bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) nicht überschreitet,

159 2. in den Außenwohnbereichen der klägerischen Immobilie der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbezogene Lärm den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 50 dB(A) nicht überschreitet.

160 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40049,

161 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

162 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40049 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung:

163 1. Der Beklagte wird unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen zu ergänzen, die den Klägern einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren, die sicherstellen, dass in den zum Schlafen und Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Immobilie keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabenbedingte Lärm den Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 35 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Kläger auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

164 2. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene den Klägern Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche zu bezahlen hat.

165 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40049,

166 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenwohnbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

167 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven und passiven Schallschutzes beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40049,

168 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene den Klägern Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

169 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40049 schließlich,

170 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

171 Die Kläger zu Az. 8 A 11.40053 beantragen hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

172 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass sichergestellt wird, dass

173 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf den Grundstücken FlNr. 76, 56/2, 74/1, 74 und 74/4 der Gemarkung ********* tags bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von LAeq Tag = 35 dB(A) und in den Außenwohnbereichen von LAeq Tag = 55 dB(A) nicht überschreitet;

174 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB(A) außen nicht überschreitet.

175 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40053,

176 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

177 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40053 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung:

178 1. Der Beklagte wird unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen in der Gestalt zu ergänzen, dass die Kläger einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes erhalten, die sicherstellen, dass

179 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf den Grundstücken FlNr. 76, 56/2, 74/1, 74 und 74/4 der Gemarkung ********* keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von LAeq Tag = 37 dB(A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet;

180 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB(A) außen nicht überschreitet.

181 2. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Kläger auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

182 3. Der Beklagte wird weiter verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene

den Klägern Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche zu bezahlen hat.

183 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40053,

184 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

185 Hilfsweise zu den Anträgen zum aktiven und passiven Schallschutz beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40053,

186 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene den Klägern Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

187 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40053 weiter,

188 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

189 Hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40053 zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche:

190 1. Der Beklagte wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Grundstücke der Kläger, FlNr. 76, 56/2, 74/1, 74 und 74/4 der Gemarkung *********, in das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche gemäß Nebenbestimmung A. VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 i. V. m. Anlage 1 des Planfeststellungsbeschlusses einbezogen werden.

191 2. Der Beklagte wird verpflichtet, die Nebenbestimmung unter A.VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 im Planfeststellungsbeschluss (Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche) so zu ändern, dass der Ausschluss des Übernahmeanspruchs nur dann greift, wenn der Berechtigte sich in Kenntnis seiner Anspruchsberechtigung aus der Planfeststellung vom 5. Juli 2011 für eine andere Entschädigungsform anstelle einer möglichen Übernahme von dessen Grundstücken verbindlich entschieden hat.

192 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40053,

193 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene verpflichtet wird, den Klägern für die in Folge der Realisierung der dritten Start- und Landebahn entstehenden Belastungen bezogen auf die Grundstücke FlNr. 76, 56/2, 74/1, 74 und 74/4 der Gemarkung ********* eintretenden Verkehrswertminderungen Entschädigung zu leisten.

194 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40053,

195 den Beklagten unter Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts zu verpflichten, über die Regelungen zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche und Ansprüche wegen Verkehrswertminderung erneut zu entscheiden.

196 Hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40053 hinsichtlich von Wirbelschleppen:

197 1. Der Beklagte wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene gemäß Nebenbestimmung A. VIII. 2. Gliederungspunkt 2.2, Unterpunkt

2.2.3 verpflichtet wird, den Klägern die Kosten zu erstatten, die dadurch entstehen, dass Markisen und Sonnenschirme, die auf den vom Wirbelschleppengebiet gemäß Regelung A.VIII. 2. Gliederungspunkt 2.2, Unterpunkt 2.2.1 erfassten Grundstücken und Gebäuden vorhanden sind, so zu ertüchtigen und zu unterhalten sind, dass sie auch kräftigen Windböen (= starker Wind ab 12 Meter pro Sekunde = Beaufort 6) standhalten können.

198 2. Die Beigeladene wird verpflichtet, den Klägern, deren Grundstücke innerhalb der beschriebenen Wirbelschleppengebiete gemäß A VIII. Gliederungspunkt 2.2, Untergliederungspunkt 2.2.1 gelegen sind, sämtliche Kosten zu erstatten, die dadurch entstehen, dass bauliche Anlagen, Teile von baulichen Anlagen, Bewuchs sowie andere Gegenstände wie beispielsweise Spielgeräte (Klettergerät, Rutschen) für Kinder so installiert, ertüchtigt und dauerhaft unterhalten werden müssen, dass sie auch kräftigen Windböen (= starker Wind ab 12 Meter pro Sekunde = Beaufort 6) standhalten können.

199 Hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40053 schließlich hinsichtlich der Feinstaubbelastung,

200 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Feinstaubbelastung auf den Grundstücken der Kläger das nach wissenschaftlich gesichertem Erkenntnisstand gesundheitlich unbedenkliche Maß nicht überschreitet.

201 Die Kläger zu Az. 8 A 11.40055 beantragen hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

202 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter

Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass sichergestellt wird, dass

203 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf dem Grundstück FlNr. 42/2 der Gemarkung ********* tags bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB (A) auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von LAeq Tag = 35 dB (A) und in den Außenwohnbereichen von LAeq Tag = 55 dB (A) nicht überschreitet,

204 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB (A) außen nicht überschreitet.

205 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40055,

206 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

207 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40055 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung:

208 1. Der Beklagte wird unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen in der Gestalt zu ergänzen, dass die Kläger einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes erhalten, die sicherstellen, dass

209 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf dem Grundstück FlNr. 42/2 der Gemarkung ********* keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB (A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr)

der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von LAeq Tag = 37 dB (A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

210 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB (A) außen nicht überschreitet.

211 2. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Kläger auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

212 3. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene den Klägern Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche zu bezahlen hat.

213 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40055,

214 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

215 Hilfsweise zu den Anträgen zum aktiven und passiven Schallschutz beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40055,

216 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene den Klägern Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

217 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40055,

218 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

219 Hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40055 zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche:

220 1. Der Beklagte wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass das Grundstück der Kläger, FlNr. 42/2 der Gemarkung *********, in das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche gemäß Nebenbestimmung A. VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 i. V. m. Anlage 1 des Planfeststellungsbeschlusses einbezogen wird.

221 2. Der Beklagte wird verpflichtet, die Nebenbestimmung unter A.VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 im Planfeststellungsbeschluss (Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche) so zu ändern, dass der Ausschluss des Übernahmeanspruchs nur dann greift, wenn der Berechtigte sich in Kenntnis seiner Anspruchsberechtigung aus der Planfeststellung vom 5. Juli 2011 für eine andere Entschädigungsform anstelle einer möglichen Übernahme seines Grundstücks verbindlich entschieden hat.

222 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40055,

223 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene verpflichtet wird, dem Kläger für die infolge der Realisierung der dritten Start- und Landebahn entstehenden Belastungen bezogen auf das Grundstück FlNr. 42/2 der Gemarkung ********* eintretenden Verkehrswertminderungen Entschädigung zu leisten.

224 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40055,

225 den Beklagten unter Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts zu verpflichten, über die Regelungen zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche und Ansprüche wegen Verkehrswertminderung erneut zu entscheiden.

226 Hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40055 hinsichtlich von Wirbelschleppen:

227 1. Der Beklagte wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene gemäß Nebenbestimmung A.VIII. 2. Gliederungspunkt 2.2, Unterpunkt 2.2.3, verpflichtet wird, den Klägern die Kosten zu erstatten, die dadurch entstehen, dass Markisen und Sonnenschirme, die auf dem vom Wirbelschleppengebiet gemäß Regelung A. VIII. 2. Gliederungspunkt 2.2, Unterpunkt 2.2.1, erfassten Grundstück und Gebäuden vorhanden sind, so zu ertüchtigen und zu unterhalten sind, dass sie auch kräftigen Windböen (= starker Wind ab 12 Meter pro Sekunde = Beaufort 6) standhalten können.

228 2. Die Beigeladene wird verpflichtet, den Klägern, deren Grundstück innerhalb der beschriebenen Wirbelschleppengebiete gemäß A VIII. Gliederungspunkt 2.2, Untergliederungspunkt 2.2.1, gelegen ist, sämtliche Kosten zu erstatten, die dadurch entstehen, dass bauliche Anlagen, Teile von baulichen Anlagen, Bewuchs sowie andere Gegenstände wie beispielsweise Spielgeräte (Klettergerät, Rutschen) für Kinder so installiert, ertüchtigt und dauerhaft unterhalten werden müssen, dass sie auch kräftigen Windböen (= starker Wind ab 12 Meter pro Sekunde = Beaufort 6) standhalten können.

229 Hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40055 hinsichtlich der Feinstaubbelastung,

230 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Feinstaubbelastung auf dem Grundstück der Kläger das nach wissenschaftlich gesichertem Erkenntnisstand gesundheitlich unbedenkliche Maß nicht überschreitet.

231 Der Kläger zu Az. 8 A 11.40057 beantragt hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

232 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass sichergestellt wird, dass

233 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf den Grundstücken FlNr. 3 und 3/6 der Gemarkung ********* tags bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB (A) auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von LAeq Tag = 35 dB (A) und in den Außenwohnbereichen von LAeq Tag = 55 dB (A) nicht überschreitet,

234 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB (A) außen nicht überschreitet.

235 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40057,

236 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

237 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40057 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung:

238 1. Der Beklagte wird unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen in der Gestalt zu ergänzen, dass der Kläger einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes erhält, die sicherstellen, dass

239 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf den Grundstücken FlNr. 3 und 3/6 der Gemarkung ********* keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB (A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von LAeq Tag = 37 dB (A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

240 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB (A) außen nicht überschreitet.

241 2. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag des Klägers auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

242 3. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene dem Kläger Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche zu bezahlen hat.

243 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40057,

244 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

245 Hilfsweise zu den Anträgen zum aktiven und passiven Schallschutz beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40057,

246 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene dem Kläger Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

247 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40057,

248 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

249 Hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40057 zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche:

250 1. Der Beklagte wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Grundstücke des Klägers, FlNr. 3 und 3/6 der Gemarkung *********, in das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche gemäß Nebenbestimmung A. VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 i. V. m. Anlage 1 des Planfeststellungsbeschlusses einbezogen werden.

251 2. Der Beklagte wird verpflichtet, die Nebenbestimmung unter A.VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 im Planfeststellungsbeschluss (Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche) so zu ändern, dass der Ausschluss des Übernahmeanspruchs nur dann greift, wenn der Berechtigte sich in Kenntnis seiner Anspruchsberechtigung aus der Planfeststellung vom 5. Juli 2011 für eine andere

Entschädigungsform anstelle einer möglichen Übernahme seiner Grundstücke verbindlich entschieden hat.

252 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40057,

253 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene verpflichtet wird, dem Kläger für die in Folge der Realisierung der dritten Start- und Landebahn entstehenden Belastungen bezogen auf die Grundstücke FlNr. 3 und 3/6 der Gemarkung ********* eintretenden Verkehrswertminderungen Entschädigung zu leisten.

254 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40057,

255 den Beklagten unter Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts zu verpflichten, über die Regelungen zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche und Ansprüche wegen Verkehrswertminderung erneut zu entscheiden.

256 Hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40057 hinsichtlich von Wirbelschleppen:

257 1. Der Beklagte wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene gemäß Nebenbestimmung A.VIII. 2. Gliederungspunkt 2.2, Unterpunkt 2.2.3, verpflichtet wird, dem Kläger die Kosten zu erstatten, die dadurch entstehen, dass Markisen und Sonnenschirme, die auf den vom Wirbelschleppengebiet gemäß Regelung A. VIII. 2. Gliederungspunkt 2.2, Unterpunkt 2.2.1, erfassten Grundstücken und Gebäuden vorhanden sind, so zu ertüchtigen und zu unterhalten sind, dass sie auch kräftigen Windböen (= starker Wind ab 12 Meter pro Sekunde = Beaufort 6) standhalten können.

258 2. Die Beigeladene wird verpflichtet, dem Kläger, dessen Grundstücke innerhalb der beschriebenen Wirbelschleppengebiete gemäß A VIII. Gliederungspunkt 2.2, Untergliederungspunkt 2.2.1, gelegen sind, sämtliche Kosten zu erstatten, die dadurch entstehen, dass bauliche Anlagen, Teile von baulichen Anlagen, Bewuchs sowie andere Gegenstände wie beispielsweise Spielgeräte (Klettergerät, Rutschen) für Kinder so installiert, ertüchtigt und dauerhaft unterhalten werden müssen, dass sie auch kräftigen Windböen (= starker Wind ab 12 Meter pro Sekunde = Beaufort 6) standhalten können.

259 Hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40057 hinsichtlich der Feinstaubbelastung,

260 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Feinstaubbelastung auf den Grundstücken des Klägers das nach wissenschaftlich gesichertem Erkenntnisstand gesundheitlich unbedenkliche Maß nicht überschreitet.

261 Der Kläger zu Az. 8 A 11.40059 beantragt hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

262 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass sichergestellt wird, dass

263 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf dem Grundstück FlNr. 62/1 der Gemarkung ********* tags bei gekipptgeöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB (A) auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptgeöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von LAeq Tag = 35

dB (A) und in den Außenwohnbereichen von LAeq Tag = 55 dB (A) nicht überschreitet;

264 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB (A) außen nicht überschreitet.

265 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40059,

266 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

267 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40059 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung:

268 1. Der Beklagte wird unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen in der Gestalt zu ergänzen, dass der Kläger einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes erhält, die sicherstellen, dass

269 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf dem Grundstück FlNr. 62/1 der Gemarkung ********* keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB (A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von LAeq Tag = 37 dB (A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

270 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB (A) außen nicht überschreitet.

271 2. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag des Klägers auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

272 3. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene dem Kläger Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche zu bezahlen hat.

273 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40059,

274 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

275 Hilfsweise zu den Anträgen zum aktiven und passiven Schallschutz beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40059,

276 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene dem Kläger Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

277 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40059,

278 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

279 Hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40059 zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche,

280 den Beklagten zu verpflichten, die Nebenbestimmung unter A.VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 im Planfeststellungsbeschluss (Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche) so zu ändern,

dass der Ausschluss des Übernahmeanspruchs nur dann greift, wenn der Berechtigte sich in Kenntnis seiner Anspruchsberechtigung aus der Planfeststellung vom 5. Juli 2011 für eine andere Entschädigungsform anstelle einer möglichen Übernahme seines Grundstücks verbindlich entschieden hat.

281 Hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40059 hinsichtlich von Wirbelschleppen:

282 1. Der Beklagte wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene gemäß Nebenbestimmung A.VIII. 2. Gliederungspunkt 2.2, Unterpunkt 2.2.3, verpflichtet wird, dem Kläger die Kosten zu erstatten, die dadurch entstehen, dass Markisen und Sonnenschirme, die auf dem vom Wirbelschleppengebiet gemäß Regelung A. VIII. 2. Gliederungspunkt 2.2, Unterpunkt 2.2.1, erfassten Grundstück und Gebäuden vorhanden sind, so zu ertüchtigen und zu unterhalten sind, dass sie auch kräftigen Windböen (= starker Wind ab 12 Meter pro Sekunde = Beaufort 6) standhalten können.

283 2. Die Beigeladene wird verpflichtet, dem Kläger, dessen Grundstück innerhalb der beschriebenen Wirbelschleppengebiete gemäß A VIII. Gliederungspunkt 2.2, Untergliederungspunkt 2.2.1, gelegen ist, sämtliche Kosten zu erstatten, die dadurch entstehen, dass bauliche Anlagen, Teile von baulichen Anlagen, Bewuchs sowie andere Gegenstände wie beispielsweise Spielgeräte (Klettergerät, Rutschen) für Kinder so installiert, ertüchtigt und dauerhaft unterhalten werden müssen, dass sie auch kräftigen Windböen (= starker Wind ab 12 Meter pro Sekunde = Beaufort 6) standhalten können.

284 Hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40059 hinsichtlich der Feinstaubbelastung,

285 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Feinstaubbelastung auf dem Grundstück des Klägers das nach wissenschaftlich gesichertem Erkenntnisstand gesundheitlich unbedenkliche Maß nicht überschreitet.

286 Die Kläger zu Az. 8 A 11.40061 beantragen hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

287 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass sichergestellt wird, dass

288 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf den Grundstücken FlNr. 88, 88/2, 88/4, 88/5, 88/6, 88/7 und 88/9 der Gemarkung ********* tags bei gekippt-geöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB (A) auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von LAeq Tag = 35 dB (A) und in den Außenwohnbereichen von LAeq Tag = 55 dB (A) nicht überschreitet,

289 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB (A) außen nicht überschreitet.

290 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40061,

291 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

292 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40061 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung:

293 1. Der Beklagte wird unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen in der Gestalt zu ergänzen, dass die Kläger einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes erhalten, die sicherstellen, dass

294 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 88, 88/2, 88/4, 88/5, 88/6, 88/7 und 88/9 der Gemarkung ********* keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB (A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von LAeq Tag = 37 dB (A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

295 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB (A) außen nicht überschreitet.

296 2. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Kläger auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

297 3. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene den Klägern Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche zu bezahlen hat.

298 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40061,

299 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

300 Hilfsweise zu den Anträgen zum aktiven und passiven Schallschutz beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40061,

301 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene den Klägern Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

302 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40061,

303 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

304 Hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40061 zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche:

305 1. Der Beklagte wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Grundstücke der Kläger, FlNr. 88, 88/2, 88/4, 88/5, 88/6, 88/7 und 88/9 der Gemarkung *********, in das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche gemäß Nebenbestimmung A. VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 i. V. m. Anlage 1 des Planfeststellungsbeschlusses einbezogen werden.

306 2. Der Beklagte wird verpflichtet, die Nebenbestimmung unter A.VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 im Planfeststellungsbeschluss (Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche) so zu ändern, dass der Ausschluss des Übernahmeanspruchs nur dann greift, wenn der Berechtigte sich in Kenntnis seiner

Anspruchsberechtigung aus der Planfeststellung vom 5. Juli 2011 für eine andere Entschädigungsform anstelle einer möglichen Übernahme seiner Grundstücke verbindlich entschieden hat.

307 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40061,

308 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene verpflichtet wird, den Klägern für die in Folge der Realisierung der dritten Start- und Landebahn entstehenden Belastungen bezogen auf die Grundstücke FlNr. 88, 88/2, 88/4, 88/5, 88/6, 88/7 und 88/9 der Gemarkung ********* eintretenden Verkehrswertminderungen Entschädigung zu leisten.

309 Höchst hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40061,

310 den Beklagten unter Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts zu verpflichten, über die Regelungen zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche und Ansprüche wegen Verkehrswertminderung erneut zu entscheiden.

311 Hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40061 hinsichtlich von Wirbelschleppen:

312 1. Der Beklagte wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene gemäß Nebenbestimmung A.VIII. 2. Gliederungspunkt 2.2, Unterpunkt 2.2.3, verpflichtet wird, den Klägern die Kosten zu erstatten, die dadurch entstehen, dass Markisen und Sonnenschirme, die auf den vom Wirbelschleppengebiet gemäß Regelung A. VIII. 2. Gliederungspunkt 2.2, Unterpunkt 2.2.1, erfassten Grundstücken und Ge-

bäuden vorhanden sind, so zu ertüchtigen und zu unterhalten sind, dass sie auch kräftigen Windböen (= starker Wind ab 12 Meter pro Sekunde = Beaufort 6) standhalten können.

313 2. Die Beigeladene wird verpflichtet, den Klägern, deren Grundstücke innerhalb der beschriebenen Wirbelschleppengebiete gemäß A.VIII. Gliederungspunkt 2.2, Untergliederungspunkt 2.2.1, gelegen sind, sämtliche Kosten zu erstatten, die dadurch entstehen, dass bauliche Anlagen, Teile von baulichen Anlagen, Bewuchs sowie andere Gegenstände wie beispielsweise Spielgeräte (Klettergerät, Rutschen) für Kinder so installiert, ertüchtigt und dauerhaft unterhalten werden müssen, dass sie auch kräftigen Windböen (= starker Wind ab 12 Meter pro Sekunde = Beaufort 6) standhalten können.

314 Hilfsweise beantragen die Kläger zu Az. 8 A 11.40061 schließlich hinsichtlich der Feinstaubbelastung,

315 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Feinstaubbelastung auf den Grundstücken der Kläger das nach wissenschaftlich gesichertem Erkenntnisstand gesundheitlich unbedenkliche Maß nicht überschreitet.

316 Der Kläger zu Az. 8 A 11.40064 beantragt hinsichtlich aktiven Schallschutzes hilfsweise,

317 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass sichergestellt wird, dass

318 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf dem Grundstück FlNr. 2696 der Gemarkung ******* tags bei gekipptgeöffnetem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55

dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekippt-geöffnetem Fenster einen Dauerschallpegel von LAeq Tag = 35 dB(A) und in den Außenwohnbereichen von LAeq Tag = 55 dB (A) nicht überschreitet;

319 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB (A) außen nicht überschreitet.

320 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40064,

321 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

322 Hilfsweise zu den Hilfsanträgen hinsichtlich aktiven Schallschutzes beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40064 hinsichtlich passiven Schallschutzes und Entschädigung:

323 1. Der Beklagte wird unter Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er den nachstehenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um Schutzanordnungen in der Gestalt zu ergänzen, dass der Kläger einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes erhält, die sicherstellen, dass

324 - in den zum Wohnen und Schlafen geeigneten Räumen auf dem Grundstück FlNr. 2696 der Gemarkung ******* keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB (A) bei gekippt-geöffnetem Fenster auftreten und der für die Tagstunden (6 Uhr bis 22 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den Dauerschallpegel von LAeq Tag = 37 dB (A) bei gekippt-geöffnetem Fenster nicht überschreitet,

325 - der für die Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall einen Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB (A) außen nicht überschreitet.

326 2. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag des Klägers auf Kosten der Beigeladenen eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

327 3. Der Beklagte wird verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene dem Kläger Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche zu bezahlen hat.

328 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40064,

329 den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

330 Hilfsweise zu den Anträgen zum aktiven und passiven Schallschutz beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40064,

331 den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Beigeladene dem Kläger Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach Maßgabe der gestellten Anträge untunlich ist.

332 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40064,

333 den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

334 Hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40064 zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche:

335 1. Der Beklagte wird unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass das Grundstück des Klägers, FlNr. 2696 der Gemarkung *******, einschließlich dazugehöriger betrieblicher landwirtschaftlicher Nutzflächen, in das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche gemäß Nebenbestimmung A. VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 i. V. m. Anlage 1 des Planfeststellungsbeschlusses einbezogen wird.

336 2. Der Beklagte wird verpflichtet, die Nebenbestimmung unter A. VIII. 3. Gliederungspunkt 3.1.2 im Planfeststellungsbeschluss (Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche) so zu ändern, dass der Ausschluss des Übernahmeanspruchs nur dann greift, wenn der Berechtigte sich in Kenntnis seiner Anspruchsberechtigung aus der Planfeststellung vom 5. Juli 2011 für eine andere Entschädigungsform anstelle einer möglichen Übernahme seiner Grundstücke verbindlich entschieden hat.

337 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40064,

338 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Beigeladene verpflichtet wird, dem Kläger für die infolge der Realisierung der dritten Start- und Landebahn entstehenden Belastungen bezogen auf die Grundstücke FlNr. 2696 und 2703/6 der Gemarkung ******* eintretenden Verkehrswertminderungen Entschädigung zu leisten.

339 Höchst hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40064 noch,

340 den Beklagten unter Beachtung der Rechtsaufassung des Gerichts zu verpflichten, über die Regelungen zum Entschädi-

gungsgebiet für Übernahmeansprüche und Ansprüche wegen Verkehrswertminderung erneut zu entscheiden.

341 Darüber hinaus beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40064 hilfsweise,

342 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ändern bzw. zu ergänzen, dass

343 - das Grundstück FlNr. 2703/6 der Gemarkung ******* von der geplanten Inanspruchnahme für Entwässerungsmaßnahmen der Beigeladenen vollständig freigestellt wird,

344 - das klägerische Hofanwesen auf Grundstück FlNr. 2696 der Gemarkung ******* vor Vernässungsschäden durch planungsbedingten Grundwasseranstieg auf Kosten der Beigeladenen geschützt werden muss,

345 - die landwirtschaftliche Nutzteilfläche aus Grundstück FlNr. 2696 der Gemarkung ******* nicht durch Vernässung aufgrund planungsbedingten Grundwasseranstiegs bzw. Veränderungen am Keckeisgrenzgraben in seiner Ertragsfähigkeit geschädigt wird,

346 - der Keckeisgrenzgraben westlich des Grundstücks FlNr. 2696 der Gemarkung ******* in seiner derzeitigen Gestalt und seinem derzeitigen Bachbett unverändert erhalten wird,

347 - die Beigeladene dem Kläger planungsbedingt erhöhten Reinigungsaufwand für seine Gebäude und seine PV-Anlage auf Grundstück FlNr. 2696 der Gemarkung ******* auf entsprechenden Nachweis hin jeweils zu entschädigen hat.

348 Hilfsweise beantragt der Kläger zu Az. 8 A 11.40061 hinsichtlich der Feinstaubbelastung,

349 den Beklagten unter gleichzeitiger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er nachfolgenden Regelungen entgegensteht, zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die Feinstaubbelastung auf den Grundstücken des Klägers das nach wissenschaftlich gesichertem Erkenntnisstand gesundheitlich unbedenkliche Maß nicht überschreitet.

350 Der Beklagte und die Beigeladene beantragen jeweils,

351 die Klagen abzuweisen.

352 Der Beklagte und die Beigeladene halten die Klagen teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 5. Juli 2011 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22. Januar 2013 sei rechtmäßig und verletze die Kläger nicht in ihren Rechten. Dazu nehmen sie auf den ausführlich begründeten Planfeststellungsbeschluss Bezug und führen eine Vielzahl vertiefender Begründungen an.

353 Der Senat hat am 21., 27. und 29. November 2012, am 6. Dezember 2012 sowie am 7. Mai 2013 Beweis erhoben durch die Einnahme von Augenscheinen zur Feststellung der örtlichen Situation im Bereich und im Umfeld der geplanten dritten Start- und Landebahn sowie auf Grundstücken der Kläger in den Gemeinden Berglern, Eitting, Fahrenzhausen, Oberding sowie der Großen Kreisstadt Freising.

354 Wegen des Verlaufs der mündlichen Verhandlung an insgesamt 41 Sitzungstagen zwischen dem 20. März 2013 und dem 15. Januar 2014 wird auf die jeweiligen Sitzungsniederschriften Bezug genommen.

355 Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die umfangreichen Gerichtsakten und die vorgelegten Akten des Beklagten nebst den Antragsunterlagen der Beigeladenen verwiesen.

Entscheidungsgründe:

356 Die Klagen sind sowohl hinsichtlich der Hauptanträge als auch hinsichtlich der Hilfsanträge sämtlich unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vom 5. Juli 2011 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22. Januar 2013 weist keine Rechtsfehler auf, die zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit führen. Auch der Planergänzung oder der Durchführung eines ergänzenden Verfahrens (vgl. § 10 Abs. 8 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes – LuftVG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.7.2009, BGBl I S. 2542) bedarf es – namentlich mit Blick auf die von Klägerseite hilfsweise beantragten Nebenbestimmungen bzw. Modifikationen – nicht. Ebenso wenig besteht Anspruch auf erneute Verbescheidung (§ 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO)

357 I. Gegen den Planfeststellungsbeschluss bestehen keine durchgreifenden formell-rechtlichen, insbesondere keine verfahrensrechtlichen Bedenken.

358 1. Am Bestehen eines Sachbescheidungsinteresses zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses vom 5. Juli 2011 hegt der Senat keinen Zweifel.

359 Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt von dessen Erlass am 5. Juli 2011 maßgeblich. Ob ein Verwaltungsakt rechtswidrig ist und einen Kläger in seinen Rechten verletzt, ist nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung, der sich der erkennende Senat anschließt, keine Frage des Prozessrechts, sondern des materiellen Rechts. Dem materiellen Recht ist demgemäß auch zu entnehmen, zu welchem Zeitpunkt die tatbestandlichen Voraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage erfüllt sein müssen (BVerwG, B.v. 1.4.2009 – 4 B 62/08 – juris Rn. 19; U.v. 13.12.2007 – 4 C 9/07 – BVerwGE 130, 113/115; U.v. 31.3.2004 – 8 C 5/03 – BVerwGE 120, 246/250). Maßgeblich für die gerichtliche Entscheidung sind – mit anderen Worten – diejenigen Vorschriften des materiellen Rechts, die sich im Zeitpunkt der Entscheidung für die Beurteilung des Klagebegehrens Geltung beimessen (BVerwG, U.v. 3.11.1994 – 3 C 17/92 – BVerwGE 97, 79/81f.; Schmidt in Eyermann, VwGO, 13. Aufl. 2010, § 113 Rn. 46 m.w.N.). Vor diesem Hintergrund kann einer von Klägerseite zitierten, vereinzelt vertretenen Auffassung, die gestützt auf den Wortlaut des § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO und ungeach-

tet der jeweiligen materiellen Rechtslage stets den Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung vor Gericht für maßgeblich hält (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 19. Aufl. 2013, § 113 Rn. 35ff.), nicht gefolgt werden.

360 Auch hinsichtlich der planerischen Rechtfertigung eines luftverkehrlichen Vorhabens ist in der Rechtsprechung geklärt, dass die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung maßgeblich ist (BVerwG, B.v. 1.4.2009 – 4 B 62/08 – juris Rn. 19 m.w.N.). Aus den dargelegten Grundsätzen folgt, dass spätere Änderungen der Sach- und Rechtslage nicht geeignet sind, einer zuvor getroffenen Abwägungsentscheidung nachträglich den Stempel der Rechtmäßigkeit oder der Fehlerhaftigkeit aufzudrücken (vgl. BVerwG, U.v. 13.12.2007 – 4 C 9/06 – BVerwGE 130, 83/109 m.w.N.). Ausnahmen von diesem Grundsatz kommen – aus Gründen der Prozessökonomie – lediglich im Sinn der Planerhaltung in Betracht, also etwa dann, wenn andernfalls aufgrund einer Rechtsänderung eine Genehmigung mit gleichem Inhalt und gleicher Begründung sogleich erneut erlassen werden könnte (vgl. BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299/376; U.v. 1.4.2004 – 4 C 2/03 – BVerwGE 120, 276/283f.). Am entscheidungserheblichen Zeitpunkt ändert sich vorliegend auch nichts dadurch, dass der Beklagte am 22. Januar 2013 einen Planergänzungsbeschluss zum Planfeststellungsbeschluss vom 5. Juli 2011 erlassen hat. Der Planergänzungsbeschluss vom 22. Januar 2013 betrifft lediglich die – im Planfeststellungsbeschluss vom 5. Juli 2011 ausdrücklich vorbehaltene (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 210) – abschließende Entscheidung über (weitere) Schadensbegrenzungsmaßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen naturschutzrechtlicher Erhaltungsziele. Diese Fragestellung ist für die Planungsentscheidung insgesamt nicht von so großem Gewicht, dass dadurch die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines abtrennbaren Planungsteils infrage gestellt würde (vgl. BVerwG, B.v. 25.1.2013 – 7 B 21/12 – juris Rn. 7 m.w.N.; vgl. auch U.v. 14.4.2010 – 9 A 5/08 – BVerwGE 136, 291 Rn. 29).

361 Vorliegend fehlt es an jeglichem konkreten Anhaltspunkt dafür, dass die Beigeladene im hiernach maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses am 5. Juli 2011 nicht willens oder wirtschaftlich nicht in der Lage gewesen sein könnte, das planfestgestellte Vorhaben zu verwirklichen (vgl. hierzu auch nochmals unten Ziff. II.2.3; vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 368ff.). Soweit die Kläger in diesem Zusammenhang insbesondere auf nach Erlass des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses abgegebene Erklärungen des Bayerischen Ministerpräsidenten vom

26. Oktober 2011 zu Landverkehrsanbindungen des Verkehrsflughafens München (wie etwa von Bahnbauprojekten zur Verbesserung des bahnseitigen Anschlusses des Flughafens oder auch der laufende Ausbau von Bundesstraßen wie B 304) Bezug nehmen, kann dem schon im Hinblick auf den maßgeblichen Entscheidungszeitpunkt für die Frage der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses keine Bedeutung beigemessen werden. Entsprechendes gilt hinsichtlich des in der Landeshauptstadt München am 17. Juni 2012 zum Abstimmungsverhalten der Landeshauptstadt als GmbH-Minderheitsgesellschafterin der Beigeladenen durchgeführten Bürgerentscheids und erst recht hinsichtlich eines in der öffentlichen Diskussion erörterten zukünftigen bayernweiten Volksentscheids über die Verwirklichung der geplanten dritten Start- und Landebahn. Im Übrigen ist auch die Bindungsdauer des Bürgerentscheids der Stadt München im Juni 2013 abgelaufen (vgl. Art. 18a Abs. 13 GO). Ein Berufen der Stadt München auf das Einstimmigkeitserfordernis für Baubeschlüsse in der GmbH-Satzung der Beigeladenen könnte zudem unter Umständen zivilrechtliche Streitigkeiten nach sich ziehen (vgl. auch §§ 133, 140 HGB analog), deren Ausgang im Verwaltungsprozess nicht prognostiziert werden kann.

362 2. Die von Klägerseite infrage gestellte Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zum Erlass des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich aus § 10 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i.V.m. Art. 9 Abs. 2 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) vom 28. Juni 1990 (GVBl S. 220) und § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 20 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) vom 22. Dezember 1998 (GVBl S. 1025) in der bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses jeweils geltenden Fassung. Die Zuständigkeit als Planfeststellungsbehörde ist umfassend und schließt die Kompetenz zum Erlass betrieblicher Regelungen mit ein (vgl. § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG). Diese umfassende Regelungskompetenz schließt auch die Änderung von betrieblichen Regelungen – vorliegend ausgehend von der erteilten luftrechtlichen Genehmigung des vormaligen Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 9. Mai 1974 (hier: Aufhebung der 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie; vgl. hierzu unten Ziff. II.6.5) – mit ein.

363 3. Der gerügte Verzicht des Beklagten auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins nach Einreichung neuer Unterlagen – namentlich etwa zum Gesichtspunkt von Immobilienwertverlusten – durch die Beigeladene nach durchgeführtem Erörterungstermin und in der Folge erhobener weiterer Einwendungen unterliegt keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Nach § 10 Abs. 2

Satz 1 Nr. 5 und 6 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG und § 9 Abs. 1 Satz 2 und 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl I S. 94) kann bei der Änderung eines Flughafens von einer förmlichen Erörterung abgesehen werden. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der sich der erkennende Senat anschließt, ist anknüpfend hieran geklärt, dass § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 LuftVG auf den Fall einer auf bestimmte Themen beschränkten nachträglichen Änderung von Antragsunterlagen in einem laufenden Verfahren entsprechend anzuwenden ist. Eine erneute Erörterung ist hiernach in einer solchen Situation nur dann geboten, wenn sich als Ertrag der zusätzlich ins Verfahren eingeführten Unterlagen Erkenntnisgewinne abzeichnen („gänzlich neue Perspektiven“), die dem Vorhabenträger hätten Anlass geben müssen, die Plankonzeption zu überdenken. Demgegenüber kann die Anhörungsbehörde von einer weiteren förmlichen Erörterung absehen, wenn sich aus den Einwendungen kein nennenswerter Informationsmehrwert ergibt (BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1001/04 – juris Rn. 47). Allein der Umstand, dass eine Planänderung zu stärkeren Betroffenheiten führt, löst einen über die erhobenen Einwendungen hinausgehenden Erörterungsbedarf nicht aus (BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – juris Rn. 21 m.w.N. [insoweit in NVwZ 2012, 1314 nicht abgedruckt]; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 289). Der Beklagte legt vorliegend in nachvollziehbarer Weise und ohne substanziellen Widerspruch der Klägerseite dar, dass die im Verfahren ergänzend herangezogenen Gutachten und Stellungnahmen nicht zu Erkenntnissen über eine zusätzliche oder neue Betroffenheit auf Seiten der Kläger geführt haben. Auch ist nichts dafür erkennbar, dass aus weiteren ergänzenden Verfahrensunterlagen – etwa auch solchen zur Qualitätssicherung – Erkenntnisse zu gewinnen gewesen wären, die dem Vorhabenträger hätten Anlass geben müssen, die Plankonzeption zu überdenken (vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 391ff.).

364 4. Auch einer Auslegung sämtlicher während des laufenden Verfahrens von Beigeladenenseite neu eingereichter Unterlagen bedurfte es von Rechts wegen nicht. Die Planauslegung, die vorliegend namentlich im November 2007 und bezüglich von Planänderungen im Mai 2010 stattgefunden hat, dient dazu, die potenziell Betroffenen über das geplante Vorhaben zu unterrichten. Diesem Zweck ist in aller Regel Genüge getan, wenn den Betroffenen die Auslegung Anlass zur Prüfung geben kann, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und sie im anschließenden Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Belange Einwendungen erheben wollen (BVerwG, B.v. 19.5.2005 – 4 VR 2000/05 – NVwZ

2005, 940 m.w.N.). Letzteres war vorliegend der Fall. Nicht zuletzt auch auf die Kläger haben die erfolgten Auslegungen ihre Anstoßwirkung nicht verfehlt. Namentlich hinsichtlich von Unterlagen zur Prognose der Lärmbelastung ist zudem darauf hinzuweisen, dass sich aus diesen – mit Blick auf abgesenkte Flugbewegungszahlen der zwischenzeitlich aktualisierten Luftverkehrsprognose (siehe unten Ziff. II.2.2) – sogar eine (geringfügig) niedrigere Lärmbelastung ergeben hat (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1076ff.). Aus der von Klägerseite zitierten Anmerkung des Verhandlungsleiters im Erörterungstermin vom 30. März 2009 (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin, S. 7697), wonach Gutachtenergänzungen oder neue Gutachten, die im Laufe des Verfahrens in das Verfahren hinein gegeben würden, in geeigneter Weise der Allgemeinheit zugänglich gemacht würden, lassen sich konkrete Rechtsfolgen – etwa vergleichbar den Rechtsfolgen einer nur in schriftlicher Form wirksamen Zusicherung (vgl. Art. 38 BayVwVfG) – demgegenüber nicht ableiten. Unbeschadet dessen wurden in der Zeit vom 20. Oktober 2009 bis 19. November 2009 und in der Zeit vom 12. April 2010 bis 11. Mai 2010 wesentliche neue bzw. geänderte Unterlagen vom Beklagten öffentlich ausgelegt (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 389; hinsichtlich fluglärmbezogener Unterlagen vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 995ff.; zur Notwendigkeit erneuter Erörterung vgl. oben Ziff. 3).

365 5. Beachtliche Anhörungsdefizite hinsichtlich während des laufenden Verfahrens dem Beklagten noch vorgelegten ergänzenden Gutachten sind entgegen klägerischer Auffassung ebenfalls nicht ersichtlich. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden und werden dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt, so ist diesen nach Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG Gelegenheit zu geben, innerhalb von zwei Wochen zur Änderung Stellung zu nehmen und Einwendungen zu erheben. Dies gilt gem. § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 LuftVG mit bestimmten Ergänzungen auch im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 27). Anknüpfend hieran erscheint es zwar als nicht von vornherein ausgeschlossen, hinsichtlich von Änderungen nicht am planfestgestellten Vorhaben selbst, sondern – wie vorliegend in Rede stehend – lediglich an Planunterlagen die Regelung des Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG entsprechend heranzuziehen (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 11. Aufl. 2010, § 73 Rn. 116). Dies kann jedoch letztlich dahinstehen, da nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Pflicht, nachträglich eingeholte Gutachten – vorliegend etwa zur Qualitätssicherung – in die Anhörung einzubeziehen, dessen ungeachtet jedenfalls nur dann besteht, wenn die Behörde erkennt oder erkennen musste, dass

ohne diese Unterlage Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden können (vgl. BVerwG, U.v. 9.6.2010 – 9 A 20/08 – NVwZ 2011, 177 Rn. 34 unter Bezugnahme auf BVerwG, U.v. 8.6.1995 – 4 C 4.94 – BVerwGE 98, 339/344f.). Hierfür ist – wie bereits unter Ziff. 3 ausgeführt – vorliegend jedoch nichts ersichtlich. Auch aus den Regelungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben sich keine weiterreichenden Anforderungen. Vielmehr sieht § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG bei Vorlage geänderter Unterlagen durch den Vorhabenträger im Lauf des Verfahrens die Möglichkeit des Absehens von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung vor, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

366 6. Dahinstehen kann, ob dem Kläger Bund Naturschutz vor Erlass des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses unter Verstoß gegen das sogenannte qualifizierte Anhörungsrecht anerkannter Naturschutzvereinigungen nach § 63 Abs. 2 Nr. 6 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juli 2009 (BGBl I S. 2542) die Einsicht in einzelne naturschutzfachliche Sachverständigengutachten nicht gewährt worden ist (vgl. zum Ganzen Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 63 BNatSchG Rn. 34ff.). Unstreitig sind dem Kläger jedenfalls nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, namentlich am 4. Oktober 2011, Ablichtungen der in Rede stehenden Unterlagen übersandt worden, so dass jedenfalls Heilung eingetreten ist (§ 10 Abs. 8 Satz 2 Halbsatz 2 LuftVG i.V.m. Art. 45 Abs. 2 BayVwVfG). Dessen ungeachtet hat der Kläger jedoch auch nicht substanziiert darzulegen vermocht, inwieweit eine klägerische Äußerung zu den betreffenden Unterlagen vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses den Beklagten hätte veranlassen können, eine andere Entscheidung zu treffen (vgl. § 10 Abs. 8 Satz 2 Halbsatz 2 LuftVG i.V.m. Art. 46 BayVwVfG). Eine Entscheidungserheblichkeit ist jedoch nur dann gegeben, wenn die konkrete Möglichkeit besteht, dass die Planfeststellungsbehörde ohne den in Rede stehenden Verfahrensfehler eine andere Entscheidung getroffen hätte. Eine bloß theoretische Möglichkeit reicht dafür nicht aus (vgl. BVerwG, B.v. 9.12.2011 – 9 B 46/11 – juris Rn. 4; U.v. 12.8.2009 – BVerwGE 134, 308 Rn. 31 m.w.N.). Einen Rechtfertigungsgrund dafür, einen gegebenenfalls hinsichtlich § 63 BNatSchG unterlaufenen Verfahrensfehler ein stärkeres Gewicht zuzuerkennen als sonstigen Fehlern, die nur unter den Voraussetzungen des Art. 46 BayVwVfG beachtlich sind, gibt es vor dem Hintergrund dessen, dass der Bund Naturschutz den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss einer gerichtlichen Prüfung anhand der Kriterien des materiellen Rechts unterziehen lassen kann, nicht (vgl. BVerwG, U.v. 31.1.2002 – 4 A 15/01 – DVBl 2002, 990/991f).

367 7. Ein „Durchschlagen“ etwaiger Verfahrensfehler des Beklagten auf die Rechtmäßigkeit des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich auch nicht aus dem Prüfprogramm des § 4 Abs. 1 und 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes (UmwRG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. April 2013 (BGBl I S. 753; zum zeitlichen Anwendungsbereich des Gesetzes vgl. § 5 Abs. 4 Satz 1 UmwRG) oder aus Anforderungen des europäischen Rechts, namentlich der dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz zugrunde liegenden Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 (ABl EU Nr. L 156/17), mit der Art. 10a in die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl EG Nr. L 175/40) eingefügt worden ist. Ausgehend davon, dass Art. 10a der Richtlinie 85/337/EWG (jetzt Art. 11 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.12.2011 – ABl EU Nr. L 26/1) den Mitgliedstaaten aufgibt, Zugang zu einem Überprüfungsverfahren zu schaffen, um die materiellrechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen über die Zulassung umweltverträglichkeitsprüfungspflichtiger Vorhaben anzufechten, geht der Europäische Gerichtshof in einer auch von Klägerseite in Bezug genommenen neueren Entscheidung zwar im Ansatzpunkt davon aus, dass grundsätzlich jeder Verfahrensfehler geltend gemacht werden kann. Jedoch steht Art. 10a der Richtlinie 85/337/EWG einer nationalen Rechtsprechung nicht entgegen, nach der keine Rechtsverletzung im Sinn dieses Artikels vorliegt, wenn nach den Umständen des konkreten Falls nachweislich die Möglichkeit besteht, dass die angegriffene Entscheidung ohne den geltend gemachten Verfahrensfehler nicht anders ausgefallen wäre (EuGH, U.v. 7.11.2013 – C-72/12 – NVwZ 2014, 49 Rn. 57). Nach der Überzeugung des Senats ist dies vorliegend der Fall (vgl. auch soeben Ziff. 6). Auch die Klägerseite tritt dem nicht mit hinreichend substanziierten Einwendungen, sondern lediglich mit der bloßen Behauptung einer möglicherweise anderen Entscheidung des Beklagten entgegen. Ein auf die Kausalität von Verfahrensfehlern bezogener Beweisantrag wurde von Klägerseite im Übrigen nicht gestellt.

368 8. Für eine Verletzung sonstigen Verfahrensrechts – auch unter dem Gesichtspunkt des Grundsatzes der prozessualen Waffengleichheit – ist nichts ersichtlich. Soweit von klägerischer Seite namentlich gesetzliche Auslegungs- bzw. Einwendungsfristen als zu kurz erachtet werden, weist der Senat darauf hin, dass er an der Verfassungsmäßigkeit der einschlägigen, vom Beklagten angewandten Bestimmungen des Art. 73 Abs. 3 Satz 1 BayVwVfG sowie des Art. 73 Abs. 4

Satz 1 BayVwVfG keine Zweifel hegt. Schließlich kommt entgegen klägerischer Auffassung die Annahme einer Nichtverwertbarkeit von im Verwaltungsverfahren vorgelegten Gutachten oder sonstigen Urkunden wegen gegebenenfalls fehlender originaler Unterschriften der jeweiligen Autoren nicht in Betracht. Nichts anderes gilt auch hinsichtlich der Berücksichtigung von bei den Gerichtsakten befindlichen bzw. in der mündlichen Verhandlung erörterten, nicht mit Originalunterschrift versehenen bzw. in Ablichtung vorgelegten Dokumenten. Auch Fotokopien und andere Vervielfältigungen stellen verwertbare Urkunden dar. Dies gilt auch dann, wenn sie unbeglaubigt bzw. nicht unterschrieben sind (vgl. BVerwG, B.v. 3.1.1986 – 9 B 399/85 – juris Rn. 2f.). Zweifel an der Echtheit vorgelegter Urkunden wurden nicht erhoben und sind auch nicht ersichtlich.

369 II. Gegen den Planfeststellungsbeschluss bestehen auch keine durchgreifenden materiell-rechtlichen Bedenken.

370 1. Aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 1979 ergibt sich kein Planungshindernis. Der klägerische Hinweis, dass durch die ursprüngliche luftverkehrsrechtliche Planfeststellung für den Verkehrsflughafen München (Planfeststellungsbeschluss vom 8.7.1979) sämtliche öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den Betroffenen – namentlich auch den Klägern – auf Dauer rechtsgestaltend geregelt worden seien, geht bereits im Grundansatz fehl. Mit dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss hat die Planfeststellungsbehörde vielmehr eine neue, umfassende Rechtsgrundlage für den Flughafenausbau geschaffen. Damit wurden sämtliche Rechtsbeziehungen aufgehoben, geändert oder angepasst, die durch die frühere Planfeststellung begründet worden sind und dem jetzigen Plan entgegenstehen. Aufgrund dieser Gestaltungswirkung der späteren Planfassung wird die frühere in ihrer Gestalt verändert. Es entsteht ein neuer einheitlicher Gesamtplan. Sich widersprechende Inhalte sind damit ausgeschlossen (vgl. nur BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 37 m.w.N.).

371 2. Das fachplanungsrechtliche Erfordernis der Planrechtfertigung ist bei dem planfestgestellten Vorhaben gegeben. Die Errichtung einer dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München steht in Einklang mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes und ist gemessen an den Zielen dieses Gesetzes zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten. Die dieser Einschätzung zugrunde liegende Luftverkehrsprognose ist – nach dem anzulegenden gerichtlichen

Prüfungsmaßstab – rechtlich nicht zu beanstanden. Auch durchgreifende, die Planrechtfertigung berührende Zweifel an der Finanzierbarkeit des planfestgestellten Vorhabens bestehen nicht.

372 2.1 Die Planrechtfertigung ist – als Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in die Rechte Privater verbunden ist – ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung. Das Erfordernis ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erfüllt, wenn für das Vorhaben – gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, vorliegend des Luftverkehrsgesetzes – ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 182 m.w.N.; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 312, bestätigt durch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314).

373 Das planfestgestellte Vorhaben der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn entspricht den Zielen des Luftverkehrsgesetzes. Das Luftverkehrsgesetz regelt umfassend und in einem weiten Sinn den Luftverkehr und soll – wie sich aus § 6 Abs. 1 und 4 LuftVG ergibt – die Anlegung, die Änderung und den Betrieb von Flugplätzen ermöglichen. Ein Verkehrsflughafen, hier der Verkehrsflughafen München, dient dem allgemeinen Verkehr (vgl. § 38 Abs. 2 Nr. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung – LuftVZO – in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.7.2008, BGBl I S. 1229) und stellt eine vom Zweck des Luftverkehrsgesetzes umfasste Infrastruktureinrichtung des Luftverkehrs dar, die öffentliche Zwecke erfüllt (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 188). Die Erweiterung eines Verkehrsflughafens, vorliegend durch die Errichtung einer dritten Start- und Landebahn, bewegt sich mithin im Rahmen der Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes (vgl. auch BVerwG, U.v. 26.4.2007 – 4 C 12/05 – BVerwGE 128, 358/372).

374 Die weitere Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der Erforderlichkeit eines Vorhabens steht maßgeblich mit dem enteignenden Zugriff auf privates Grundeigentum im Zusammenhang, das für ein Ausbauvorhaben in Anspruch genommen werden soll. Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet hinsichtlich dieses privaten Grundeigentums enteignungsrechtliche Vorwirkung. Nach § 28 Abs. 2 LuftVG ist der festgestellte Plan dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen

müssen deshalb generell geeignet sein, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Das folgt aus der Verfassungsnorm des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG, der bestimmt, dass eine Enteignung nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig ist (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 183). Auch Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG verlangt jedoch kein unabweisbares Bedürfnis für ein Vorhaben. Eine solche zumeist unerfüllbare Zulässigkeitsvoraussetzung stellte nämlich im praktischen Ergebnis ein weitgehendes Verbot der Enteignung dar. Vielmehr genügt es für die Erforderlichkeit des Vorhabens, dass es zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten ist (BVerfG, U.v. 17.12.2013 – 1 BvR 3139/08 – NVwZ 2014, 211 Rn. 185f. m.w.N.).

375 2.2 Ob für ein planfestgestelltes Vorhaben ein Bedarf besteht – das konkrete Vorhaben also vernünftigerweise geboten ist – muss prognostisch ermittelt werden. Hinsichtlich eines Vorhabens der verkehrlichen Infrastruktur bedarf es insoweit einer Verkehrsprognose. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der sich der erkennende Senat anschließt, unterliegt eine solche behördliche Verkehrsprognose nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Die Prognose ist dann nicht zu beanstanden, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 59 m.w.N.; vgl. auch BayVGH, U.v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 – juris Rn. 76 m.w.N.). Der Senat hat vorliegend im Ergebnis keine Zweifel, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte Verkehrsprognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der maßgebliche Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist. Die hinsichtlich der Prognose des Luftverkehrsbedarfs von klägerischer Seite vorgebrachten Bedenken vermögen unter Beachtung des gerichtlichen Maßstabs der Kontrolle nicht durchzugreifen. Dies gilt auch für die Wahl des Prognosezeitraums.

376 Die vom Beklagten zum Zwecke der Qualitätssicherung mit der Beurteilung von Methodik und Prognoseannahmen der erstellten Verkehrsprognose beauftragten Gutachter der ********** ********** *******-******* (****) haben nach umfänglicher, mehrstufiger Prüfung zusammenfassend festgestellt, dass sowohl Methodik als auch Ergebnis der von der ********* ******* **** im Auftrag der Beigeladenen erstatteten Luftverkehrsprognose (Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München vom 26. Juli 2007 – Luftverkehrsprognose 2007 – sowie Ergänzende Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München vom 10. März 2010 – Luftverkehrsprognose 2010) als nachvollziehbar und plausibel

anerkannt werden können. Insgesamt ist hiernach festzustellen, dass aus der Sicht der Gutachter der ********** ********** *******-******* zu sämtlichen aufgeworfenen Themenfeldern hinreichend Aufschluss gegeben werden konnte (****, Endbericht März 2011, S. 15). Durchgreifende Anhaltspunkte dafür, dass diese auch für den Senat nachvollziehbare sachverständige Gesamteinschätzung seitens der Qualitätssicherung als unzutreffend zu bewerten wäre, haben sich im gerichtlichen Verfahren nicht ergeben. Hinzu kommt, dass der Gutachter der Beigeladenen nicht zuletzt auch in der mündlichen Verhandlung seine prognostische Vorgehensweise sowohl in methodischer Hinsicht als auch hinsichtlich der zugrunde gelegten tatsächlichen Annahmen nachvollziehbar erläutert und einleuchtend begründet hat. In diesem Zusammenhang ist lediglich ergänzend klarzustellen, dass der spätere tatsächliche Eintritt oder Nichteintritt einzelner Prognoseannahmen die Konsistenz und wissenschaftliche Qualität einer notwendigerweise mit Unsicherheiten behafteten Prognose nicht rückwirkend infrage zu stellen vermag (vgl. auch ****, Endbericht August 2009, S. 81; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 337).

377 2.2.1 Der in der Verkehrsprognose des Gutachters der Beigeladenen (zuletzt) gewählte Prognosezeitraum bis zum Jahr 2025 ist nicht zu beanstanden. In diesem Zusammenhang bestehen entgegen klägerischer Auffassung auch keine ernstlichen Zweifel, dass der Gutachter in der Zusammenschau der Luftverkehrsprognose 2007 und der Luftverkehrsprognose 2010 insgesamt eine vollwertige Luftverkehrsprognose für den Verkehrsflughafen München bis zum Prognosejahr 2025 erstattet hat. Insbesondere im Rahmen der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften vom 20.3.2013, S. 8ff., und vom 21.3.2013, S. 4f.) wurde sowohl von Beklagten- als auch von Beigeladenseite insoweit nachvollziehbar erläutert, dass der im Zusammenhang mit der Luftverkehrsprognose 2010 gebrauchte Ausdruck „Ausblick“ (vgl. etwa Planfeststellungsbeschluss, S. 670), der erstmalig seitens der qualitätssichernden Gutachter der ********** ********** *******-******* Verwendung gefunden hat (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 82), nicht mit einer materiellen Beschränkung oder vereinfachten Form der Prognose einhergegangen ist. Auch die der Luftverkehrsprognose 2010 hinsichtlich der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung in Deutschland und der Welt – einer entsprechenden Empfehlung der Qualitätssicherung folgend (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 82) – zugrunde gelegte Wirtschaftsprognose des ********** ********** (****) bezieht sich nach ebenfalls nachvollziehbarer Darstellung des in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 21.3.2013, S. 4f.) anwesenden Gutachters des ********** ********** vollumfänglich auch auf den Zeitraum bis

zum Jahr 2025 (vgl. ****, Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München, Januar 2010).

378 Normative Vorgaben für die Wahl des Prognosezeitraums einer Verkehrsprognose bestehen nicht. Vorgaben für die unternehmerische Beurteilung eines Luftverkehrsbedarfs ergeben sich entgegen klägerischer Auffassung auch aus den Vorschriften zur Ermittlung der Lärmbelastung für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen (vgl. § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – FluglärmG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007, BGBl I S. 2550, i.V.m. § 2 Abs. 2 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – 1. FlugLSV – vom 27.12.2008, BGBl I S. 2980) und zur Überprüfung von Lärmschutzbereichen nicht (vgl. § 4 Abs. 6 FluglärmG). Nichts anderes gilt hinsichtlich der von Klägerseite in Bezug genommenen Ziff. 2.2.1 der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen vom 19. November 2008 (AzB). Aus den genannten Vorschriften und Regelwerken lässt sich allenfalls die Wertung ableiten, dass es sich bei einem Zehn-Jahres-Zeitraum um einen in bestimmten luftrechtlichen Konstellationen nach der Einschätzung des Normgebers sinnvollen Prognosezeitraum handelt. Ein Rückschluss auf die fehlende Sachgerechtigkeit eines abweichenden Prognosezeitraums ist demgegenüber nicht möglich, zumal auch § 2 Abs. 2 der 1. FlugLSV von einem Zehn-Jahres-Zeitraum nur als Regel spricht. Auch aus der Rechtsprechung des erkennenden Senats ergibt sich nichts anderes. Der Senat hat insoweit darauf hingewiesen, dass jedenfalls ein Prognosezeitraum von etwa zehn Jahren sowohl im Luftverkehrsrecht als auch im sonstigen Fachplanungsrecht allgemein jedenfalls als noch ausreichend angesehen wird (BayVGH, B.v. 2.6.2009 – 8 CS 09.818 – juris Rn. 9).

379 Die Wahl des Prognosehorizonts kann nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Übrigen nur dann gerichtlich beanstandet werden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten lässt (BVerwG, U.v. 9.6.2010 – 9 A 20/08 – NVwZ 2011, 177/180 m.w.N.; B.v. 25.5.2005 – 9 B 41/04 – juris Rn. 20; vgl. auch VGH BW, U.v. 11.2.2004 – 5 S 384/03 – juris Rn. 136). Dafür, dass der vorliegend gewählte Prognosezeitraum bis zum Jahr 2025 einen Ausdruck unsachlicher Erwägungen darstellt, fehlt es jedoch nach allem an jeglichem Anhaltspunkt. Von den qualitätssichernden Gutachtern der ********** ********** *******-******* wird vielmehr ein Prognosezeitraum bis zum Jahr 2020 mit einem (so bezeichneten) „Ausblick“ bis zum Jahr 2025 – ab dem maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses im Juli 2011 mithin ein Prognose-

zeitraum von 14 Jahren – ausdrücklich und nachvollziehbar für sachlich geboten erachtet (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 82; ****, Endbericht September 2010, S. 11).

380 2.2.2 Nicht zu beanstanden ist die Verkehrsprognose auch in methodischer Hinsicht. Wie bereits festgestellt, kommen die vom Beklagten mit der Beurteilung der Validität beauftragten Gutachter der ********** ********** *******-******* zum Ergebnis, dass die Methodik als geeignet und angemessen (****, Endbericht August 2009, S. 35) sowie als nachvollziehbar und plausibel anerkannt werden kann (****, Endbericht März 2011, S. 15; vgl. auch ****, Endbericht September 2010, S. 18). Diese Beurteilung ist – vor dem Hintergrund umfangreicher Erläuterungen auch hinsichtlich der Prognosemethodik durch den Gutachter der Beigeladenen im Rahmen der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften vom 21.3.2013, S. 9ff., und vom 9.4.2013, S. 4ff.) – für den Senat nachvollziehbar.

381 Insoweit nicht durchzugreifen vermag die klägerische Kritik, der Gutachter nenne weder konkrete Eingangsdaten noch erläutere er deren Einfluss auf das Prognoseergebnis in nachvollziehbarer Weise („black box“). Entgegen dieser Kritik kommt die Qualitätssicherung durch die ********** ********** *******-******* vielmehr zu der auch für das Gericht nachvollziehbaren Gesamteinschätzung, dass der Gutachter der Beigeladenen – nach zwischenzeitlich erfolgter Offenlegung weiterer Datengrundlagen – zu sämtlichen aufgeworfenen Themenfeldern hinreichend Aufschluss hat geben können (vgl. ****, Endbericht März 2011, S. 15). Hinsichtlich der zugrunde gelegten Quelle-Ziel-Matrizes (Verkehrsbeziehungen zwischen Start- und Zielpunkten) ist aus Sicht der ********** ********** *******-******* auf der Basis der vorliegenden Informationen eine hohe Güte gewährleistet und gut nachvollziehbar, welche Inhalte diese umfassen (vgl. ****, Endbericht September 2010, S. 15). Die Nicht-Offenlegung der Quelle-Ziel-Matrizes einer Verkehrsprognose offenbart nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der sich der erkennende Senat anschließt, im Übrigen keinen Methodenmangel. Sie erschwert lediglich die Überprüfung der angewandten Methode und macht es gegebenenfalls erforderlich, dass das Gericht seine Überzeugung von der Eignung der Methode und ihrer tatsächlichen Anwendung aus anderen Erkenntnisquellen – vorliegend aus den überzeugenden Darlegungen der Qualitätssicherung – schöpft. Eine allgemeine Beweisregel, die besagt, dass die richterliche Überzeugung von der Richtigkeit der Ausgangsdaten die Kenntnis dieser Ausgangsdaten erfordert, gibt es nach dieser höchstrichterlichen Rechtsprechung nicht (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 62 und 66 m.w.N.). Insoweit ist es

unschädlich, dass der Gutachter der Beigeladenen auch nicht öffentlich zugängliche Datengrundlagen zur Erstellung der Luftverkehrsprognose verwendet hat. Die Verwendung von Daten, die zur Erstellung einer Prognose von Drittanbietern erworben werden müssen, ist nach den plausiblen Feststellungen der qualitätssichernden Gutachter der ********** ********** *******-******* vielmehr gängige und notwendige Praxis. Dergestalt erworbenen Daten sind dann grundsätzlich – wie auch vorliegend – Geschäftsgeheimnisse (vgl. ****, Endbericht September 2010, S. 15). Der in diesem Zusammenhang klägerischerseits gestellte Beweisantrag hinsichtlich der Voraussetzungen der Überprüfung einer Verkehrsprognose, namentlich des Erfordernisses der Offenlegung von Daten, war schon deshalb abzulehnen, weil er eine dem Tatsachenbeweis nicht zugängliche Wertungsfrage bzw. die Beweiswürdigung betrifft (Beweisantrag Nr. 3.2 gemäß Schriftsatz Rechtsanwältin *******-******* vom 18.11.2013). Die von Klägerseite diesbezüglich aufgeworfenen Fragen sind ungeachtet dessen – wie soeben dargelegt – auch geklärt.

382 Soweit – in allgemeiner Form – von Klägerseite darauf hingewiesen wird, die Prognosetechnik des Verkehrsgutachters stimme nicht mit den üblichen Prognoseverfahren überein, ist darauf zu verweisen, dass im Rahmen der Qualitätssicherung die Gutachter der ********** ********** *******-******* nachvollziehbar festgestellt haben, dass der vorliegend gewählte Ansatz eines komplexen, integrierten Gesamtverkehrsmodells zwar einerseits eher eine Ausnahme bei Luftverkehrsprognosen darstellt, aufgrund der Konkurrenzsituation zwischen Flugverkehr und Bahn für Prognosen in Deutschland jedoch andererseits sogar zwingend erforderlich und angesichts der Bedeutung des streitgegenständlichen Planungsverfahrens auch einzig angemessen ist (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 35; vgl. auch ****, Endbericht September 2010, S.11).

383 Entgegen klägerischer Kritik unterliegt auch der Umgang des Gutachters der Beigeladenen mit Elastizitäten (als Maß für Verhaltensänderungen) keinen durchgreifenden Bedenken. Vielmehr ist insbesondere nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung für den Senat hinreichend geklärt, dass ein Fehler in methodischer Hinsicht insoweit nicht aufgezeigt wurde, sondern die Klägerseite dem schlüssigen methodischen Vorgehen des Gutachters der Beigeladenen lediglich ein alternatives methodisches Modell gegenüberstellt. Entsprechendes gilt, soweit die Klägerseite den Umgang des Gutachters der Beigeladenen mit Variablen, namentlich die Nichtberücksichtigung der wechselseitigen Beeinflussung herangezogener Variablen, rügt. Auch ist die Qualitätssicherung hinsichtlich der vom Gutachter angenommenen Elastizitäten nicht von falschen Voraussetzungen ausgegangen. Im

Rahmen der Qualitätssicherung wird vielmehr nachvollziehbar dargelegt, dass Preiselastizitäten im *********-Verkehrsmodell nur als „Output-Elastizitäten“ ausgegeben werden, die sich im Ergebnis einstellen. Als Input-Parameter sind Preiselastizitäten im *********-Verkehrsmodell demgegenüber – was auch die Qualitätssicherung festgestellt hat – nicht enthalten (vgl. ****, Endbericht März 2011, S. 13; vgl. auch bereits ****, Endbericht September 2010, S. 13). Im Ergebnis wird hinsichtlich der Verwendung von Elastizitäten auch für den Senat nachvollziehbar festgehalten, dass aus Sicht der Qualitätssicherung das Vorgehen des langjährig erfahrenen Gutachters nachvollziehbar und methodisch dem Untersuchungsgegenstand angemessen ist (****, Endbericht März 2011, S. 14). Bestandteile und Einfluss von sogenannten „Generalisierten Kosten“ (im Wesentlichen geht es hierbei darum, benötigte Reisezeiten mithilfe einer Zeitbewertung in Geldeinheiten umzurechnen) wurden vom Verkehrsgutachter ebenfalls in nachvollziehbarer Weise erläutert (vgl. auch Luftverkehrsprognose 2007, S. 180f.).

384 Der klägerischen Kritik, die Benutzung des Jahres 2008 (vgl. Luftverkehrsprognose 2010, S. 8f.) statt des Jahres 2009 als Datenbasis für die Luftverkehrsprognose 2010 bzw. die Vermischung von Daten aus den Jahren 2008 und 2009 führe zu überhöhten Prognosewerten, wurde im Rahmen der Qualitätssicherung durch die ********** ********** *******-******* ebenfalls nachvollziehbar begegnet. Hiernach genügt der von der Beigeladenen beauftragte Gutachter damit, dass er die Prognose mit dem Basisjahr 2009 auf die Quelle-Ziel-Matrix des Jahres 2008 aufsetzt, der gängigen Praxis, bei Prognosen und Modellen jeweils die aktuellsten Datengrundlagen zu verwenden, die zum Zeitpunkt der Erstellung verfügbar sind. Die Quelle-Ziel-Matrix für das Jahr 2009 war bei Erstellung der Prognose nach den Feststellungen der Qualitätssicherung noch nicht verfügbar. Gleichzeitig war hiernach sichergestellt, dass der Effekt der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise angemessene Berücksichtigung gefunden hat (vgl. ****, Endbericht März 2011, S. 13). Inwieweit schließlich der von Klägerseite angeführte Gesichtspunkt, dass das Prognosemodell von ********* äußerst sensibel auf kurzfristige Veränderungen von Planungsdaten reagiere, geeignet sein soll, dessen Methodengerechtigkeit in Zweifel zu ziehen, erschließt sich dem Gericht nicht.

385 Nach allem waren die Beweisanträge abzulehnen, die der Kläger Bund Naturschutz hinsichtlich der vom Verkehrsgutachter angewandten Methodik gestellt hat (Beweisantrag Rechtsanwältin *******-******* vom 21.3.2013, Niederschrift vom 21.3.2013, S. 10, und Beweisanträge Nr. 5 und 7 gemäß Schriftsatz Rechtsanwältin *******-******* vom 18.11.2013). Die Klägerseite stellt mit ihren jeweiligen Aus-

führungen – insbesondere auch in der mündlichen Verhandlung – den wissenschaftlich begründeten Ausführungen des Beklagten und der Beigeladenenseite eine eigene wissenschaftliche Meinung gegenüber. Jedoch wurde für das Gericht – wie dargelegt – nicht ersichtlich, dass die Ausführungen insbesondere des Verkehrsgutachters zu diesen komplexen Fragen wissenschaftlich-methodisch nicht vertretbar wären oder methodisch grobe Mängel aufwiesen. Deshalb musste sich dem Senat eine Beweisaufnahme durch Sachverständige jedenfalls nicht aufdrängen (vgl. hierzu BVerwG, U.v. 26.4.2007 – 4 C 12/05 – NVwZ 2007, 1074 Rn. 71 m.w.N.; B.v. 28.3.2013 – 4 B 15/12 – juris Rn. 19 m.w.N.; vgl. auch BVerfG, B.v. 20.2.2008 – 1 BvR 2722/06 – juris Rn. 10 m.w.N. [in NVwZ 2008, 780 insoweit nicht abgedruckt]). Außerdem würde eine diesbezügliche Beweiserhebung dem Verfahren möglicherweise nur eine dritte wissenschaftliche Meinung hinzufügen. Der Verwertung bereits im Zuge des Verwaltungsverfahrens erstatteter Gutachten und Äußerungen steht hierbei nach ständiger Rechtsprechung nichts entgegen (vgl. nur BVerwG, B.v. 30.8.1993 – 2 B 106/93 – juris Rn. 2 m.w.N.).

386 2.2.3 Auch hinsichtlich der zugrunde gelegten Prognoseprämissen bzw. der Validität der der Ermittlung der Luftverkehrsnachfrage zugrunde gelegten Tatsachen leidet die qualitätsgesicherte Verkehrsprognose des Gutachters der Beigeladenen an keinem durchgreifenden Mangel. Dies gilt zunächst hinsichtlich der auch in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften vom 9.4.2013, S. 5ff., und vom 11.4.2013, S. 5f.) ausführlich erörterten Frage nach der Höhe des Anteils der Treibstoffkosten an den Kosten des Luftverkehrs bzw. der hiermit in engem Zusammenhang stehenden Annahmen hinsichtlich der Entwicklung des Ölpreises. Die Luftverkehrsprognose 2010 legt für den am Verkehrsflughafen München abgewickelten Luftverkehr einen Treibstoffkostenanteil von 18 Prozent gegenüber einem in der Luftverkehrsprognose 2007 zunächst angenommenen Treibstoffkostenanteil in Höhe von 20 Prozent zugrunde, was die Klägerseite für zu niedrig hält. Nach den nachvollziehbaren Darlegungen des Gutachters war Hintergrund der Absenkung der Annahmen zum Treibstoffkostenanteil, dass im Jahr 2009 als dem Basisjahr der Luftverkehrsprognose 2010 der Ölpreis gegenüber dem Basisjahr 2006 der Luftverkehrsprognose 2007 entsprechend zurückgegangen ist. Maßgeblich ist hiernach weiter, dass sich der Anteilswert der Treibstoffkosten – was die Klägerseite bei ihren Überlegungen nicht hinreichend berücksichtigt – auf die spezifische Situation am Verkehrsflughafen München bezieht, die unter anderem durch einen hohen Anteil verhältnismäßig wenig preissensibler Geschäftsreisender geprägt ist. Dies wirkt sich nach nachvollziehbarer Darstellung des Gutachters dämpfend auf den spezifischen Anteilswert aus. Dieser Anteilswert unterscheidet

sich im Übrigen von Fluggesellschaft zu Fluggesellschaft durchaus signifikant, was in der vorliegenden Luftverkehrsprognose im Hinblick auf die jeweiligen Marktanteile der am Flughafen München tätigen Luftverkehrsunternehmen ebenfalls entsprechende Beachtung gefunden hat. Auch die qualitätssichernden Gutachter der ********** ********** *******-******* teilen nachvollziehbar die Auffassung, dass die Annahme von 18 Prozent Treibstoffkostenanteil einen plausiblen Durchschnitt für die in München operierenden Airlines darstellt (vgl. ****, Endbericht März 2011, S. 8).

387 In der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften vom 9.4.2013, S. 6ff., und vom 11.4.2013, S. 5f.) vermochte der Gutachter der Beigeladenen entgegen klägerischer Vorhaltung in diesem Zusammenhang auch nachvollziehbar darzustellen, dass der Luftverkehrsprognose kein als über den gesamten Prognosezeitraum hinweg konstant angenommener Treibstoffkostenanteil in Höhe von 18 Prozent zugrunde gelegt wurde, sondern sich der Wert von 18 Prozent auf das Basisjahr 2009 bezieht. Demgegenüber beläuft sich nach den nachvollziehbar dargelegten Berechnungen des Gutachters der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten am Flughafen München im Jahr 2020 auf 22,7 Prozent und im Prognosejahr 2025 auf 23,9 Prozent. Auch die weitere klägerische Kritik daran, dass der Gutachter den Treibstoffkostenanteil auf die Gesamtkosten und nicht lediglich die operativen Kosten (Passage und Logistik) einer Fluggesellschaft bezogen hat, greift im Ergebnis nicht durch. Zwar vertreten auch die qualitätssichernden Gutachter der ********** ********** *******-******* entgegen der Auffassung des Gutachters der Beigeladenen die Auffassung, es sei (nur) auf die operativen Kosten abzustellen. Dieser Auffassungsunterschied kann jedoch dahinstehen, da der Gutachter der Beigeladenen auch nach Auffassung der Qualitätssicherung im Wege einer Vergleichsrechnung nachvollziehbar darstellen kann, dass ein höherer angenommener durchschnittlicher Treibstoffkostenanteil von 20 Prozent (bezogen auf die operativen Kosten) in ******* nur marginale Effekte im vorliegend verwendeten Modell hätte (vgl. auch ****, Endbericht März 2011, S. 8). Nach allem war der zum Beweis der Tatsache gestellte klägerische Beweisantrag (Beweisantrag Nr. I.1 der Rechtsanwälte ***** und ******** vom 19.11.2013), dass der Anteil der Treibstoffkosten an den Flugbetriebskosten mehr als 30 Prozent betrage, abzulehnen. Wie soeben erläutert wurden die plausiblen Annahmen der Luftverkehrsprognose des Gutachters der Beigeladenen zum zu erwartenden Anteil der Treibstoffkosten an den Flugbetriebskosten bis zum Prognosejahr 2025 nicht ernsthaft erschüttert.

388 Soweit die Klägerseite weiter vorträgt, bei den Luftverkehrspreisen seien Kostensteigerungen (insbesondere durch höher anzusetzende Treibstoffpreise) nicht in ausreichendem Umfang einkalkuliert worden, legt der Gutachter nachvollziehbar dar, dass die Treibstoffkosten in der Luftverkehrsprognose 2010 als preiserhöhender Faktor für die Ticketkosten in angemessenem Umfang Berücksichtigung gefunden haben (im Umfang von plus 6,3 Prozent bis 2020 bzw. plus 7,4 Prozent bis 2025). Für ein von Klägerseite behauptetes "Herunterrechnen“ sind konkrete Anhaltspunkte demgegenüber nicht ersichtlich. Soweit die Klägerseite darüber hinaus vorträgt, die vom Gutachter im Hinblick auf technische Fortschritte angenommenen jährlichen Effizienzgewinne beim Treibstoffverbrauch in Höhe von zwei Prozent seien zu hoch gegriffen, kann der Gutachter der Beigeladenen nachvollziehbar darauf verweisen, dass entsprechende Effizienzgewinne (Abnahme des Kerosinverbrauchs je Personenkilometer um durchschnittlich jährlich zwei Prozent) auch vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bis zum Jahr 2025 angenommen werden (vgl. *********, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen, 14.11.2007, S 292). Hinsichtlich der darüber hinaus vom Gutachter angenommenen jährlichen einprozentigen Produktivitätssteigerung bei den Personal- und den Flugzeugeinsatzkosten kann in nachvollziehbarer Weise nicht zuletzt darauf verwiesen werden, dass die Flugzeuge aufgrund fortschreitender technischer Entwicklung (noch) zuverlässiger werden und im Zuge fortschreitender Standardisierung zudem zügiger gewartet werden können. Die Verkürzung von Bodenstandzeiten erhöht jedoch den Wirkungsgrad der Flugzeuge. Auch die angenommenen Produktivitätssteigerungen im Bereich des Personaleinsatzes – im Bereich des fliegenden Personals etwa durch verkürzte Flugzeiten – erscheinen dem Senat hinreichend plausibel. Hiernach war der mit der Behauptung einer anzunehmenden realen Steigerung der Luftverkehrspreise um mehr als 15 Prozent verbundene klägerische Beweisantrag abzulehnen (Beweisantrag Nr. I.2 der Rechtsanwälte ***** und ******** vom 19.11.2013). Auch hinsichtlich der Steigerung der Luftverkehrspreise wurden die plausiblen Annahmen der Luftverkehrsprognose des Gutachters der Beigeladenen nicht ernsthaft erschüttert.

389 Auch die Annahmen der Luftverkehrsprognose zum zu erwartenden Passagierwachstum am Verkehrsflughafen München wurden von Klägerseite nicht ernsthaft erschüttert. Das Passagierwachstum bildet hierbei den wesentlichen Bestimmungsfaktor für eine Zahl steigender Flugbewegungen, die aus dem auf eine steigende Nachfrage reagierenden, vergrößerten Angebot der Fluggesellschaften ableitbar ist. Nach nachvollziehbarer sachverständiger Einschätzung ist hierbei von der Regel auszugehen, dass einem Passagierwachstum von einem Prozent ein

Wachstum an Flugbewegungen von rund einem halben Prozent gegenübersteht. In der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 9.4.2013, S. 13) hat der Gutachter der Beigeladenen weiterhin nachvollziehbar dargelegt, dass bei der Erstellung der Luftverkehrsprognose 2010 auch vor dem Hintergrund der gegebenen wirtschaftlichen Gesamtsituation (wirtschaftliche Krise in den Jahren 2008 und 2009) zwar eine gewisse Stagnation bei der Zahl der Flugbewegungen seit dem Jahr 2008, nicht jedoch beim Passagierwachstum zu erwarten war (zur Entwicklung der Flugbewegungs- und Passagierzahlen vgl. auch LT-Drs. 16/15645). Nach ebenfalls nachvollziehbarer gutachterlicher Darstellung sind hierfür insbesondere zwei mit der spezifischen Situation am Verkehrsflughafen München zusammenhängende Gründe maßgeblich. Zum einen hat das Luftverkehrsunternehmen *********, das am Flughafen München über einen Marktanteil von etwa 60 Prozent verfügt, zuletzt seine Flugzeugflotte umstrukturiert, namentlich größere Maschinen angeschafft und in mittelgroßen Maschinen mehr Sitze eingebaut. Diese Umstrukturierung – und der damit verbundene Einmaleffekt – ist hiernach jedoch demnächst abgeschlossen. Zum anderen spielen am Verkehrsflughafen München bereits erreichte Kapazitätsgrenzen des bestehenden Bahnsystems zu nachfragestarken Verkehrszeiten – wie sie auch die in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 11.4.2013, S. 9ff.) anwesende Vertreterin des Flughafenkoordinators bestätigt hat – bei der zu erreichenden Zahl von Flugbewegungen eine limitierende Rolle (vgl. hierzu auch unten Ziff. 2.2.4). Die Annahmen der Luftverkehrsprognose legen demgegenüber für den Prognosefall ein engpassfreies Szenario zugrunde. Soweit von Klägerseite in diesem Zusammenhang insbesondere auch auf die allgemeine Branchensituation in der Luftfahrt oder auf allgemeines Zahlenmaterial ohne spezifischen Bezug zum Flughafen München und dem dortigen Flugangebot verwiesen wird, ist dies mithin unbehelflich. Die klägerische Behauptung, die Luftverkehrsprognose gehe – entgegen den nachvollziehbaren Darlegungen des Gutachters der Beigeladenen – von zu kleinen Flugzeuggrößen bzw. von zu niedrigen Flugbelegungszahlen aus, entspricht auch nicht den Ergebnissen der Qualitätssicherung durch die ********** ********** *******-*******. Danach geht der Gutachter bei seinen Annahmen zum zukünftigen Flugzeugmix am Flughafen München (kennzeichnend ist für München der geringere Anteil großer Flugzeugtypen im Vergleich mit dem Hub Frankfurt) angemessen vor und kommt zu plausiblen Ergebnissen. Nach den Feststellungen der Qualitätssicherer ist aufgrund des in Frankfurt größeren Anteils an Originärpassagieren mit dem Gutachter der Beigeladenen zudem zu erwarten, dass die großen Flugzeugtypen generell auch in Zukunft vornehmlich den Hub Frankfurt bedienen werden (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 69).

390 Hinsichtlich der weiteren klägerischen Behauptung, bei den prognostizierten Passagieren sei der Umsteigeranteil (von 47 Prozent im Prognosejahr 2025 gegenüber 40 Prozent im Jahr 2011) insbesondere im Verhältnis zum Prognosenullfall vom Gutachter unrealistisch hoch angesetzt, weist insbesondere die Beigeladene zu Recht darauf hin, dass der klägerischen Vortrag nicht erkennen lässt, aus welchem Grund die getroffene Annahme unrealistisch sein soll. Unterstrichen wird dies mit Blick auf Vergleichszahlen der Flughäfen Frankfurt und Amsterdam, die im Jahr 2011 hiernach bereits einen Umsteigeranteil von 54 Prozent bzw. von 41 Prozent erreichen. Zu dem klägerischen Hinweis, dass zwischenzeitlich Interkontinentalverkehre auch mit zweimotorigen Flugzeugen durchgeführt werden dürften und hierdurch der Anteil der Direktverkehre im Interkontinentalverkehr zugunsten früherer Zubringerflughäfen zunehme, weist die Beigeladene nachvollziehbar auf den Umstand hin, dass, obwohl zweimotorige Flugzeuge bereits seit dem Ende der achtziger Jahre fast keinen Beschränkungen im Interkontinentalverkehr mehr unterliegen, die Flughäfen Hamburg und Stuttgart lediglich jeweils drei und der Flughafen Düsseldorf elf Interkontinentaldestinationen entwickeln konnten und dies zu keinen erkennbaren Rückgängen des Umsteigeranteils an den Flughäfen Frankfurt und München geführt hat. Entgegen klägerischer Auffassung bleibt es nach den nachvollziehbaren Feststellungen der Qualitätssicherung durch die ********** ********** *******-******* auch nicht „nebulös“, in welcher Weise der Gutachter die Auswirkungen des Emissionshandels auf den Luftverkehr berücksichtigt hat. Vielmehr hat der Verkehrsgutachter hiernach die Auswirkungen der Klimapolitik auf den Luftverkehr bereits in der Luftverkehrsprognose 2007 in weitreichendem Maße betrachtet. In der Luftverkehrsprognose 2010 wurden die Annahmen auf Basis aktueller politischer Beschlüsse konkretisiert und mit bisherigen Preisen im Emissionshandel quantifiziert. Die daraus abgeleiteten Folgen für die Preise im Luftverkehr sind nach nachvollziehbarer Auffassung der Qualitätssicherung plausibel (vgl. ****, Endbericht September 2010, S. 14). Auch die Auswirkungen der Luftverkehrssteuer wurden nach den nicht substanziiert infrage gestellten Feststellungen der Qualitätssicherung plausibel modelliert und schlüssig begründet (vgl. ****, Endbericht März 2011, S.12).

391 Als ebenfalls nicht tragfähig erweist sich die Kritik der Klägerseite an dem auf Anregung der Qualitätskontrolle (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 82) seitens des ********** ********** erstatteten Gutachtens zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München vom Januar 2010, auf dessen Ergebnissen die Luftverkehrs-

prognosen 2010 aufsetzt. Auch dieses Gutachten wurde im Rahmen der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 21.3.2013, insbesondere S. 6) von einem der Gutachter gründlich und nachvollziehbar erläutert, und zwar nicht zuletzt auch dahingehend, dass bei der Erstellung des Gutachtens entgegen klägerischer Behauptung die wirtschaftliche Krise in den Jahren 2008 und 2009 vollumfänglich Berücksichtigung gefunden hat. Festzuhalten ist auch, dass sich – entgegen einer weiteren klägerischen Einwendung – das von den Gutachtern erstellte „Basisszenario“ (daneben wurden die Szenarien „Niedrigeres Wachstum“ und „Höheres Wachstum“ entworfen) die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit zumisst (vgl. ****, Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München, Januar 2010, S. VII). Die Verkehrsgutachter teilen diese nachvollziehbare Einschätzung des ********** ********** und legen folgerichtig der Luftverkehrsprognose 2010 das Basisszenario des ****-Gutachtens zugrunde.

392 Die klägerische Annahme, dass das Gutachten des ********** ********** von einem zu niedrigen Ölpreis ausgehe, vermag das Gericht nicht zu teilen. Das ********** ********** legt vielmehr auch bereits in einer ergänzenden Stellungnahme vom September 2010 (S. 4) gegenüber dem Beklagten in überzeugender Weise dar, dass es im Ergebnis unwahrscheinlich ist, dass es in den nächsten zehn Jahren zu einer deutlichen Verknappung des Angebots und damit zu deutlich stärker steigenden Ölpreisen kommt. Zwar gibt es hiernach durchaus Szenarien, die zu höheren Ölpreisen führen. Koppelt man jedoch Szenarien mit sehr starken Ölpreissteigerungen mit solchen mit einer sehr schwachen Wirtschaftsentwicklung, so ergeben sich Szenarien, die in ihrer Gesamtheit eine sehr geringe Eintrittswahrscheinlichkeit haben und daher in nachvollziehbarer Weise bei der Prognose unberücksichtigt bleiben können. Bei der Analyse des Wirtschaftswachstums hat das ********** ********** nach Überzeugung des Senats auch die Auswirkungen etwaiger weiterer Finanz- und Währungskrisen sowie der (wachsenden) Staatsverschuldung nicht verkannt. Vielmehr berücksichtigen die Gutachter, dass Krisen immer wieder zu Abweichungen von längerfristigen Wachstumstrends führen und dass die Konsolidierung öffentlicher Haushalte das Wachstum tendenziell bremst. Zu Recht weist das ********** ********** jedoch darauf hin, dass tiefe Einbrüche – wie in der Krise der Jahre 2008 und 2009 – grundsätzlich die Ausnahme darstellen und kaum prognostizierbar sind. Kleinere Abschwünge finden demgegenüber über den Konjunkturzyklus statt und werden hiernach im Trend durch positive Abweichungen ausgeglichen (vgl. ****, Stellungnahme vom September 2010, S. 2f.). Vor diesem Hin-

tergrund vermögen insbesondere auch die klägerischen Verweise auf die kurzfristige Wirtschaftsentwicklung die auf das Prognosejahr 2025 gerichtete Verkehrsprognose bzw. die zugrunde liegende wirtschaftswissenschaftliche Begutachtung nicht infrage zu stellen. Zu dem klägerischen Einwand, ökonomische Auswirkungen des Klimawandels würden nicht hinreichend berücksichtigt, verweist das ********** ********** nachvollziehbar darauf, dass der Effekt der gesamtwirtschaftlichen Kosten des Klimawandels auf die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate zwischen 0,1 und 0,02 Prozentpunkte ausmache und dies in der Schwankungsbreite der ermittelten Szenarien aufgefangen werde (vgl. ****, Stellungnahme, September 2010, S. 3f.). Zu dem weiteren Einwand, der demographische Wandel sei nicht hinreichend berücksichtigt, weisen die Gutachter nachvollziehbar darauf hin, dass die demographische Entwicklung entsprechend der Bevölkerungsprognosen des Statistischen Bundesamts berücksichtigt worden ist (vgl. ****, Stellungnahme vom September 2010, S. 2).

393 Soweit darüber hinaus hinsichtlich der Verkehrsprognose in Rede steht, dass einerseits Verlagerungseffekte auf die Schiene sowie andererseits der zunehmende Einsatz verbesserter technischer Kommunikationsmittel anstelle des Antritts von Reisen vom Gutachter der Beigeladenen nicht hinreichend berücksichtigt worden seien, kann zunächst (erneut) darauf hingewiesen werden, dass im Rahmen der Qualitätssicherung durch die ********** ********** *******-******* hinsichtlich von Verlagerungseffekten auf die Bahn ausdrücklich und nachvollziehbar festgestellt wurde, dass der vom Gutachter gewählte methodische Ansatz eines komplexen, integrierten Gesamtverkehrsmodells gerade aufgrund der bestehenden Konkurrenzsituation zwischen Flugverkehr und Bahn für Prognosen in Deutschland zwingend erforderlich und einzig angemessen ist (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 35; vgl. auch ****, Endbericht September 2010, S.11). Defizite der Luftverkehrsprognose bei der Ermittlung von Abzugseffekten der Bahn zulasten des Flughafens München haben sich im Zuge der Qualitätskontrolle auch der Sache nach nicht ergeben (vgl. ****, Endbericht März 2011, S. 8; ****, Endbericht September 2010, S. 8f.). In ebenfalls nachvollziehbarer Weise wurde im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr im Rahmen der Qualitätssicherung im Übrigen auch dargelegt – und in der Verkehrsprognose des Gutachters der Beigeladenen entsprechend gewürdigt – dass die Bedeutung der Schiene als Zubringer für den Verkehrsflughafen München deshalb von geringer Relevanz ist, weil es an einer direkten (Fern-)Bahnanbindung mangelt (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 67; vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 680ff.). Hinsichtlich des – nicht näher substanziierten – klägerischen Hinweises auf den zunehmenden Einsatz

technischer Kommunikationsmittel mit dem Ziel der Vermeidung von Reisen verweist insbesondere die Beigeladene zu Recht darauf, dass Videokonferenzen und vergleichbare Kommunikationstechniken bereits aktuell genutzt werden und, obgleich sie grundsätzlich einen Teil von Dienstreisen ersetzen können, zugleich den internationalen Kommunikationsbedarf stimulieren und insofern sogar eine verstärkte Reisetätigkeit erzeugen können. Mithin wird dieses Argument tendenziell eher überschätzt.

394 Auch hinsichtlich der Berücksichtigung von Konkurrenzflughäfen sind durchgreifende Defizite der Luftverkehrsprognose nicht erkennbar. Insbesondere der Gutachter der Beigeladenen hat die Berücksichtigung für den Flughafen München relevanter Konkurrenzflughäfen im Ausland – wie grundsätzlich etwa auch des Drehkreuzes Dubai – auch in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 11.4.2013, S. 7f.) ausführlich und nachvollziehbar dargelegt. Die Beigeladene hat ebenfalls nachvollziehbar ausgeführt, dass sich das zu beobachtende Wachstum der Flughäfen insbesondere in der Golfregion – etwa im Hinblick auf das vermehrte Angebot von Direktflügen der Fluggesellschaft ********* wie asiatischer Fluggesellschaften – für München in Anbetracht seiner geografischen Lage nicht negativ auswirken muss. Die hinreichende Berücksichtigung ausländischer Flughäfen hat sich auch im Rahmen der Qualitätssicherung bestätigt. In nationaler Hinsicht findet die vierte Landebahn des Flughafens Frankfurt/Main hiernach ebenfalls angemessene Berücksichtigung. Die vom Gutachter der Beigeladenen vorgenommene Einstufung des zukünftigen Großflughafens Berlin-Brandenburg als potenziellem Hub zweiter Ordnung (mit lediglich einzelnen interkontinentalen Verbindungen) wird von der Qualitätssicherung ebenfalls als realistisch betrachtet (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 63 und S. 78). Hinsichtlich des von Klägerseite schließlich angesprochenen Flughafens Memmingen berücksichtigt die Luftverkehrsprognose einen Abzugseffekt vom Verkehrsflughafen München von langfristig bis zu einer Million Fluggästen.

395 Die Qualitätssicherung durch die ********** ********** *******-******* hält in nachvollziehbarer Weise auch die Entwicklung des sogenannten Low-Cost-Segments des Luftverkehrs für in der Verkehrsprognose ausreichend berücksichtigt (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 77). Ebenfalls nachvollziehbar erscheinen dem Senat die Darlegungen des Gutachters der Beigeladenen, wonach von einer klägerischerseits behaupteten allgemeinen Sättigung in der Luftverkehrsnachfrage nicht ausgegangen werden kann. Vor diesem Hintergrund kann auch keine Rede davon sein, dass autonome Veränderungen des Konsumentenverhaltens im Sinn eines

Verzichts auf Flugreisen („nachhaltiger Konsum“) vernachlässigt worden wären. Die Annahme der Klägerseite, die Prämissen der Luftverkehrsprognose zur landseitigen Anbindung des Verkehrsflughafens München seien zu optimistisch, vermag der Senat ebenfalls nicht zu teilen. Es erscheint vielmehr sachgerecht, dass der Gutachter der Beigeladenen – auch vor dem Hintergrund des Verzichts auf eine Magnetschnellbahnverbindung vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen München – in der Luftverkehrsprognose 2010 die Annahmen zur landseitigen Erschließung des Flughafens aktualisiert und insoweit das vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in Auftrag gegebene Erschließungskonzept zugrunde gelegt hat (vgl. Luftverkehrsprognose 2010, S. 14ff.; vgl. auch ****, Endbericht September 2010, S. 10). Zwar stellen in diesem Zusammenhang auch die Gutachter der ********** ********** *******-******* fest, dass noch nicht abschließend absehbar ist, welche landseitigen Erschließungsmaßnahmen bis zu welchem Zeitpunkt tatsächlich umgesetzt werden. Als Prognoseannahme ist jedoch der Bezug auf das genannte Erschließungskonzept zur Schienenanbindung des Flughafens München zum Zeitpunkt der Erstellung der Luftverkehrsprognose 2010 nach den nachvollziehbaren Feststellungen der Qualitätssicherung die einzige plausible Vorgehensweise (vgl. ****, Endbericht September 2010, S. 12). In diesem Zusammenhang ist lediglich noch am Rande darauf hinzuweisen, dass nach Auffassung der Gutachter der ********** ********** *******-******* die Nichtrealisierung der Magnetschwebebahnverbindung zum Flughafen keinen signifikanten Einfluss auf das Ergebnis der Luftverkehrsprognose hat (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 67; vgl. auch ******** ****, Ergänzende Stellungnahme vom 11.3.2010 zur Untersuchung des landseitigen Verkehrs vom 31.7.2007, S. 13).

396 Die Luftverkehrsprognose wird schließlich auch nicht von vertraglichen Vereinbarungen („Wachstumsvereinbarung“) zwischen der Beigeladenen und der Fluggesellschaft ********* ** anlässlich der vorliegend nicht streitgegenständlichen Errichtung eines Satelliten zum bestehenden Terminal 2 infrage gestellt. Wie sich nicht zuletzt aus dem von Klägerseite in das Verfahren eingeführten Schreiben des Aufsichtsratsvorsitzenden der Beigeladenen vom 2. Februar 2011 (S. 8) ergibt, knüpft diese Vereinbarung lediglich an die Ergebnisse der im streitgegenständlichen Zusammenhang erstellten Luftverkehrsprognose für den begrenzten Zeitraum von 2010 bis 2017 an, ohne hierbei einen unmittelbaren rechtlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn herzustellen. Die von Klägerseite aufgeworfene Frage einer unzulässigen „Angebotsplanung“ stellt sich insoweit schon in tatbestandlicher Hinsicht nicht. Dessen ungeachtet ist

nach der klägerischerseits in Bezug genommenen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Planung eines Vorhabens, das eine noch nicht vorhandene Nachfrage erst stimulieren soll, nicht unzulässig. Planungen dürfen zukunftsorientiert sein und im Vorgriff auf künftige Entwicklungen ermöglichen, einer Bedarfslage gerecht zu werden (BVerwG, U.v. 20.4.2005 – 4 C 18/03 – BVerwGE 123, 261/271f.).

397 Nach allem waren die im Zusammenhang mit der Validität der Luftverkehrsprognose gestellten weiteren klägerischen Beweisanträge zum bis zum Prognosejahr 2025 zu erwartenden Luftverkehr (bzw. Wachstum im Luftverkehr), der zu erwartenden Zahl von Flugbewegungen bzw. der zu erwartenden Slot-Nachfrage, zum bis zum Prognosejahr 2025 zu erwartenden Passagierwachstum und der der Luftverkehrsprognose zugrunde liegenden Prognose des ********** ********** zur Entwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage, namentlich auch zur Berücksichtigung des Gesichtspunkts der europäischen Schuldenkrise, abzulehnen (Beweisanträge Nr. 1 bis 3.1 und 6 gemäß Schriftsatz Rechtsanwältin *******-******* vom 18.11.2013 sowie Beweisanträge Nr. 1 bis 17 zum Komplex Planrechtfertigung der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Wie im Einzelnen dargelegt, wurden die Annahmen der vorliegenden Luftverkehrsprognose sowie der zugrunde liegenden Prognose des ********** ********** zur Entwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage nicht ernsthaft erschüttert. Die vorliegenden Begutachtungen – einschließlich der vorgenommenen Qualitätssicherung durch die ********** ********** *******-******* – erweisen sich als für die Überzeugungsbildung des Gerichts geeignet (soweit sich der jeweilige Beweisantrag auf die Kapazität des bestehenden bzw. die Kapazität des geplanten Bahnsystems bezieht siehe Ziff. 2.2.4).

398 2.2.4 Nach allem ist nach der als hinreichend valide zugrunde zu legenden Luftverkehrsprognose des Gutachters der Beigeladenen bei Erlass des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses für den Verkehrsflughafen München im Prognosejahr 2025 im sogenannten Basisszenario mit einer sich in Höhe von 590.000 Flugbewegungen niederschlagenden Luftverkehrsnachfrage zu rechnen (vgl. Luftverkehrsprognose 2010, S. 45). Nach Feststellung des Gutachters ist dieses Verkehrsaufkommen – auch unter Berücksichtigung weiterer technischer Verbesserungen – mit dem derzeit bestehenden Zwei-Bahn-System nicht mehr zu bewältigen (vgl. Luftverkehrsprognose 2010, S. 61). Auch diese Feststellung des Gutachters unterliegt – nach nicht zuletzt auch insoweit umfangreichen Erörterungen im Rahmen der mündlichen Verhandlung (vgl. insbesondere Niederschrift

vom 17.4.2013, S. 13f.) – keinen durchgreifenden Zweifeln. Vielmehr geht auch der Senat davon aus, dass mit dem bestehenden Zwei-Bahn-System bei planbaren Betriebsbedingungen (praktische Kapazität) und unter Berücksichtigung technischer Verbesserungen sowie zweckdienlicher baulicher Maßnahmen (im Bereich des Vorfelds Ost) maximal 93 bis 94 Flugbewegungen pro Stunde – und damit maximal 480.000 Flugbewegungen im Jahr – am Verkehrsflughafen München abgewickelt werden können (Prognosenullfall; vgl. Luftverkehrsprognose 2007, S. 155; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 722).

399 Für die Abwicklung der im Prognosejahr 2025 zu erwartenden 590.000 Flugbewegungen bedarf es nach nachvollziehbarer gutachterlicher Darlegung – hierzu sogleich – einer Kapazität für die planbare Bewältigung von 120 Flugbewegungen pro Stunde (Koordinierungseckwert). Der die jeweilige praktische Kapazität eines Flughafensystems kennzeichnende Koordinierungseckwert wird hierbei nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit des jeweiligen Flughafensystems gemäß § 27a Abs. 2 Satz 2 LuftVG durch das Bundesverkehrsministerium bestimmt bzw. angepasst. Das planfestgestellte Vorhaben der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn ist zur Erhöhung der praktischen Kapazität über das Maß von 93 bis 94 planbar zu bewältigenden Flugbewegungen pro Stunde hinaus unverzichtbar und insoweit vernünftigerweise geboten. Die zahlreichen klägerischen Einwendungen gegen die die Kapazität sowohl des gegenwärtigen als auch des planfestgestellten Flughafensystems betreffenden Annahmen im Planfeststellungsbeschluss vermögen den Senat nicht zu überzeugen. Auch sonst ergeben sich keine Zweifel an den diesbezüglichen Feststellungen der Luftverkehrsprognose.

400 Im Ansatz nicht weiterführend sind klägerische Behauptungen, wonach schon derzeit mit dem bestehenden Bahnsystem ohne besondere Veränderungen mindestens 100 Flugbewegungen pro Stunde abwickelbar seien. Zu Recht verweist der Beklagte darauf, dass es sich bei dem genannten Wert um gelegentliche Überschreitungen des Koordinierungseckwerts handelt, die ausschließlich bei optimalen Betriebs- bzw. Wetterbedingungen erzielt werden können und mithin nicht planbar sind. Teilweise genannte noch höhere Zahlen von bis zu 110 oder 114 Flugbewegungen pro Stunde beziehen sich ebenfalls nicht auf die praktische Kapazität, sondern auf die theoretische Sättigungskapazität (sogenannte technische Kapazität) des Zwei-Bahn-Systems, die im Rahmen planbarer Betriebsbedingungen erst recht nicht zu erzielen sind. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch auf die eindrucksvollen Darlegungen des Leiters der Anflugkontrolle am Verkehrsflughafen München ***** in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften

vom 17.4.2013, S. 13f., und vom 24.4.2013, S. 7) zu verweisen, wonach bereits die Abwicklung von stündlich bis zu 90 Flugbewegungen – dem gegenwärtigen Koordinierungseckwert am Verkehrsflughafen München – im Rahmen des bestehenden Flughafensystems ein sehr hoher und hart erarbeiteter Wert ist, der auch am Flughafen München nicht von Anfang an erbracht wurde und einen hohen personellen Einsatz voraussetzt. Insoweit hat man sich vor Augen zu halten, dass bei einem Koordinierungseckwert von 90 zu Stoßzeiten bis zu 58 Anflüge und 32 Abflüge (oder umgekehrt) pro Stunde abgewickelt werden und mithin durchschnittlich alle 40 Sekunden eine Flugbewegung stattfindet. Auch bedurfte es zur Erreichung des derzeitigen Koordinierungseckwerts einer ständigen Verfeinerung und Optimierung des angewandten Verfahrens und eines gut ausgebauten Sicherheitsnetzes. Weiter legte der Leiter der Anflugkontrolle nachvollziehbar dar, dass bereits eine Steigerung der maximalen stündlichen Flugbewegungen auf einen Wert von 93 sehr schwierig und eine Steigerung auf einen Wert von 100 innerhalb eines Zwei-Bahn-System nicht realistisch sei. Das Zwei-Bahn-System des Flughafens London-Heathrow erreiche hiernach einen Koordinierungseckwert von lediglich 87. Ein bestehendes Zwei-Bahn-System eines Flughafens mit einem Koordinierungseckwert über 90 war dem Leiter der Anflugkontrolle nicht bekannt. Nach allem wurde für den Senat deutlich, dass auch verhältnismäßig geringfügige Kapazitätssteigerungen zu nachfragestarken Zeiten ohne den Bau der planfestgestellten dritten Start- und Landebahn nicht realisierbar sind.

401 Der klägerische Vortrag ist auch nicht geeignet, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte Ermittlung der maximalen praktischen Kapazität des bestehenden Bahnsystems in methodischer Hinsicht infrage zu stellen. Die Kläger vermögen insoweit nicht deutlich zu machen, warum die Simulation nach dem Simulationsmodell TAAM (Total Airspace & Airport Modeller) nicht dem für Kapazitätsanalysen allgemein maßgeblichen Standards bzw. den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen entspricht (vgl. auch Stellungnahme des Bereichs Simulationen der ********* **********, 8.2.2012, S. 5ff.). Die von klägerischer Seite behauptete Möglichkeit zu einer Erhöhung der Kapazität durch eine „gemischte Bahnnutzung“ beruht auf einem Missverständnis. Soweit es um die Nutzung der Bahnen sowohl für Starts als auch für Landungen geht, wird der Verkehrsflughafen München bereits im „mixed mode“ betrieben. Soweit es um die geographische Verteilung von Flügen auf die Bahnen (Abflüge nach Süden grundsätzlich von der Südbahn, Abflüge nach Norden grundsätzlich von der Nordbahn) geht, führt diese am Flughafen München angewandte Verteilungsregel nach den nachvollziehbaren Darlegungen sowohl des Beklagten als auch der Beigeladenen dadurch, dass Ab-

hängigkeiten durch sich kreuzende Flugwege im Flughafennahbereich vermieden werden, zu einer Erhöhung und nicht – wie von den Klägern angenommen – zu einer Verminderung der Kapazität (vgl. auch Stellungnahme des Bereichs Simulationen der ********* **********, 8.2.2012, S. 15). Ebenso wenig vermögen die Kläger schließlich deutlich zu machen, dass sich der Koordinierungseckwert des bestehenden Bahnsystems durch den Einsatz neuer Techniken oder einen weiter gesteigerten Personaleinsatz über den Wert von 93 bis 94 hinaus erhöhen ließe. Das von klägerischer Seite insoweit angesprochene System A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) hat der Beklagte ohnedies bereits im Rahmen der noch in geringem Umfang möglichen Erhöhung des Koordinierungseckwerts auf 93 bis 94 Flugbewegungen pro Stunde berücksichtigt (vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 691ff.).

402 Nicht in Betracht kommt unter deutschen bzw. unter europäischen Bedingungen, US-amerikanische Standards – wie von Klägerseite vorgeschlagen – auf den Verkehrsflughafen München anzuwenden, um den Koordinierungseckwert mit dem vorhandenen Zwei-Bahn-System zu steigern. Vielmehr sind im Rahmen einer Kapazitätsanalyse die für Deutschland maßgeblichen Parameter (hinsichtlich Staffelungskriterien, Nutzung der Bahnen, Bahnbelegungen und Flugverfahren) heranzuziehen. Im Hinblick auf die – wie bereits angesprochen – grundlegend anderen Standortbedingungen geht auch ein Vergleich des Verkehrsflughafens München mit dem Flughafen London-Heathrow fehl, auf dem nach klägerischen Angaben im Jahr 2010 auf (nur) zwei Bahnen 66 Millionen Passagiere abgefertigt worden sind. Der Flughafen London-Heathrow ist nach nachvollziehbarer Darlegung des Beklagten wie der Beigeladenen im Rahmen eines im Raum London eingerichteten Flughafensystems – bestehend aus den Flughäfen Heathrow, Gatwick, Stansted, City, Luton und Biggin Hill – spezifisch auf den interkontinentalen Verkehr mit entsprechend großem Fluggerät ausgerichtet. Bei den eingesetzten Luftfahrzeugen besteht hinsichtlich der Kategorien „Heavy“ und „Superheavy“ zwischen London-Heathrow und München hiernach ein Verhältnis von sechs zu eins. Mit Blick auf das in London-Heathrow eingesetzte, wesentlich größere Fluggerät ist es ohne Weiteres nachvollziehbar, dass bei einer vergleichbaren infrastrukturellen Ausstattung und ähnlichen Flugbewegungszahlen in London-Heathrow erheblich mehr Passagiere befördert werden können. Wie soeben festgestellt, liegt dessen ungeachtet der Koordinierungseckwert des Zwei-Bahn-Systems in London-Heathrow lediglich bei 87.

403 Für den Senat ist auch die Ermittlung des Koordinierungseckwerts von 120 durch den Gutachter der Beigeladenen nachvollziehbar, der für die Bewältigung der im Prognosejahr 2025 zu erwartenden Verkehrsnachfrage maßgeblich ist. Wie vom Gutachter nicht zuletzt in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 14.4.2013, insbesondere S. 7 und S. 12) ausführlich erläutert, liegt der Ermittlung dieses Werts ein empirisches bzw. analytisches Verfahren zugrunde, das den Verkehr auf europäischen Großflughäfen auswertet. Im Rahmen dieses empirischen Verfahrens sind die Zusammenhänge zwischen der Zahl der Jahresflugbewegungen und dem Verkehrsanteil in der typischen Spitzenstunde, aus dem sich die von der jeweiligen Flughafeninfrastruktur zu bewältigenden Verkehrsspitzen ablesen lassen, ermittelt worden. Die typische Spitzenstunde ist hierbei definiert als die Stunde mit dem 30. höchsten Verkehrsaufkommen im Jahr. Im Ergebnis dieser Auswertung ist festzustellen, dass die Anteile des Flugverkehrs, die in der Spitzenstunde abgewickelt werden, mit einer zunehmenden Zahl von Jahresflugbewegungen auf dem jeweiligen Flughafen abnehmen. Insofern ist nachvollziehbar davon auszugehen, dass sich am Verkehrsflughafen München mit zunehmendem Flugverkehr einerseits die Spitzenstundenanteile weiter verringern werden (im Jahr 1996 lag der Spitzenstundenanteil bei 0,291 Prozent, im Jahr 2004 bei 0,266 Prozent und im Jahr 2009 bei 0,249 Prozent), anderseits jedoch wegen der auch im Planungsfall geringeren Kapazität die bestehenden Werte der Flughäfen Frankfurt (im Jahr 2000 Spitzenstundenanteil von 0,198 Prozent) oder London-Heathrow (im Jahr 2000 Spitzenstundenanteil von 0,201 Prozent) nicht erreichen wird. Die vom Gutachter insoweit für München geschätzten Werte für 2020 von 0,23 Prozent und von 0,22 Prozent für 2025 sind vor diesem Hintergrund plausibel und nachvollziehbar. Weiter ist zu beobachten, dass die ermittelten Werte des Verkehrsaufkommens in der typischen Spitzenstunde über die planbaren Kapazitäten eines Flughafens regelmäßig hinausgehen. Der ermittelte Durchschnittwert für die Überschreitung der planbaren Kapazität liegt hiernach im Bereich von etwa sieben Prozent. In ebenfalls nachvollziehbarer Weise hat der Verkehrsgutachter der Beigeladenen diesen Wert (bzw. den Wert von zehn Prozent; vgl. Luftverkehrsprognose 2007, S. 153) als tolerierbare Überschreitung der planbaren Kapazitäten bei der Ermittlung des Koordinierungseckwerts (im Sinne der Stundenleistungsfähigkeit) dämpfend berücksichtigt. Im rechnerischen Ergebnis ergibt sich für den Flughafen München für das Prognosejahr 2025 hiernach bei Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens ein Koordinierungseckwert von 121 (vgl. zum Ganzen auch Luftverkehrsprognose 2007, S. 151ff. und S. 329ff.). Lediglich klarstellend ist hierbei darauf hinzuweisen, dass der unter anderem im Kontext der

in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 17.4.2013, S. 8ff.) vorgestellten weiteren Methoden zur Ermittlung des Koordinierungseckwerts ausführlich diskutierte – und in diesem Zusammenhang relevante – sogenannte Sitzladefaktor für diese Berechnung keine Rolle spielt (zur Größe des am Flughafen München eingesetzten Fluggeräts vgl. auch bereits oben Ziff. 2.2.3).

404 Die diesbezügliche Vorgehensweise des Gutachters wurde sowohl im Rahmen der Qualitätssicherung durch die ********** ********** *******-******* als nachvollziehbar und plausibel eingeschätzt (vgl. ****, Endbericht August 2009, S. 70) als auch von den in der mündlichen Verhandlung anwesenden weiteren Spezialisten sowohl des ********* ******** *** ***** *** ********* als auch der ********** *** ********** bestätigt. Darüber hinaus wurden in der mündlichen Verhandlung – wie bereits erwähnt – seitens der Vertreter des ********* ******** *** ***** *** ********* und der ********** *** ********** noch ergänzend zwei weitere, methodisch abweichende Verfahren zur Ermittlung der Stundenleistungsfähigkeit eines Flughafensystems dargestellt und erläutert, die die Berechnungen der Luftverkehrsprognose ebenfalls – und unabhängig voneinander – jeweils als plausibel bestätigen (vgl. Niederschrift vom 17.4.2013, S. 8ff.; vgl. auch ******* ******** ******, Die Bedeutung und Funktion des Verkehrsflughafens München, Dezember 2010; ******* ******** ******, ergänzende Stellungnahme vom 21.3.2012). Das von Klägerseite in diesem Zusammenhang als willkürlich kritisierte Abstellen auf die typische Spitzenstunde als die Stunde mit dem 30.höchsten Verkehrsaufkommen im Jahr ist hierbei nach nachvollziehbarer Darstellung auch des Vertreters des ********* ******** *** ***** *** ********* anerkanntes Planungskriterium und international üblich. Im Rahmen der Ermittlung des im Planungsfall erforderlichen Koordinierungseckwerts hat sich auch ergeben, dass sich am Verkehrsflughafen München bereits im Jahr 2004 ein über dem zum damaligen Zeitpunkt vom zuständigen Bundesverkehrsministerium festgelegten Koordinierungseckwert von 88 liegender Bedarf für die Stundenleistungsfähigkeit in Höhe von 93 Flugbewegungen gezeigt hat (vgl. Luftverkehrsprognose 2007, S. 153). Dies bestätigt in für das Gericht nachvollziehbarer Weise, dass am Flughafen München schon bei Erlass des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses im Juli 2011 keine engpassfreien Bedingungen mehr herrschten. Entsprechendes ergibt sich im Übrigen auch aus den Darlegungen der Vertreterin des Flughafenkoordinators in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 11.4.2013, S. 9ff.; hierzu bereits oben Ziff. 2.2.3).

405 Der Senat vermag sich auch die klägerische Forderung nicht zu eigen zu machen, dass zur Ermittlung der praktischen Kapazität ein theoretischer oder standardisierter Flugplan (mit tageszeitlich homogener Verteilung der Flugbewegungen und einem konstanten An- und Abflugverhältnis von 1:1) anzuwenden sei, wodurch sich nach klägerischer Auffassung die praktische Kapazität „signifikant“ über den Wert von 93 hinaus erhöhe. Vor dem Hintergrund fehlender normativer Vorgaben erscheint es vielmehr als realitätsnah und sachgerecht, wie vorliegend der Gutachter der Beigeladenen einen Prognoseflugplan zugrunde zu legen, der die typische Verkehrsnachfrage am Verkehrsflughafen München abbildet. Ohne dass es hierauf noch ankäme, legen die Kläger aber auch nicht substanziiert dar, in welchem Ausmaß sich die praktische Kapazität unter Zugrundelegung eines standardisierten – und damit gerade nicht realitätsgerechten – Flugplans ihrer Auffassung nach erhöhen würde. Durchgreifende Bedenken ergeben sich auch nicht daraus, dass sich eine Erhöhung des ermittelten Verzögerungswerts (Delay) im Prognosefall 2025 (Luftverkehrsprognose 2010) gegenüber dem Prognosefall 2020 (Luftverkehrsprognose 2007) trotz eines prognostizierten leichten Rückgangs der Flugbewegungen als nicht plausibel erwiese. Die die Simulation durchführende ******** ********** legt vielmehr in nachvollziehbarer Weise dar, dass sich die Erhöhung des Verzögerungswerts aus der häufigeren Verdichtung und der veränderten Zusammensetzung des Verkehrs, namentlich des veränderten Anteils der Kategorien „Heavy“, „Medium“ und „Light“ ergibt. Die ******** ********** weist hierbei auch auf den vom Verkehrsgutachter festgestellten Effekt hin, dass sich bei geringerem Verkehrsbedarf die „Täler“ des Flugplans ausdünnen und die Spitzen stärker frequentiert werden (vgl. ******** **********, TAAM 108, 30.12.2010, S. 19f.; vgl. auch ********* **********, Stellungnahme des Bereichs Simulationen, 8.2.2012, S. 14).

406 Auch rechtlich nicht zu kritisieren ist, dass sich die Planfeststellung an dem im Rahmen der Luftverkehrsprognose ermittelten, an den Verkehrsflughafen München herangetragenen luftverkehrlichen Bedarf orientiert und insoweit kein durch dirigistische Maßnahmen „gelenkter“ Bedarf zugrunde gelegt wird. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist insoweit geklärt, dass sich der Verkehrsbedarf im Luftverkehr in der Nachfrage nach gewerblichen Verkehrsleistungen, die im Allgemeinen von den Luftverkehrsgesellschaften an die Verkehrsflughäfen herangetragen wird, manifestiert. Insoweit bestimmt der Umfang der Nachfrage – namentlich durch die Luftverkehrsgesellschaften – die Anforderungen an die Kapazitäten und das Betriebsregime eines Verkehrsflughafens (vgl. BVerwG,

U.v. 20.4.2005 – 4 C 18/03 – BVerwGE 123, 261/271). Dies gilt sowohl hinsichtlich der wechselnden Nachfrage der Fluggesellschaften nach freien Zeitnischen (Slots) im Tagesverlauf als auch hinsichtlich der Größe des von den Luftverkehrsunternehmen eingesetzten Fluggeräts. Nichts anderes gilt im Übrigen hinsichtlich des individuellen Reiseverhaltens von Flugpassagieren. Soweit vor diesem Hintergrund von klägerischer Seite hinsichtlich des Gesichtspunkts der unterschiedlichen Nachfrage nach Slots im Tagesverlauf vorgeschlagen wird, eine Entlastung in Spitzenzeiten dadurch zu erreichen, dass die Zeiten zwischen den Spitzenzeiten (gegebenenfalls zu reduzierten Abfertigungsgebühren) vermehrt genutzt werden, kommt dies im Sinn einer mit dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss verknüpften rechtlichen Lenkungsvorgabe schon im Ansatz nicht in Betracht. Entsprechendes gilt hinsichtlich einer vom streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss „verordneten“ Verkehrsverlagerung auf Schiene, Fernbus oder andere Flughäfen (wie etwa den in diesem Zusammenhang von Klägerseite genannten Verkehrsflughafen Nürnberg). Vor diesem Hintergrund hat der Gutachter der Beigeladenen das bei der Verkehrsträgerwahl prognostisch zu erwartende (autonome) Verhalten der Reisenden in vollem Umfang in seiner Luftverkehrsprognose berücksichtigt und in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 17.4.2013, S. 5f.) – namentlich etwa hinsichtlich der von Reisenden bei der Verkehrsmittelwahl akzeptierten Bahn-Fahrzeiten – nachvollziehbar erläutert (vgl. Luftverkehrsprognose 2007, S. 293f.; vgl. auch oben Ziff. 2.2.3).

407 Darüber hinaus ist noch darauf zu verweisen, dass einzelne freie Zeitnischen im Tagesverlauf nicht ohne Weiteres nutzbar sind, weil die Funktion eines Verkehrsflughafens als Drehkreuz die Planung von Zubringer- und Anschlussflügen in Abhängigkeit von den Start- bzw. Landezeiten nicht zuletzt von Interkontinentalflügen erfordert. Insbesondere für Netzwerkfluggesellschaften sind vereinzelte freie Zeitnischen insoweit gar nicht nutzbar (vgl. hierzu auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 318f.). Soweit in diesem Zusammenhang schließlich von Klägerseite auf eine mögliche zukünftige Abschaffung sogenannter „Großvaterrechte“ bei der Vergabe von Slots und die Öffnung der Märkte für Slots (Zulassung des Sekundärhandels mit Slots), die insbesondere auf europäischer Ebene zunehmend stärker diskutiert würden, abgestellt wird, kann dies vorliegend schon im Hinblick auf den entscheidungserheblichen Zeitpunkt des Erlasses des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses am 5. Juli 2011 (vgl. hierzu oben Ziff. I.1) keine rechtlich maßgebliche Rolle spielen (vgl. Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für

die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union vom 1.12.2011, KOM 2011/827 bzw. KOM 2011/0391).

408 Hinsichtlich des Gesichtspunkts des Einsatzes möglichst großer Flugzeuge mit entsprechend höherer Passagierkapazität (sogenannte Sitzladekapazität) ist darauf hinzuweisen, dass die auch für das Prognosejahr 2025 zu erwartenden verkehrlichen Strukturen am Flughafen München mit einem nach überzeugender Darstellung insbesondere des Gutachters der Beigeladenen vergleichsweise hohen Anteil von Kontinentalverkehr (etwa Verbindungen nach Süd- und Osteuropa) den Einsatz von vielfach (nur) mittelgroßem Fluggerät bedingen. Eine unmittelbare Vergleichbarkeit mit dem Verkehrsflughafen Frankfurt, der in weit größerem Umfang als der Verkehrsflughafen München auch der Abwicklung von Interkontinentalverkehr mit entsprechend größerem Fluggerät dient, ist insoweit nicht gegeben. Demensprechend betrug die Zahl der Passagiere pro Flugbewegung im Jahr 2012 in München (nur) 103 gegenüber 128 in Frankfurt. Die für das Prognosejahr 2025 angenommene Zahl von 105 Passagieren pro Flugbewegung am Verkehrsflughafen München erscheint vor diesem Hintergrund ebenfalls als plausibel und wurde von Klägerseite zudem nicht substanziiert infrage gestellt. Dessen ungeachtet stellt dieser Wert auf der Grundlage des methodischen Vorgehens des Gutachters der Beigeladenen ohnedies keine Grundlage für die Berechnung des Koordinierungseckwerts dar. Zu dem Gesichtspunkt der Erhöhung der Sitzladekapazität durch eine engere Bestuhlung der Flugzeuge wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter Ziff. 2.2.3 verwiesen. Bezüglich der Auslastung der Flugzeuge am Verkehrsflughafen München hat der Verkehrsgutachter schließlich nachvollziehbar dargelegt, dass der in München im Jahr 2012 zu verzeichnende Auslastungsgrad 75 Prozent betragen hat und unter Berücksichtigung auch verkehrsschwacher Zeiten kaum noch zu steigern ist. Auch insoweit ist für Fehlannahmen seitens des Gutachters nichts ersichtlich (vgl. auch bereits oben Ziff. 2.2.3).

409 Nach allem waren die klägerischen Beweisanträge zur Kapazität des am Verkehrsflughafen München bestehenden Zwei-Bahn-Systems bzw. zu der zur Bewältigung des bis zum Prognosejahr 2025 zu erwartenden Luftverkehrs erforderlichen Bahn-Kapazität abzulehnen (Beweisantrag Nr. II der Rechtsanwälte ***** und ******** vom 19.11.2013, Beweisantrag Nr. 4 gemäß Schriftsatz Rechtsanwältin *******-******* vom 18.11.2013 sowie Beweisanträge Nr. 1 bis 17 zum Komplex Planrechtfertigung der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013, soweit sie sich auf die genannten Kapazitätsfragen beziehen; vgl. auch bereits oben Ziff. 2.2.3). Die insoweit vorliegenden Untersuchungen, namentlich die quali-

tätsgesicherte Luftverkehrsprognose des Gutachters der Beigeladenen, wurden von Klägerseite nicht ernsthaft erschüttert.

410 2.2.5 Auch die vom Gutachter jeweils gegebenen Begründungen bzw. Erläuterungen zu den Ergebnissen der Luftverkehrsprognose sind insbesondere auf der Grundlage der unter Ziff. 2.2.1 bis 2.2.4 getroffenen Feststellungen nachvollziehbar und leiden nicht an durchgreifenden Mängeln. Jedenfalls bei komplexen Rechenwerken wie vorliegend setzt das Begründungserfordernis im Übrigen keine exakte „Nachrechenbarkeit“ voraus. In der Regel müssen lediglich die für die prognostische Einschätzung wesentlichen Erwägungen offen gelegt werden, wie es hier – jedenfalls unter Einschluss der umfangreichen ergänzenden Erläuterungen des Gutachters im Rahmen der Qualitätssicherung durch die ********** ********** *******-******* – in hinreichendem Umfang geschehen ist. Etwas anderes mag dann gelten, wenn ausnahmsweise konkrete Anhaltspunkte für Rechenfehler des Gutachters vorliegen (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 73 m.w.N.). Derartiges ist vorliegend jedoch weder hinreichend substanziiert vorgetragen noch sonst für den Senat ersichtlich.

411 2.3 Nicht ernsthaft in Zweifel steht, dass der um die planfestgestellte dritte Start- und Landebahn erweiterte Verkehrsflughafen München den im Prognosefall gestellten Kapazitätsanforderungen – mit einem Koordinierungseckwert von 120 (vgl. oben Ziff. 2.2.4) – in tatsächlicher bzw. technischer Hinsicht auch gerecht werden wird. Zum einen sind die diesbezüglich von Klägerseite geäußerten Zweifel hinsichtlich der Funktionalität und Verkehrsverteilung (überproportional hohe Auslastung der Südbahn) bzw. die klägerischen Befürchtungen zu einer erhöhten Störanfälligkeit des geplanten Drei-Bahn-Systems – etwa auch unter den Gesichtspunkten des ausreichenden Achsabstands zwischen den Bahnen oder der Vermeidung von Zusammenstößen am Boden – schon nicht hinreichend substanziiert. Zum anderen wurden Betriebskonzept und Funktionalität des geplanten Drei-Bahn-Systems – namentlich auch hinsichtlich der Verteilung der Starts und Landungen in den unterschiedlichen Betriebsrichtungen und zu unterschiedlichen Betriebszeiten auf die Bahnen sowie zu An- und Abflugstrecken und der Flughöhenstaffelung – in der mündlichen Verhandlung namentlich vom zuständigen Projektleiter der ********* ********** und ergänzend vom Gutachter der ********** *** ********** sowie vom Leiter der Anflugkontrolle am Flughafen München ausführlich und gut nachvollziehbar erläutert. Hierauf wird Bezug genommen (vgl. Niederschriften vom 23.4.2013, S. 13ff. und vom 24.4.2013, S. 6ff.; vgl. auch ******** **********, Funktionsnachweis der luftseitigen Verkehrsflüsse am Flugha-

fen München, 24.7.2007, S. 34ff.; vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 828ff. und S. 877ff.).

412 2.4 Die klägerische Rüge, der Beklagte habe die finanzielle und wirtschaftliche Entwicklung nicht bis zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses am 5. Juli 2011 – dem für die gerichtliche Entscheidung maßgeblichen Zeitpunkt – berücksichtigt, vermag der Senat nicht nachzuvollziehen. Der letzte im Rahmen einer umfassenden Qualitätssicherung zur Luftverkehrsprognose von den Gutachtern der ********** ********** *******-******* erstellte Endbericht stammt vom März 2011. Eine weitere abschließende Bearbeitungszeit von wenigen Monaten bis zum Erlass des – äußerst komplexen – streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses ist dem Beklagten ohne Weiteres zuzugestehen. Insoweit ist eine „Tagesaktualität“ eines umfangreichen Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich sämtlicher maßgeblicher Eingangsdaten in der Praxis nicht ohne jede Einschränkung zu erreichen. Dessen ungeachtet hat die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung insoweit unwidersprochen auch darauf hingewiesen, dass im Zeitraum unmittelbar vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses – namentlich im ersten Halbjahr 2011 – die Passagierzahlen um 13,4 Prozent und die Flugbewegungszahlen um 9,2 Prozent zugenommen haben (vgl. Niederschrift vom 5.11.2013, S. 12).

413 Soweit von Klägerseite darüber hinaus auch maßgeblich und in nicht unerheblichem Umfang auf nach Erlass des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses vom 5. Juli 2011 eingetretene Entwicklungen – namentlich etwa der Flugbewegungszahlen – Bezug genommen wird, ist ein weiteres Mal auf den auch hinsichtlich der Überprüfung der Verkehrsprognose entscheidungserheblichen Zeitpunkt des Bescheiderlasses am 5. Juli 2011 zu verweisen (vgl. hierzu oben Ziff. I.1). Gegenstand der gerichtlichen Prüfung kann – jedenfalls abgesehen von extrem gelagerten Fällen – ausschließlich die Frage sein, ob die der Planungsentscheidung zugrunde liegende Prognose den an sie gestellten Anforderungen genügt, nicht aber, ob die Prognose durch die spätere tatsächliche Entwicklung mehr oder weniger bestätigt oder widerlegt ist (vgl. BVerwG, U.v. 7.7.1978 – 4 C 79.76 – BVerwGE 56, 110/121f.). Für einen dergestalt extrem gelagerten Fall ist vorliegend nichts ersichtlich.

414 2.5 Die Planrechtfertigung für das streitgegenständliche Vorhaben entfällt vorliegend schließlich auch nicht deshalb, weil dem Ausbauvorhaben bei vorausschauender Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde unüberwindbare

finanzielle Schranken entgegenstünden (vgl. zu diesem Prüfungsgesichtspunkt im Rahmen der Planrechtfertigung BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 200 m.w.N.). Für derartige unüberwindbare finanzielle Hürden fehlt es – nicht anders als hinsichtlich eines von Klägerseite lediglich behaupteten fehlenden Realisierungswillens der Beigeladenen – an jeglichem konkreten Anhaltspunkt. Einen hinreichend konkreten Anhaltspunkt sieht der Senat insbesondere nicht in dem vom Kläger Bund Naturschutz dem Gericht vorgelegten Schreiben des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München vom 11. September 2009, wonach ohne eine Umwandlung der Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital, zu der die Landeshauptstadt München jedoch nicht bereit sei, nach Aussage der Geschäftsführung der Beigeladenen die Finanzierung der dritten Start- und Landebahn nicht dargestellt werden könne. Bei dieser Aussage handelt es sich nach Auffassung des Senats lediglich um eine Momentaufnahme aus dem internen Meinungsbildungsprozess der Beigeladenen, deren Vertreter in der mündlichen Verhandlung demgegenüber auf einen insoweit maßgeblichen späteren Beschluss der Gesellschafterversammlung der Beigeladenen vom 16. September 2011 hingewiesen haben, wonach die Finanzierung des planfestgestellten Vorhabens ausschließlich durch die Beigeladene erfolgen soll. Eine solche Finanzierung erscheint vor dem Hintergrund der auch in der mündlichen Verhandlung näher dargelegten und erörterten soliden wirtschaftlichen Gesamtsituation der Beigeladenen (vgl. hierzu im Einzelnen Niederschrift vom 20.3.2013, S. 7ff.; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 368ff.) keinesfalls unrealistisch. Für unüberwindbare finanzielle Schranken, die dem Bau einer dritten Start- und Landebahn entgegenstünden, ist hiernach nichts ersichtlich.

415 3. Auch die Festlegung der Planungsziele (Ziff. 3.1) und die fachplanerische Alternativenprüfung (Ziff. 3.2) leiden nicht unter beachtlichen Rechtsfehlern.

416 3.1 Gegen die vom Beklagten dem streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Planungsziele haben die Kläger durchgreifende Einwände nicht erhoben. Solche sind auch sonst nicht ersichtlich.

417 3.1.1 Die Planfeststellungsbehörde verfügt im Rahmen ihres planerischen Ermessens über einen weiten Spielraum bei der Festlegung von Planungszielen. Insoweit ist es nicht Aufgabe des Gerichts, durch eigene Ermittlungen anstelle der Planfeststellungsbehörde ersatzweise zu planen und sich hierbei gar von Erwägungen einer besseren Planung leiten zu lassen. Aufgabe des Gerichts ist es vielmehr, zu prüfen, ob rechtsfehlerfrei geplant wurde (vgl. nur BVerwG, U.v. 19.5.1998 – 4 A 9.97 – BVerwGE 107, 1/10). Rechtswidrig ist die Vorgehensweise

bei der Festlegung von Planungszielen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erst dann, wenn die von der Planfeststellungsbehörde als maßgebend angesehenen Zielsetzungen es im Verhältnis zu anderen an jeglichem Gewicht fehlen lassen, zu einer erkennbaren Disproportionalität der eingestellten Gewichte führen oder nur vorgeschobene Belange sind (vgl. BVerwG, U.v. 18.12.1998 – 4 A 10/97 – juris Rn. 30; vgl. auch BVerwG, B.v. 5.12.2008 – 9 B 29/08 – juris Rn. 5 m.w.N.; BayVGH, U.v. 24.11.2010 – 8 A 10.40022 – juris Rn. 133). Hierfür ist nichts ersichtlich.

418 Die Planfeststellungsbehörde leitet aus – von ihr als solchen bezeichneten – planerischen Leitfaktoren, namentlich der Sicherung der Drehkreuzfunktion des Verkehrsflughafens München, des bedarfsgerechten und leistungsfähigen Ausbaus sowie der Langfristigkeit der Ausbauplanung, konkrete Hauptplanungsziele ab. Diese abgeleiteten Hauptplanungsziele der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn sind – in quantitativer Hinsicht und wie bereits dargestellt – eine Kapazitätssteigerung von derzeit 90 auf 120 stündliche Flugbewegungen und in qualitativer Hinsicht eine hohe Servicequalität mit einer maximalen durchschnittlichen Verspätung von vier Minuten, eine kurze und planbare Umsteigezeit, die Gewährleistung eines (möglichst) unabhängigen Zweibahnsystems bei Ausfall bzw. bei Sperrung einer Bahn sowie eine geringe Störanfälligkeit bzw. eine hohe Verfügbarkeit des Bahnsystems. Als Neben- bzw. Teilziele der Verwirklichung des geplanten Vorhabens werden im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss die Flexibilität im Rahmen der Nutzung hinsichtlich der Betriebsrichtung für eine optimierte Verteilung der Starts und Landungen, ein hohes Sicherheitsniveau während der Rollvorgänge sowie bei Starts und Landungen, standardisierte Betriebsabläufe bzw. die Vermeidung einer Präferenzbildung bei der Nutzung, die Übereinstimmung der Planung mit den zukünftigen Anforderungen an die Luftverkehrsinfrastruktur, die Nachhaltigkeit des Ausbaus, die Sicherung des Wirtschaftsstandorts München sowie der Investitionsbereitschaft der Luftfahrtunternehmen und damit insbesondere die Sicherung von Arbeitsplätzen festgelegt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 696ff.).

419 3.1.2 Der klägerische Einwand, das Hauptplanungsziel in quantitativer Hinsicht, nämlich auf dem Verkehrsflughafen München die Kapazitäten dafür zu schaffen, 120 Flugbewegungen pro Stunde planbar abwickeln zu können (Koordinierungseckwert, vgl. § 27a Abs. 2 Satz 2 LuftVG), könne nicht für sich allein als „Ziel an sich“ gelten, geht ins Leere. Dieses Planungsziel steht nicht als „Ziel an sich“, sondern ergibt sich unmittelbar aus den im Rahmen der Luftverkehrsprog-

nose ermittelten Kapazitätsanforderungen zur Bewältigung der im Prognosefall an den Verkehrsflughafen München herangetragenen Luftverkehrsnachfrage. Auf die diesbezüglichen Darlegungen insbesondere unter Ziff. 2.2.3 und 2.2.4 wird verwiesen.

420 3.1.3 Keinen rechtlichen Bedenken unterliegt es, neben dem quantitativen Ziel der nachfragegerechten Kapazitätssteigerung zugleich auch qualitative Zielmaßstäbe an ein planfestzustellendes Vorhaben anzulegen. So ist es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Fernstraßenrecht nicht zu beanstanden, wenn sich mit Blick auf die hohe verkehrliche Bedeutung eines Vorhabens im nationalen und im transeuropäischen Netz und den mit dem Vorhaben zu bewältigenden Verkehrsmengen die Planfeststellungsbehörde für die höhere von mehreren in Betracht kommenden Entwurfsgeschwindigkeiten entscheidet. Ebenso wenig lässt es Abwägungsfehler erkennen, wenn sich die Planfeststellungsbehörde zur Abwendung betrieblicher Nachteile für einen erhöhten Querschnitt einer Fernstraße entscheidet (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – NVwZ 2009, 302 Rn. 149). Diese Rechtsprechung lässt sich auch auf die Planfeststellung für einen – wie hier – internationalen Verkehrsflughafen übertragen, bei der der Planfeststellungsbehörde mithin ebenfalls Zielsetzungen abwägungsfehlerfrei möglich sind, die die Leistungsfähigkeit des planfestgestellten Vorhabens zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auch in qualitativer Hinsicht sicherstellen.

421 3.1.3.1 Vor diesem Hintergrund unterliegt insbesondere das von der Planfeststellungsbehörde als einem planerischen Hauptziel herangezogene Vier-Minuten-Kriterium, wie es nach den überzeugenden Darlegungen des Beklagten wie der Beigeladenen bereits seit Anfang der 1960er-Jahre als Richtwert bzw. Grenzwert angewendet wird, keinen rechtlichen Bedenken (wie hier auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 532). Beim Vier-Minuten-Kriterium handelt es sich entgegen klägerischer Sichtweise nicht um einen übertriebenen Optimalwert, sondern um einen international anerkannten Wert, der nach ausführlicher und nachvollziehbarer Darlegung des Beklagten wie der Beigeladenen auch im Rahmen der mündlichen Verhandlung jedenfalls bei der strategischen Planung eines Flughafens als obere Grenze für die tolerierbare Verspätung betrachtet werden kann und insofern ein geeignetes Qualitätsmaß zur Festlegung der praktischen Kapazität eines Start- und Landebahnsystems darstellt (vgl. Niederschrift vom 18.4.2013, S. 13f.; vgl. auch ********* ******* *** ***** *** *********, Konfigurationsanalyse in Bezug auf Bahnkapazität und Windverhältnisse,

16.7.2007, S. 28f.; ********* ******* *** ***** *** *********, Stellungnahme vom 27.2.2012, S. 6ff.; ******** **********, Funktionsnachweis der luftseitigen Verkehrsflüsse am Flughafen München, 24.7.2007, S. 32; ******** **********, Stellungnahme vom 8.2.2012, S. 9f.; Wilken in Köhler, Ingenieurbau Verkehr – Straße, Schiene, Luft, Berlin 2001, S. 700f.). Die Einhaltung des Vier-Minuten-Kriteriums als Mittelwert gewährleistet hierbei nach empirischer Erfahrung, dass nahezu kein Flugzeug eine – flughafenbedingte – Verspätung von mehr als fünfzehn Minuten erleidet (vgl. auch ********** *** **********, Stellungnahme vom 2.4.2012, S. 2ff.). Ein flughafenbedingt höheres Verspätungsniveau – zumal eines europäisch bedeutsamen Drehkreuzes wie München (siehe hierzu auch unten Ziff. 5.2) – würde nach umfassender und nachvollziehbarer Darlegung insbesondere der Vertreter des ********* ******** *** ***** *** ********* wie der ********* ********** in der mündlichen Verhandlung das gesamte System des Flugverkehrs in Europa stören (vgl. Niederschrift vom 23.4.2013, S. 6ff.; vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 699ff.).

422 Dies kann insbesondere nicht mit dem Vortrag in Zweifel gezogen werden, dass in anderen Regionen Europas – namentlich etwa am Flughafen London-Heathrow – zum Teil fünf bis zehn Minuten als obere Grenze akzeptabler Verspätung üblich seien. Eine Akzeptanz derartiger Werte ist nicht maßstabbildend, sondern findet unter dem Druck einer wachsenden Nachfrage nach Flugbewegungen und der örtlich begrenzten Möglichkeiten zur Kapazitätserweiterung statt (vgl. auch ********* ******* *** **** *** *********, Konfigurationsanalyse in Bezug auf Bahnkapazität und Windverhältnisse, 16.7.2007, S. 28.). Etwas anderes ergibt sich auch nicht unter Hinweis darauf, dass das Verspätungsniveau am Flughafen München im internationalen Vergleich sehr gering sei. Eine hinsichtlich des gegenwärtigen Qualitätsstandards des Verkehrsflughafens München positive Feststellung hindert die Planfeststellungsbehörde nicht daran, das im Rahmen ihres planerischen Ermessens aus ihrer Sicht Erforderliche zu tun, um auch bei einem erweiterten Pistensystem ein niedriges Verspätungsniveau gewährleisten zu können. Dieses Ziel gilt zumal vor dem Hintergrund, dass nach nachvollziehbarer Darlegung des Vertreters des ********* ******** *** ***** *** ********* in der mündlichen Verhandlung das Verspätungsniveau am Flughafen München sich schon derzeit im erhöhten Bereich befindet (im Einzelnen vgl. Niederschrift vom 23.4.2013, S. 6f.). Zugleich kann auch der klägerische Einwand, wonach mit den Planungen für die dritte Bahn in Kauf genommen werde, dass sich die Flugzeit wegen längerer Rollwege (für Starts und Landungen auf der dritten Bahn) um etwa fünf Minuten verlängere und die zukünftige Servicequalität des Flughafens mit drei Bahnen und dem Vier-

Minuten-Kriterium mit dem derzeitigen Flughafen mit zwei Bahnen unter Anlegung eines „Neun-Minuten-Kriteriums“ vergleichbar sei, die Heranziehung des Vier-Minuten-Kriteriums als Planungsziel nicht in Zweifel ziehen. Eine sich im Zuge der Neukonfiguration eines Bahnsystems ergebende Verlängerung von Rollzeiten ist planbar und kann bei der Flugplangestaltung entsprechend berücksichtigt werden. Insoweit ist es methodisch nicht gerechtfertigt, eine Rollzeitverlängerung auf den durchschnittlichen Verzögerungswert zu addieren, um damit eine Verminderung der Servicequalität zu quantifizieren (vgl. ********* ******* *** ***** *** *********, Stellungnahme vom 27.2.2012, S. 23; ********** *** **********, Stellungnahme vom 2.4.2012, S. 7f.).

423 In der europäischen Flughafenplanung wird die praktische Kapazität vor diesem Hintergrund nach den nachvollziehbaren Darlegungen von Beklagtem und Beigeladener definiert als die durchschnittliche Anzahl von Bewegungen, die in einer Stunde auf einem Bahnsystem unter Wahrung einer mittleren Verspätung von vier Minuten pro Bewegung durchgeführt werden können (vgl. ********* ******* *** ***** *** *********, Konfigurationsanalyse in Bezug auf Bahnkapazität und Windverhältnisse, 16.7.2007, S. 27f.). Ausgehend hiervon und mit Blick darauf, dass vorliegend das – bedarfsgerechte – quantitative Planungsziel auf die Abwicklung von 120 Flugbewegungen pro Stunde gerichtet ist (Koordinierungseckwert), ist es folgerichtig, das Vier-Minuten-Kriterium nicht wie von klägerischer Seite gefordert auf ein Jahres- oder Normaltagesmittel zu beziehen, sondern auf die Situation innerhalb eines für den Koordinierungseckwert maßgeblichen Stundenintervalls. Auch der klägerische Verweis auf eine abweichende Handhabung in den USA ist vor dem Hintergrund grundlegend unterschiedlicher Planungs- und Betriebsweisen in den USA und in Europa nicht zielführend. Insoweit hat die Beigeladene nicht zuletzt nachvollziehbar dargelegt, dass der in den USA vorherrschende Sichtflugbetrieb nicht mit dem in Deutschland praktizierten Instrumentenflugbetrieb vergleichbar ist, der etwa höhere Staffelungsabstände zwischen den Flugzeugen erfordert (vgl. zum Ganzen auch ********* ******* *** ***** *** *********, Stellungnahme vom 27.2.2012, S. 5). Hinzu kommt, dass in den USA im Wesentlichen keine Flughafenkoordination durch Zuteilung von Slots stattfindet, was zu gegenüber europäischen Flughäfen signifikant höheren durchschnittlichen Verspätungen führt (vgl. ********** *** **********, Stellungnahme vom 2.4.2012, S. 9).

424 Rechtsfehler sind auch hinsichtlich der Wahl des Planungsteilziels einer kurzen und planbaren Umsteigezeit von 30 Minuten (Minimum Connecting Time) nicht erkennbar. Der Beklagte wie die Beigeladene weisen in überzeugender Weise da-

rauf hin, dass es sich bei der Minimum Connecting Time um ein wesentliches Kriterium der Funktionsfähigkeit eines Luftverkehrsdrehkreuzes handelt, das etwa schon deshalb wesentlich die Wettbewerbsfähigkeit eines Hub-Flughafens mitbestimmt, weil die Umsteigezeit in das elektronische Reservierungssystem für Umsteigeflüge eingegeben wird und für die Marktchancen des jeweiligen Flugangebots im Hinblick auf die Gesamtreisezeit eine nicht geringe Bedeutung hat (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 537ff.). Zudem weist der Beklagte im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss nachvollziehbar darauf hin, dass im bestehenden Terminal 2 des Verkehrsflughafens München derzeit eine Minimum Connecting Time von 30 Minuten erreicht wird und sich dieser Wert durch den Flughafenausbau nicht verschlechtern soll (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 700f.). Von einem „überzogenen“ Kriterium kann mithin entgegen klägerischer Auffassung keine Rede sein.

425 3.1.3.2 Hinsichtlich der geringen Störanfälligkeit bzw. der hohen Verfügbarkeit des Bahnsystems als weiterem planerischem Hauptziel ist der klägerische Einwand einer nicht bestehenden Störanfälligkeit unter Hinweis darauf, dass die beiden vorhandenen Bahnen eine jährliche Nutzbarkeit von 99,991% aufwiesen, schon deshalb unbehelflich, weil der auf Seite 702 des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses angesprochene Nutzbarkeitsfaktor in Höhe von 99,991% nur denjenigen Prozentsatz der Zeit bezeichnet, während der die Nutzung eines Bahnsystems aufgrund der sogenannten rechtwinkligen Schrägwindkomponente nicht eingeschränkt ist. Weitere maßgebliche Einflussfaktoren wie reduzierte Sichtweiten (z.B. durch Nebel) oder nicht zuletzt die Durchführung des Winterdiensts führen zu weiteren nicht unerheblichen Ausfallzeiten (vgl. ********* ***-**** *** ***** *** *********, Konfigurationsanalyse in Bezug auf Bahnkapazität und Windverhältnisse, 16.7.2007, S. 26). So hat etwa im Winter 2005/2006 die Dauer von Bahnsperrungen aufgrund von Winterdienst fast 58 Stunden betragen (vgl. ********** *** **********, Nachweis der erforderlichen Länge der 3. Start- und Landebahn, 11.8.2007, S. 12). Diese Sperrdauer lässt sich durch organisatorische Maßnahmen – wie einem höheren Einsatz von Personal und Technik – lediglich in begrenztem Umfang verkürzen. Nur am Rande sei im Übrigen darauf hingewiesen, dass in anderem Zusammenhang von Klägerseite im Gegensatz zum bestehenden Zwei-Bahn-System eine erhöhte Störanfälligkeit des geplanten Drei-Bahn-Systems gerade behauptet wird (vgl. oben Ziff. 2.3).

426 3.1.3.3 Das weitere planerische Hauptziel des Beklagten, bei Ausfall oder Sperrung einer Bahn ein (möglichst) unabhängiges Zwei-Bahn-System zu gewähr-

leisten, kann insbesondere mit dem Einwand, dass eine einzelne der bereits vorhandenen 4000-Meter-Bahnen jederzeit ohne Kapazitätsprobleme in der Lage sei, den gesamten startenden „Heavy“-Verkehr, der eine entsprechende Bahnlänge benötigt, in der Zeit einer Bahnsperrung aufzunehmen, nicht durchgreifend infrage gestellt werden. Das planerische Ziel, bei Ausfall oder Sperrung einer Bahn ein (möglichst) unabhängiges Zwei-Bahn-System zu gewährleisten, richtet sich nämlich nicht lediglich auf die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs an sich, sondern soll für den Fall der Sperrung einer Bahn auch ein weiterhin möglichst hohes Serviceniveau gewährleisten. Jedenfalls gemessen am dargelegten gerichtlichen Prüfungsmaßstab (vgl. oben Ziff. 3.1.1) ist diese Zielsetzung nicht zu beanstanden.

427 3.1.3.4 Nicht ernsthaft infrage gestellt werden kann auch die planerische Zielsetzung eines hohen Sicherheitsniveaus während der Rollvorgänge sowie bei Starts und Landungen (Nebenziel). Zu Recht verweist insbesondere die Beigeladene darauf, dass es nicht zu beanstanden ist, wenn der Beklagte sein planerisches Ermessen darauf lenkt, dass der Verkehrsflughafen München – auch und gerade unter Einbeziehung einer dritten Start- und Landebahn – so sicher wie möglich betrieben wird. Dessen ungeachtet fehlt es dafür, dass die durch eine dritte Start- und Landebahn grundsätzlich wachsende Komplexität des Flughafensystems im Ergebnis auch zu Sicherheitseinbußen führen kann, an konkreten Anhaltspunkten (vgl. auch oben Ziff. 2.3). Hinsichtlich des besonderen Aspekts der Sicherheit im Zusammenhang mit der geplanten Startbahnlänge von 4000 Metern wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziff. 3.3.1 zur Dimensionierung des Vorhabens verwiesen.

428 3.1.3.5 Entgegen klägerischer Darstellung handelt es sich bei der „betrieblichen Funktionalität“ um kein im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegtes planerisches Ziel und insoweit auch um kein Ausschlusskriterium im Rahmen der fachplanerischen Alternativenprüfung. Als solches wurde es vom Beklagten auch nicht angewandt. Ungeachtet dessen trifft auch die weitere klägerische Kritik, wonach die betriebliche Funktionalität erst nach der Auswahl einer Variante von Relevanz sei, nicht zu. In nachvollziehbarer Weise weist der Beklagte mit Blick auf die Effizienz betrieblicher Abläufe vielmehr darauf hin, dass die Funktionalität einer Bahnvariante auch untrennbar mit ihrer Lage – etwa dem Achsabstand zu einer bestehenden Bahn – verbunden ist. Insoweit ist gegen die Heranziehung des Gesichtspunkts der betrieblichen Funktionalität als einem unter mehreren und vom Beklagten relativ schwach gewichteten Kriterium im Rahmen der Alternativenprüfung nichts zu erinnern (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 751f.).

429 3.1.4 Auch gegen das – Quantität wie Qualität betreffende – Nebenziel der Nachhaltigkeit des Ausbaus ist rechtlich nichts zu erinnern. Vielmehr erscheint es als ein Gebot planerischer Vernunft, ein plangerechtfertigtes – und als solches nicht überdimensioniertes – Vorhaben möglichst so zu konzipieren, dass weitere Entwicklungsperspektiven nicht abgeschnitten werden (vgl. auch BVerwG, U.v. 5.12.1986 – 4 C 13/85 – BVerwGE 75, 214/241ff.; U.v. 20.4.2005 – 4 C 18.03 – juris Rn. 27). Der Betreiber eines Flughafens muss sich insoweit nicht auf kurzfristig gerade noch genügende Minimallösungen verweisen lassen, wenn ein Ausbaubedarf feststeht. Vielmehr rechtfertigt ein nachgewiesener Ausbaubedarf eine zukunftsorientierte Gestaltung, die es dem betreffenden Flughafen ermöglicht, sich im Wettbewerb mit konkurrierenden Flughäfen zu behaupten (wie hier auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 562).

430 3.2 Die klägerischen Einwände gegen die auf der Grundlage rechtmäßiger Planungsziele durchgeführte fachplanerische Alternativenprüfung vermögen ebenfalls nicht durchzugreifen.

431 3.2.1 Im Rahmen der fachplanerischen Alternativenprüfung ist es Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, sich ein wertendes Gesamturteil über in Betracht kommende Planungsalternativen zu bilden und dabei einen Belang einem anderen vorzuziehen. Gerichtlicher Kontrolle ist die Variantenauswahl nur begrenzt zugänglich. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde sind nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vielmehr erst überschritten, wenn eine andere Alternative sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Alternative darstellen würde, sich diese Lösung der Behörde also hätte aufdrängen müssen (BVerwG, U.v. 28.1.2009 – 7 B 45/08 – NVwZ 2009, 521 Rn. 31 unter Bezugnahme auf B.v. 12.4.2005 – 9 VR 41.04 – NVwZ 2005, 943/947; U.v. 30.1.2008 – 9 A 27/06 – NVwZ 2008, 678 Rn. 36).

432 Von einer Alternative kann jedoch dann nicht mehr gesprochen werden, wenn eine Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft. Dies ist namentlich der Fall, wenn ein mit dem Vorhaben verbundenes wesentliches Ziel mit einer Alternative nicht erreicht werden kann (BVerwG, B.v. 16.7.2007 – 4 B 71/06 – juris Rn. 42 m.w.N). Zumutbar ist es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante,

die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbstständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (BVerwG, U.v. 17.1.2007 – 9 A 20/05 – BVerwGE 128, 1 Rn. 143).

433 Bei der fachplanerischen Alternativenprüfung kann die Planfeststellungsbehörde in Stufen vorgehen. So entspricht es ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wenn die Planfeststellungsbehörde bei der Alternativenprüfung in einer ersten Stufe diejenigen Varianten ausscheidet, die nicht näher zu untersuchen sind, weil sie bereits nach einer Grobanalyse die Kapazitätsanforderungen eindeutig verfehlen oder sonst nicht geeignet sind, die Planungsziele in zumutbarer Weise zu erfüllen (vgl. nur BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 u.a. – NVwZ 2012, 1314 Rn. 128 m.w.N).

434 3.2.2 Ausgehend von diesen Maßgaben hat die Planfeststellungsbehörde vorliegend die Nullvariante – im Rahmen der Durchführung einer Grobanalyse – abwägungsfehlerfrei ausgeschieden. Zur Überzeugung des Senats würde entgegen klägerischer Auffassung insbesondere das Haupt-Planungsziel der Kapazitätssteigerung auf 120 planbare stündliche Flugbewegungen mit der Nullvariante offensichtlich nicht erreicht. Das derzeit vorhandene Zwei-Bahn-System ist – wie bereits im Rahmen der Planrechtfertigung im Einzelnen dargelegt – nicht in der Lage, die im Prognosejahr 2025 im Basisszenario zu erwartende Verkehrsnachfrage (590.000 Flugbewegungen) am Verkehrsflughafen München abzuwickeln (vgl. oben Ziff. 2.2.3, 2.2.4 und 2.3). Wie ebenfalls bereits dargestellt, kommt im Kontext des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses zugleich eine dirigistische Lenkung des an den Flughafen München herangetragenen Verkehrsbedarfs nicht in Betracht (vgl. oben Ziff. 2.2.4). Schon insoweit unterliegt – neben einer Reihe weiterer, vom Beklagten angeführter Gründe – auch das Ausscheiden von als solchen bezeichneten „externen“ Varianten (Verlagerung von Flugverkehr auf andere Flugplätze) keinen Bedenken (vgl. oben Ziff. 2.2.4; vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 721ff.).

435 3.2.3 Hinsichtlich der vom Beklagten durchgeführten Grobanalyse bemängelt die Klägerseite neben dem Ausscheiden der Nullvariante auch, dass es einer intensiveren Prüfung von Varianten, die mit Abstrichen am Zielerreichungsgrad verbunden wären – namentlich der geprüften zentralen, zwischen den bereits bestehenden Start- und Landebahnen angeordneten Bahnlagen (Varianten 24 und 25) – bedurft hätte. Diese Kritik vermag nicht durchzugreifen. Vielmehr ergibt sich,

dass die zentralen Bahnlagen (Varianten 24 und 25) das quantitative Haupt-Planungsziel der Kapazitätssteigerung der stündlichen Flugbewegungen auf 120 deutlich verfehlen. So ist nach den nachvollziehbaren Ergebnissen der durchgeführten Konfigurationsanalyse auf diesen Bahnlagen nur eine maximale stündliche Flugbewegungszahl zwischen 102 und 114 zu erwarten (vgl. ********* ******* *** **** *** *********, Konfigurationsanalyse in Bezug auf Bahnkapazität und Windverhältnisse, 16.7.2007, S. 65). Zudem weist der Planfeststellungsbeschluss (S. 742) zu Recht darauf hin, dass die Varianten 24 und 25 nur in Richtung We-sten betrieben werden könnten. Starts in umgekehrter Richtung wären aufgrund der gegebenen Hindernissituation (bestehende Terminals und Tower) ausgeschlossen. Landungen wären jeweils aufgrund der Notwendigkeit, für etwaige Fehlanflüge ein Durchstarten sicherzustellen, überhaupt nicht möglich. Insoweit verfehlen die Varianten 24 und 25 auch die Nebenziele der Flexibilität im Rahmen der Nutzung hinsichtlich der Betriebsrichtung für eine optimierte Verteilung der Starts und Landungen sowie der standardisierten Betriebsabläufe bzw. der Vermeidung einer Präferenzbildung bei der Nutzung. Ungeachtet dieser mehrfachen Zielverfehlung kommt noch hinzu, dass die zentralen Bahnlagen nur im Rahmen einer völligen Neuordnung des Mittelbereichs des Verkehrsflughafens München zu verwirklichen wären und ein solch drastischer Eingriff in den Bestand eines sich in Betrieb befindlichen Flughafens für die Beigeladene und betroffene Fluggäste unzumutbar wäre (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 560f.).

436 Entgegen klägerischer Darstellung kann auch nicht die Rede davon sein, dass die nicht-parallelen Bahnlagen 15 und 17 mit zu pauschaler Begründung verworfen worden sind. Vielmehr verweist der Planfeststellungsbeschluss (S. 734f.) in nachvollziehbarer Weise insbesondere auf die hohen Nutzungseinschränkungen nicht paralleler Bahnlagen durch Querwinde. So ergibt sich gegenüber dem bestehenden Bahnsystem mit einem – wie bereits angesprochen (vgl. oben Ziff. 3.1.3.2) – Nutzbarkeitsfaktor in Höhe von 99,991 Prozent bei Variante 15 ein Nutzbarkeitsfaktor von 97,76 Prozent und bei Variante 17 von nur 95,24 Prozent. Ein Nutzungsausfall von 0,84 Prozent brächte nach nachvollziehbarer sachverständiger Darstellung jedoch rechnerisch drei Ausfalltage pro Jahr allein durch Windeinflüsse mit sich. Diese hohen Nutzungseinschränkungen führen nachvollziehbar zur Ungeeignetheit für die Ausbauplanung (vgl. ********* ******* *** ***** *** *********, Konfigurationsanalyse in Bezug auf Bahnkapazität und Windverhältnisse, 16.7.2007, S. 60). Hinzu kommt, dass die Bahnlagen 15 und 17 zur Gewährleistung der Unabhängigkeit vom bestehenden Parallelbahnsystem nur als Start-, nicht jedoch als Landebahnen betrieben werden könnten (vgl. ********* ******* ***

***** *** *********, Konfigurationsanalyse in Bezug auf Bahnkapazität und Windverhältnisse, 16.7.2007, S. 50). Dies wiederum würde dem planerischen Nebenziel der standardisierten Betriebsabläufe bzw. der Vermeidung einer Präferenzbildung bei der Nutzung nicht gerecht.

437 Der Beklagte hat bei der fachplanungsrechtlichen Alternativenprüfung die mit der jeweiligen Variante verbundenen Lärmbelastungen – innerhalb der Kategorie „Auswirkungen auf Personen“ – in angemessener Weise berücksichtigt. Namentlich gilt dies entgegen klägerischer Auffassung auch hinsichtlich von hohen Lärmbelastungen mit einem äquivalenten Dauerschallpegel über 65 dB(A), die im Verhältnis zu einer Belastung im Pegelbereich von 55 bis 60 dB(A) vom Beklagten vierfach und über 70 dB(A) achtfach gewichtet worden sind (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 764f.; zur Vermeidung besonders intensiver Lärmbetroffenheiten vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 778). Hinsichtlich der von Klägerseite als ebenfalls defizitär gerügten Berücksichtigung des Bodenlärms im Rahmen der Variantenprüfung verweist der Beklagte in nachvollziehbarer Weise darauf, dass hinsichtlich des Bodenlärms keine relevanten Unterschiede zwischen den Bahnlagen resultieren, das Kriterium des Bodenlärms sich also weitgehend variantenneutral verhält (vgl. auch ********* ******* ****, Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn, 14.8.2007, S. 34). Sonstige durchgreifende Mängel der Alternativenprüfung im Zusammenhang mit den vom Beklagten umfassend gewürdigten Belangen des Lärmschutzes wurden von Klägerseite weder hinreichend substanziiert vorgetragen noch sind solche sonst ersichtlich. Insbesondere ist auch nicht ersichtlich, dass hinsichtlich der Gewährleistung der Vergleichbarkeit der Varianten methodische Mängel aufgetreten wären (vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 748ff., S. 762ff. und S. 778ff.).

438 Entgegen klägerischer Darlegung trifft es schließlich nicht zu, dass in die Bewertung der Varianten – in einer zweiten und dritten Untersuchungsstufe der fachplanerischen Alternativenprüfung – keine Naturschutzkriterien mit eingeflossen seien. Auf der zweiten Untersuchungsstufe wurden Naturschutzkriterien vom Beklagten im Rahmen des Gesichtspunkts der Flächeninanspruchnahme vielmehr differenziert und ausführlich gewürdigt. Der festgestellte Eingriff in Natura-2000-Gebiete wurde hierbei mit einem hohen Faktor gewichtet (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 766ff.). Auf der dritten Untersuchungsstufe wurden die Auswirkungen der Vorhabensalternativen unter anderem hinsichtlich der Schutzgüter der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der besonders geschützten Gebiete ausführlich betrachtet und bewertet (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 775ff.). Unabhän-

gig von der fachplanerischen Alternativenprüfung – und mithin von dieser auch nicht determiniert – hat der Beklagte darüber hinaus die nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG gebotene naturschutzrechtliche Alternativenprüfung durchgeführt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1662ff.; siehe hierzu unten Ziff. 13.1.3). Die von Klägerseite – verbunden mit der Anregung zur Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union – im vorliegenden Zusammenhang aufgeworfene Fragestellung zu Anforderungen des Art. 6 Abs. 4 Satz 1 FFH-RL an das Prüfprogramm der Planfeststellungsbehörde bewertet deren Prüfung fehlerhaft und bedarf hiernach keiner Entscheidung (Vorlageanregung gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 19.11.2013).

439 3.3 Auch hinsichtlich der Dimensionierung des planfestgestellten Vorhabens ergeben sich keine durchgreifenden Rechtsfehler des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses. Dies betrifft namentlich die Länge der geplanten dritten Start- und Landebahn, die Berücksichtigung von Achsabständen, die Größe der Enteisungsflächen und die Dimensionierung des erweiterten Vorfelds.

440 3.3.1 Auch nach ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. insbesondere Niederschrift vom 14.5.2013, S. 5ff.) hat sich die Auffassung der Kläger, dass sich die rechtmäßigen Planungsziele mit einer kürzeren dritten Start- und Landebahn als der planfestgestellten Bahn-Variante mit einer Länge von 4000 Metern erreichen ließen, als unzutreffend erwiesen. Eine kürzere dritte Start- und Landebahn verfehlte vielmehr kumulativ mehrere Planungsziele. Namentlich werden die Planungsziele der Einhaltung des Vier-Minuten-Kriteriums, die Gewährleistung eines (möglichst) unabhängigen Zweibahnsystems bei Ausfall bzw. bei Sperrung einer Bahn sowie das Nebenziel eines hohen Sicherheitsniveaus während der Rollvorgänge sowie bei Starts und Landungen bei einer Verkürzung der geplanten Bahn nicht erreicht.

441 Hinsichtlich der Einhaltung des Vier-Minuten-Kriteriums als einem qualitativen Hauptziel (vgl. oben Ziff. 3.1.3.1) ergibt sich unter Zugrundelegung der insoweit nicht substanziiert infrage gestellten Feststellungen des Planfeststellungsbeschlusses (S. 810ff.) für das Szenario der Verlegung von fünf Abflügen von Luftfahrzeugen der Kategorie „Heavy“ von der geplanten dritten Start- und Landebahn auf die bestehende Nordbahn ein durchschnittlicher Verzögerungswert von vier Minuten und drei Sekunden (Betriebsrichtung West) bzw. von vier Minuten und sieben Sekunden (Betriebsrichtung Ost) und damit eine Überschreitung des Vier-Minuten-Kriteriums. Eine solche Verlegung schwerer Luftfahrzeuge wäre bei einer

Verkürzung der geplanten dritten Bahn wegen der von derartigen Flugzeugen benötigten Startbahnlänge von 4000 Metern erforderlich. Dass es sich bei der festgestellten Erhöhung des durchschnittlichen Verzögerungswerts um eine nicht lediglich marginale Verschiebung handelt, hat nicht zuletzt der Gutachter der ********** *** ********** nachvollziehbar deutlich gemacht (vgl. ********** *** **********, Stellungnahme vom 2.4.2012 zum Vier-Minuten-Kriterium, S. 9f.; näher zum Ganzen ******** **********, TAAM 108, 30.12.2010, insbesondere S. 48f.). Zu dem weiteren klägerischen Einwand, die Untersuchungen hätten die Fallkonstellation, bei der Flugzeuge der Typenklasse „Heavy“ die dritte Bahn überhaupt nicht benutzen, nicht in Betracht gezogen, verweist der Beklagte nachvollziehbar darauf, dass sich hieraus ein noch höheres Maß an Verzögerungen ergäbe.

442 Bei einer Verkürzung der Bahn würde nach Überzeugung des Senats auch das weitere Hauptziel der Gewährleistung eines (möglichst) unabhängigen Zweibahnsystems bei Ausfall bzw. bei Sperrung einer Bahn verfehlt. Dies ergibt sich daraus, dass eine verkürzte Piste – wie soeben dargelegt – nicht für Starts aller Luftfahrzeugmuster geeignet ist (vgl. auch ******** ****, Qualitätskontrolle im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für eine 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München – Erforderliche Startbahnlänge, 8.7.2010, S. 50f.) und insoweit bei Ausfall einer der Bahnen auf den dann verbleibenden zwei Bahnen kein uneingeschränkter Betrieb hinsichtlich sämtlicher Luftfahrzeugmuster im „Mixed Mode“ (Abwicklung sowohl von Starts als auch von Landungen) mehr möglich ist. Dies führt nach einer von der ********* ********** durchgeführten Simulation nachvollziehbar zu signifikanten Erhöhungen der eintretenden Verzögerungen (vgl. ******** **********, TAAM 109, 30.12.2010, S. 43ff.). Auch im Rahmen der durch die ******** **** durchgeführten Qualitätskontrolle wurde nachvollziehbar festgestellt, dass durch eine Verkürzung der geplanten dritten Start- und Landebahn Einschränkungen in Bezug auf den Mischbetrieb aufträten, die wiederum zu Einschränkungen der kapazitiven Leistungsfähigkeit führten (******** ****, Qualitätskontrolle im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für eine 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München – Erforderliche Startbahnlänge, 8.7.2010, S. 13). Diese Feststellungen werden auch nicht dadurch infrage gestellt, dass sich das Ausmaß der zeitlichen Sperrung einer Bahn aus Anlass der Durchführung des Winterdiensts durch intensiveren Einsatz von Räumfahrzeugen und Personal zu einem gewissen Grad reduzieren ließe. Die vollständige Vermeidbarkeit winterdienstbedingter Sperrungen ergibt sich hieraus nicht. Im Übrigen kommt eine Vielzahl weiterer Ursachen für die Notwendigkeit der Sperrung einer Bahn in Betracht.

Lediglich ergänzend wird noch darauf hingewiesen, dass der von Klägerseite in diesem Zusammenhang ebenfalls vorgetragene Gedanke, die geplante dritte Bahn ausschließlich als – verkürzte – Startbahn zu nutzen, mit dem vom Beklagten rechtmäßig verfolgten Neben- bzw. Teilziel der „Flexibilität im Rahmen der Nutzung hinsichtlich der Betriebsrichtung für eine optimierte Verteilung der Starts und Landungen“ nicht zu vereinbaren wäre. Entsprechendes gilt auch hinsichtlich des Neben- bzw. Teilziels der „standardisierten Betriebsabläufe“ bzw. der „Vermeidung einer Präferenzbildung bei der Nutzung“.

443 Bei einer Verkürzung der geplanten dritten Start- und Landebahn würde auch das selbständige Nebenziel eines hohen Sicherheitsniveaus während der Rollvorgänge sowie bei Starts und Landungen nur mit gravierenden Abstrichen erreicht. Der klägerische Einwand, wonach eine kürzere Bahn keinen nachweisbaren Effekt auf die Sicherheit des Flugbetriebs habe, geht fehl. Aus den auch in der mündlichen Verhandlung umfassend erläuterten gutachterlichen Untersuchungen zur Startbahnlänge geht in für das Gericht nachvollziehbarer Weise hervor, dass im Falle der Verkürzung der geplanten dritten Bahn geringere Reserven hinsichtlich der Streckendifferenz zwischen erforderlicher und verfügbarer Start- bzw. Landestrecke zur Verfügung stünden (vgl. Niederschrift vom 14.5.2013, S. 8f. und S. 11). Dies hätte nachvollziehbar zur Konsequenz, dass bei Eintritt eines bei einer verkürzten Bahn jedenfalls in der Tendenz wahrscheinlicheren Overrun-Ereignisses – unabhängig von dessen Ursache – mit schwereren Konsequenzen eines solchen Ereignisses zu rechnen wäre (vgl. ********** *** **********, Ergänzender Sicherheitsaspekt langer Start-/Landebahnen, 11.7.2010, S. 6ff., insbesondere S. 11; Stellungnahme vom 2.2.2012 zur Bahnlänge, S. 7ff.; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 807 und S. 815f.). In diesem Sinn führt im Übrigen auch bereits der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern für die Errichtung des Verkehrsflughafens München vom 8. Juli 1979 (S. 322) aus, dass eine Bahnlänge von 4000 Metern den sehr hoch zu bewertenden Sicherheitsvorteil bietet, dass bei einem eventuell notwendig werdenden Startabbruch noch eine ausreichende Rollstrecke für den Abbremsvorgang vorhanden ist. Die von Klägerseite noch angeführte vergleichsweise geringe Wahrscheinlichkeit für einen Fluggast, bei einem Overrun-Vorfall zu Schaden zu kommen, vermag den Sicherheitsgewinn einer längeren Bahn nicht in Zweifel zu ziehen. Dem Beklagten bzw. der Beigeladenen ist es – auch unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit – nicht verwehrt, ein besonders hohes Sicherheitsniveau anzustreben (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 573).

444 Zugleich ergibt sich in ebenso nachvollziehbarer Weise aus einer weiteren, ebenfalls in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 14.5.2013, S. 6f. und S. 11) erläuterten gutachterlichen Stellungnahme, dass eine Startbahnlänge von 4000 Metern – druckhöhenbereinigt und temperaturbereinigt – im weltweiten Vergleich keine Ausnahme bei den Flugplätzen der Größenordnung des Verkehrsflughafens München darstellt (vgl. ********** *** **********, Länge von Start-/Landebahnen im internationalen Vergleich, 31.8.2010, S. 4ff., insbesondere S. 14; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 817). Eines druckhöhen- und temperaturbereinigten Vergleichs bedarf es im Hinblick auf die unter unterschiedlichen naturräumlichen Bedingungen im Bereich des jeweiligen Flughafens (insbesondere dessen Höhenlage) verschieden effektiv arbeitenden Flugzeugtriebwerke. Hiernach verfügt bereits im nationalen Vergleich der Verkehrsflughafen Frankfurt über drei (von insgesamt vier) Bahnen mit jeweils einer äquivalenten Bahnlänge von 4420 Metern. In Europa verfügt etwa der Verkehrsflughafen Amsterdam über vier (von insgesamt sechs) Bahnen mit einer äquivalenten Bahnlänge von über 4000 Metern. Vor diesem Hintergrund handelt es sich bei der planfestgestellten dritten Start- und Landebahn für den Flughafen München entgegen klägerischer Sichtweise auch hinsichtlich der Länge der Bahn um keinen Sonderfall oder eine Maximalplanung. Welche durchgreifenden methodischen Fehler namentlich die gutachterliche Untersuchung zu Sicherheitsaspekten langer Start- bzw. Landebahnen aufweisen soll, vermögen die Kläger schließlich nicht hinreichend substanziiert deutlich zu machen.

445 3.3.2 Soweit von klägerischer Seite hinsichtlich der Dimensionierung des planfestgestellten Vorhabens über die geplante Länge der dritten Bahn hinaus gerügt wird, dass hinsichtlich der Kriterien für den Achsabstand der Größe der Enteisungsflächen ein zu großes Gewicht beigemessen worden sei, zeigt auch dieser Einwand keinen Fehler der Planfeststellung auf. Der Beklagte hat insoweit nachvollziehbar dargestellt, dass sich der Achsabstand ausschließlich nach der einschlägigen Empfehlung der International Civil Aviation Organization (ICAO) richtet, deren Beachtung einen unabhängigen Betrieb paralleler Start- und Landebahnen ermöglicht (vgl. ICAO, Annex 14, Volume I, Nr. 3.1.11). Die Rüge, die Vorfeldplanung sei überdimensioniert, wurde nicht hinreichend substanziiert und auch in der mündlichen Verhandlung nicht näher dargestellt. Wie im Planfeststellungsbeschluss (S. 848ff.) im Einzelnen ausgeführt wird, wurde auf der Grundlage des Prognoseflugplans für das Jahr 2025 für den Verkehr im Bereich des Terminals 2 – bezogen auf die Flugzeugklasse C (Luftfahrzeug mit einer Flügel-Spannweite bis 36 Meter; vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 851) – in nachvollziehbarer Weise

ein Bedarf von 112 Vorfeldpositionen ermittelt. Hieraus ergibt sich, dass 78 Flugzeugabstellpositionen zusätzlich zu schaffen sind. Maßgeblich für die Bemessung war hierbei der typische Spitzentag (vgl. hierzu oben Ziff. 2.2.4). Dabei soll in der typischen Spitzenstunde unter Zugrundelegung des zu erwartenden Flugzeugmix für alle Flugzeuge ein eigener Abstellplatz zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wird eine Reserve von elf Flugzeugstellplätzen für Flugzeuge der Flugzeugklasse C vorgesehen. Eine derartige – als zurückhaltend zu betrachtende – Reserve in der Größenordnung von zehn Prozent im Verhältnis zum typischen Spitzentag unterliegt keinen rechtlichen Bedenken (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 225, wonach ein Sicherheitszuschlag von 20 Prozent unbedenklich ist).

446 Für nicht durchgreifend erachtet der Senat auch die Infragestellung des vom streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss umfassten Satelliten-Terminals B als nichtselbständige Ergänzung zum bestehenden Terminal 2. Die klägerische Überlegung, dass Fluggäste auch im Rahmen einer Vollauslastung des bestehenden Terminals 1 abgewickelt werden könnten, das seit der Eröffnung des Terminals 2 erhebliche Überkapazitäten aufweise, erweist sich als nicht tragfähig. Insoweit legt die Beigeladene vielmehr im Einzelnen nachvollziehbar dar, dass das Terminal 1 derzeit über eine planbare Kapazität von 17 Millionen Passagieren pro Jahr verfügt. Das bestehende Terminal 2 ist hiernach auf eine Kapazität von etwa 25 Millionen Passagieren ausgelegt (Gesamtkapazität mithin 42 Millionen Passagieren pro Jahr). Nach der Luftverkehrsprognose 2010 werden für den Planungsfall 2025 jedoch 58,2 Millionen Passagiere erwartet. Im Übrigen ist es für den Senat auch nachvollziehbar, dass es im Hinblick auf das Planungsteilziel einer kurzen Umsteigezeit (vgl. oben Ziff. 3.1.3.1) der räumlichen Nähe zwischen Abstellpositionen einerseits und Abfertigungsgebäude andererseits bedarf. Hinzu kommt, dass ohne den über ein unterirdisches Zubringersystem erschlossenen Terminal-Satelliten B nach nachvollziehbarer Darstellung der flüssige Rollverkehr von Flugzeugen sowie von Betriebs- und Zubringerfahrzeugen erheblich eingeschränkt wäre, was wiederum die Standzeiten der abzufertigen Flugzeuge erheblich verlängern und damit einen Bedarf an zusätzlichen Flugzeugabstellpositionen bzw. an zusätzlicher Vorfeldfläche erzeugen würde (vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 876f.). Soweit schließlich noch die Erforderlichkeit eines von der streitgegenständlichen Planfeststellung ebenfalls umfassten, aus abgetragenem Bodenmaterial zu errichtenden und privates Grundeigentum der Kläger ***** in Anspruch nehmenden Aussichtshügels infrage steht, wird auf die Darlegungen

unter Ziff. 11.1 (unmittelbare Betroffenheit privaten Grundeigentums) sowie unter Ziff. 12.1.2 (kommunale Planungshoheit) verwiesen.

447 4. Die planfestgestellte Variante der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München steht auch mit den Maßgaben der Raumordnung in Einklang.

448 4.1 Nach Ziel B V 1.6.1 des als Rechtsverordnung erlassenen, hier maßgeblichen Landesentwicklungsprogramms Bayern 2006 (LEP 2006, GVBl. S. 471) soll der Verkehrsflughafen München die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden. Darüber hinaus werden nach Ziel B V 1.6.3 LEP 2006 zur dauerhaften Standortsicherung und zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Luftverkehrsinfrastruktur des Verkehrsflughafens München die in einem Anhang dargestellten „Flughafenentwicklungsflächen“ als Vorranggebiet festgelegt. Rechtliche Bedenken gegen die zielförmige Festlegung des Vorranggebiets „Flughafenentwicklungsflächen“ im Landesentwicklungsprogramm bestehen – wie der Senat bereits festgestellt hat (BayVGH, U.v. 25.4.2006 – 8 N 05.542 – UPR 2006, 320/321ff.) – nicht. Das streitgegenständliche Vorhaben liegt vollständig innerhalb dieses Vorranggebiets.

449 Nach dem im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses am 5. Juli 2011 (vgl. oben Ziff. I.1) geltenden § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 des Raumordnungsgesetzes – ROG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 2008 (BGBl I S. 2986; vgl. nunmehr die – gleichlautende – Regelung in Art. 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes – BayLplG – vom 25.6.2012, GVBl S. 254) sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen von Personen des Privatrechts, die – wie vorliegend – der Planfeststellung bedürfen, die Ziele der Raumordnung zu beachten. Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind in Abwägungsentscheidungen nach dieser gesetzlichen Regelung zu berücksichtigen. Ziele der Raumordnung stellen jedoch – ungeachtet der im Rahmen ihrer Reichweite strikten Geltung – keine rechtsverbindliche Grundentscheidung über die Zulässigkeit eines konkreten Vorhabens dar. Sie bedürfen vielmehr der planerischen Umsetzung und Konkretisierung in einem Fachplanungsverfahren, vorliegend in einem luftverkehrsrechtlichen

Planfeststellungsverfahren. In diesem Sinn stellt auch die Begründung zum Ziel B V 1.6.3 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2006 klar, dass mit der Festsetzung des Vorranggebiets „Flughafenentwicklungsflächen“ eine Vorentscheidung über ein Ausbauvorhaben nicht verbunden ist (vgl. hierzu auch bereits BayVGH, U.v. 25.4.2006 – 8 N 05.542 – UPR 2006, 320/321ff. m.w.N.). Insoweit trifft die klägerische Auffassung, dass sich vorliegend aus landesplanerischen Zielen – namentlich der Festlegung eines Vorranggebiets für Flughafenentwicklungsflächen – keine rechtliche Verpflichtung zum streitgegenständlichen Flughafenausbau ergibt, grundsätzlich zu. Gleichwohl kommt in der Festlegung des Vorranggebiets der Wille des Verordnungsgebers zum Ausdruck, den Verkehrsflughafen München räumlich zu erweitern. Dies im Rahmen der fachplanerischen Abwägungsentscheidung zugunsten des planfestgestellten Erweiterungsvorhabens im Sinn eines landesplanerischen Grundsatzes nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ROG zu berücksichtigen, ist rechtlich nicht zu beanstanden (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 81f.; vorgehend HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 433). Mit Blick auf den vom Verordnungsgeber geäußerten Willen durfte der Beklagte bei seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung im Übrigen auch berücksichtigen, dass das planfestgestellte Vorhaben – wie festgestellt – vollständig innerhalb des nach Ziel B V 1.6.3 LEP 2006 festgesetzten Vorranggebiets liegt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 717ff.). Lediglich klarstellend ist noch darauf hinzuweisen, dass mit Blick auf den maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses das fortgeschriebene Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 (LEP 2013, GVBl S. 550) vorliegend nicht von entscheidungserheblicher Bedeutung ist. Ziff. 4.5.1 LEP 2013 sieht den Bau einer dritten Start- und Landebahn mit den erforderlichen Funktionsflächen für den Verkehrsflughafen München nunmehr als ausdrückliches Ziel vor.

450 4.2 Nach den Feststellungen der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern – höhere Landesplanungsbehörde – vom 21. Februar 2007, die das dem streitgegenständlichen Planfeststellungsverfahren vorangegangene Raumordnungsverfahren abgeschlossen hat, entspricht das Vorhaben der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München in seiner planfestgestellten Variante (auf die allein sich das Raumordnungsverfahren antragsgemäß bezogen hat) unter Berücksichtigung der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung den Erfordernissen der Raumordnung. Der Beklagte hat die Ergebnisse dieses Raumordnungsverfahrens als Erfordernisse der Raumordnung (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG) nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ROG in seine

fachplanerische Abwägungsentscheidung mit einbezogen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 717ff.). Rechtsfehler sind insoweit nicht ersichtlich.

451 5. Für das planfestgestellte Vorhaben der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn streiten öffentliche Interessen, die der Beklagte im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG ohne Rechtsfehler erkannt und gewichtet hat.

452 5.1 Für das Gewicht der für ein Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen ist es von Bedeutung, mit welcher Wahrscheinlichkeit positive Wirkungen des planfestgestellten Vorhabens eintreten. Naturgemäß sind in die Zukunft gerichtete Prognosen mit Unsicherheiten verbunden. Hinsichtlich derartiger Prognoseunsicherheiten kann nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der sich der erkennende Senat anschließt, im Rahmen der fachplanerischen Abwägung insoweit nicht gefordert werden, dass der Eintritt der positiven Wirkungen eines Vorhabens sicher ist. Bei vorausschauender Betrachtung muss jedoch ein das Vorhaben noch rechtfertigender Verkehrsbedarf mit hinreichender Sicherheit erwartet werden können (BVerwG, U.v. 26.4.2007 – 4 C 12/05 – BVerwGE 128, 358/377). Je weiter demgegenüber Unsicherheiten reichen, desto geringer wiegt das öffentliche Interesse an einem Vorhaben und desto konkreter und verbindlicher müssen die das Vorhaben stützenden Zielvorgaben sein, wenn dem Vorhaben trotz eines unsicheren Bedarfs ein hohes Gewicht beigemessen werden soll. Das Gewicht der für ein Ausbauvorhaben sprechenden öffentlichen Belange nimmt deshalb in dem Maß ab, in dem die Bedarfsprognose weiter in die Zukunft greift und damit mit größeren Unsicherheiten verbunden ist. Maßgeblich ist, ob die mit jeder Prognose verbundene Ungewissheit künftiger Entwicklungen in einem angemessenen Verhältnis zu den Eingriffen steht, die mit ihr gerechtfertigt werden sollen. Andererseits ist es jedoch auch nicht die Aufgabe der Gerichte, das Ergebnis einer sachgerecht erarbeiteten Prognose daraufhin zu überprüfen, ob die prognostizierte Entwicklung mit Sicherheit bzw. mit größerer oder mit geringerer Wahrscheinlichkeit eintreten wird. An die Ermittlung des Verkehrsinteresses können im Rahmen der Abwägung allerdings strengere Anforderungen zu stellen sein als im Rahmen der Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 94 m.w.N.). Für den Fall, dass positiven Wirkungen eines Vorhabens hinter den Erwartungen zurückbleiben, kann andererseits im Rahmen der Abwägung zugunsten des Vorhabens berücksichtigt werden, dass – hier bezogen auf ein Flughafenvorhaben – bei einem geringeren als dem erwarteten Flugverkehr auch die Anwohner weniger belastet werden (vgl. BVerwG, U.v.

26.4.2007 – 4 C 12/05 – BVerwGE 128, 358/377; vgl. auch BVerfG [Kammer], B.v. 11.11.2002 – 1 BvR 218/99 – NVwZ 2003, 197/198).

453 5.2 Für das vorliegend planfestgestellte Vorhaben streitet maßgeblich der vom Beklagten rechtsfehlerfrei der Bejahung der Planrechtfertigung zugrunde gelegte, den Zielen des Luftverkehrsgesetzes entsprechende, nach der Luftverkehrsprognose bis zum Prognosejahr 2025 zu erwartende verkehrliche Bedarf. Auf die umfangreichen Ausführungen hierzu unter Ziff. 2.2 wird verwiesen. Die getroffenen Feststellungen zu der von Klägerseite ohne Erfolg infrage gestellten Validität der Verkehrsprognose des Gutachters der Beigeladenen werden auch den im Rahmen der fachplanerischen Abwägungsentscheidung anzulegenden höheren Maßstäben gerecht. Die Luftverkehrsprognose stellt in der Zusammenschau mit der vom Beklagten veranlassten Qualitätssicherung durch die ********** ********** *******-******* sowie auf den wirtschaftswissenschaftlichen Grundlegungen durch das ********** ********** fußend eine tragfähige Basis für die Bejahung des festgestellten verkehrlichen Bedarfs dar. Zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt des Erlasses des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses vom 5. Juli 2011 (vgl. oben Ziff. I.1) sind nach den getroffenen Feststellungen auch keine Prognoseunsicherheiten ersichtlich, die über das mit einer Prognose notwendigerweise verbundene Maß an Unsicherheit hinausgehen (vgl. zum Ganzen bereits oben Ziff. 2.2; siehe – zur spezifisch naturschutzrechtlichen Abwägung – auch unten Ziff. 13.1.2.). Zudem wurde nicht zuletzt auch im Rahmen der mündlichen Verhandlung deutlich, dass der Verkehrsflughafen München bereits im Zeitpunkt des Erlasses des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses zu nachfragestarken Verkehrszeiten auf Kapazitätsgrenzen gestoßen und die bis zum Prognosejahr 2025 zu erwartende Verkehrsnachfrage mit dem bestehenden Zwei-Bahn-System nicht zu bewältigen ist (vgl. insbesondere Niederschrift vom 17.4.2013, S. 13f.).

454 Mit Blick auf den hiernach in tatsächlicher Hinsicht feststehenden verkehrlichen Bedarf für die Errichtung der planfestgestellten dritten Start- und Landebahn kann letztlich dahinstehen, ob sich ein für das Vorhaben streitendes öffentliches Interesse darüber hinaus auch aus den Darlegungen im Flughafenkonzept der Bundesregierung aus dem Jahr 2009 und aus Zielvorgaben der Europäischen Union zum Aus- und Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Art. 170 AEUV) ergibt (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 969ff.). Unbeschadet der Frage nach der Rechtsqualität bzw. der – wohl fehlenden – rechtlichen Verbindlichkeit bestätigt das Flughafenkonzept der Bundesregierung jedenfalls der Sache

nach den vorliegend festgestellten verkehrlichen Bedarf für eine Erweiterung des Verkehrsflughafens München um eine dritte Start- und Landebahn (vgl. auch BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 23). Namentlich stellt das Flughafenkonzept der Bundesregierung (S. 36) ausdrücklich fest, dass am Flughafen München die zu niedrigen Kapazitätseckwerte (Koordinierungseckwerte) bereits heute einen gravierenden Engpassfaktor darstellen (vgl. auch oben Ziff. 2.3). Die Notwendigkeit einer Kapazitätsausweitung am Flughafen München unterstreicht – jedenfalls in grundsätzlicher Hinsicht und wiederum ungeachtet der Frage nach der rechtlichen Verbindlichkeit – ebenso die Einordnung des Verkehrsflughafens München durch das Europäische Parlament und den Rat als einen internationalen Netzpunkt, also eines Kernbestandteils eines transeuropäischen Flughafennetzes (vgl. Art. 13 Abs. 2 Satz 1 i.V.m. Anhang II Abschnitt 6 Nr. I.1 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.7.1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl EG Nr. L 228/1; vgl. hierzu auch Füßer/Lau, NuR 2012, 448/452f.). Auch eine politische Leitentscheidung kann ein Gesichtspunkt zur Rechtfertigung eines Flughafenvorhabens sein (vgl. BVerwG, U.v. 30.5.1984 – 4 C 58.81 – BVerwGE 69, 256/272).

455 5.3 Über den festgestellten verkehrlichen Bedarf hinaus streitet auch das öffentliche Interesse am Erhalt und an der Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft in der Metropolregion München für das planfestgestellten Vorhaben. Die Anerkennung regionalwirtschaftlicher Belange als öffentliche Interessen steht hierbei in Einklang mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung, wonach ein diesbezügliches öffentliches Interesse anknüpfend an eine Einrichtung des Luftverkehrs sogar schon dann zu bejahen sein kann, wenn sich der Betrieb eines jedenfalls auch rein privaten Interessen dienenden Flughafens positiv auf den Arbeitsmarkt und die regionale Wirtschaftsstruktur auswirkt (vgl. BVerwG, U.v. 26.4.2007 – 4 C 12/05 – BVerwGE 128, 358/375ff.; vgl. auch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 114; BVerfG (Kammer), B.v. 11.11.2002 – 1 BvR 218/99 – NVwZ 2003, 197/198; BayVGH, U.v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 – juris Rn. 118). Beim Verkehrsflughafen München handelt es sich demgegenüber um einen dem allgemeinen Verkehr dienenden Flughafen (vgl. § 6 Abs. 3 LuftVG und § 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO), der bereits als solcher im öffentlichen Interesse betrieben wird (vgl. BVerwG, U.v. 7.7.1978 – 4 C 79.76 – BVerwGE 56, 110/119; U.v. 20.4.2005 – 4 C 18/03 – BVerwGE 123, 261/271; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 313).

456 Mit dem öffentliche Interesse am Erhalt und an der Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft in der Metropolregion München hat sich der Beklagte im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung gründlich auseinandergesetzt und dieses Interesse fehlerfrei gewichtet. Hierzu legt der Beklagte auf der Grundlage der von der Beigeladenen in Auftrag gegebenen fachgutachterlichen Stellungnahmen, die das ********** ********** im Auftrag des Beklagten einer Qualitätskontrolle unterzogen hat, in für den Senat nachvollziehbarer Weise die im Umland des Verkehrsflughafens München (und auch räumlich darüber hinaus) eintretenden, erheblichen positiven arbeitsmarktpolitischen sowie regionalwirtschaftlichen Effekte durch den Bau und den Betrieb einer dritten Start- und Landebahn dar (vgl. zum Ganzen ***** ****** * ******* ********** **, Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland, 16.7.2007; ***** ****** * ******* **, Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland – Aktualisierung der Prognosen mit Zeithorizont 2025, 23.8.2010; ********* ******* ****, Prognose der Beschäftigten auf dem Flughafengelände, 16.5.2007; ********* ******* ****, Prognose der Beschäftigten auf dem Flughafengelände, Überprüfung auf Basis der ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose sowie der Arbeitsstättenerhebung 2009, 16.8.2010; ********** **********, Qualitätskontrolle und Aktualisierung sozioökonomischer Gutachten und Bewertungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des Verkehrsflughafens München, Juni 2010; ********** **********, Ergänzende Betrachtungen zur Qualitätskontrolle und Aktualisierung sozioökonomischer Gutachten und Bewertungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des Verkehrsflughafens München, November 2010).

457 Hinsichtlich der arbeitsmarktpolitischen Effekte wird die Zahl der im Flughafenbereich Beschäftigten bei einem der streitbefangenen Planfeststellung entsprechenden Ausbau des Verkehrsflughafens München in nachvollziehbarer Weise für das Jahr 2020 auf 37.400 Personen und für das Jahr 2025 auf 40.700 Personen geschätzt. Ohne Ausbau wird hingegen für das Jahr 2020 mit lediglich 31.800 Beschäftigten und für das Jahr 2025 mit 32.500 Beschäftigten gerechnet. Die Einkommen der Beschäftigten nehmen hiernach im Prognosefall bis zum Jahr 2020 um ca. 420 Mio. Euro gegenüber lediglich ca. 143 Mio. Euro im Prognosenullfall zu. Im Prognosefall wird für das Jahr 2020 für das Flughafenumland gegenüber dem Prognosenullfall mit einer um 1,9 Prozent höheren Bruttowertschöpfung gerechnet. Die regionale Differenz der Erwerbstätigkeit zwischen Prognosenullfall und Planungsfall beträgt hiernach im Jahr 2020 ca. 11.300 Personen und im Jahr

2025 ca. 16.700 Personen. Auf die detaillierten Darlegungen im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss (S. 975ff., insbesondere S. 983) wird ergänzend Bezug genommen.

458 Die vom Beklagten für seine Entscheidung als maßgeblich dargelegten Ursachenzusammenhänge zwischen dem geplanten Vorhaben und der im öffentlichen Interesse liegenden Erhaltung und Förderung der regionalen Wirtschaft vermögen die Kläger – die einerseits geringere wirtschaftliche Effekte und anderseits teilweise sogar negative Auswirkungen des Vorhabens auf Wirtschaftskraft und Beschäftigung behaupten – mit den vorgebrachten, insgesamt nicht hinreichend substanziierten Befürchtungen nicht ernsthaft in Zweifel zu ziehen. Dem Senat drängt sich vielmehr, auch nicht zuletzt in Übereinstimmung mit der Qualitätssicherung durch das ********** ********** (vgl. ****, Qualitätskontrolle und Aktualisierung sozioökonomischer Gutachten und Bewertungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des Verkehrsflughafens München, Juni 2010, S. 34), die Überzeugung auf, dass der Verkehrsflughafen München tendenziell eine hohe positive Bedeutung für die Bruttowertschöpfung und die Zahl der Arbeitsplätze im Flughafenumland, in der Metropolregion München sowie darüber hinaus hat und dass diese positiven ökonomischen Effekte eng an die Höhe des Passagieraufkommens (daneben auch des Frachtaufkommens) am Flughafen München gekoppelt sind. Etwas anderes ergibt sich insbesondere auch nicht mit Blick auf das von Klägerseite in das Verfahren eingebrachte, als Qualitätssicherung bezeichnete – in weiten Teilen sehr allgemein gehaltene – Papier vom 1. Juni 2012 (****. **. ********* *******, Auswirkungen einer dritten Start- und Landebahn der ********* ******* **** auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland), in dem hinsichtlich regionalwirtschaftlicher Effekte zusammenfassend insbesondere festgestellt wird, dass es sich bei den entstehenden Arbeitsplätzen um verlagerte Arbeitsplätze aus anderen Regionen handle (S. 39). Ungeachtet der Frage, ob und inwieweit dies zutrifft, vermag diese Feststellung die positiven regionalwirtschaftlichen Auswirkungen auf die Region München nicht infrage zu stellen. Im Übrigen setzen sich sowohl die prognostizierenden als auch die qualitätssichernden Gutachter ausführlich mit dem zitierten Papier auseinander und kommen nachvollziehbar jeweils zum Ergebnis, dass sich die geäußerte Kritik sowohl in methodischer als auch in inhaltlicher Hinsicht als insgesamt nicht stichhaltig erweist (vgl. ***** ****** * ******* **, Stellungnahme zur „Qualitätssicherung“ von ****. ********* *******, 26.9.2012; ********** **********, Anmerkungen zur Stellungnahme der ***** ****** * ******* ** vom 26.9.2012, 31.1.2013).

459 Der Bejahung eines gewichtigen öffentlichen Interesses an dem planfestgestellten Vorhaben seitens des Beklagten kann auch nicht mit Erfolg entgegengehalten werden, dass in der Region München bereits Vollbeschäftigung und im unmittelbaren Umkreis des Flughafens sogar Arbeitskräftemangel herrsche und der Bevölkerungszuwachs in den Umlandgemeinden größer als zuträglich sei. Der Planfeststellungsbeschluss weist insoweit ohne Rechtsfehler darauf hin, dass regionalwirtschaftliche Standortbedingungen auch dann förderungswürdig sind, wenn eine Region – wie hier – bereits über günstige Ausgangsfaktoren verfügt (vgl. auch BayVGH, U.v. 2.12.2005 – 20 A 04.40040 – juris Rn. 68). Zudem darf die planende Behörde hierbei berücksichtigen, dass auf diesem Weg andere Regionen Bayerns mit weniger günstigen Wirtschaftsfaktoren indirekt eine Förderung erfahren; nicht stichhaltig sind deshalb auch Argumente von Klägern, die etwa auf einen Arbeitskräfte- und Wohnungsmangel im engeren Flughafenumfeld verweisen. Für die in diesem Zusammenhang von Klägerseite schließlich geäußerte Befürchtung, dass sich aus der geplanten Errichtung einer dritten Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München negative Effekte auf den Flughafenstandort Nürnberg oder auf sonstige Flughafenstandorte ergeben, fehlt es bereits an konkreten Anhaltspunkten (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 971f.); abgesehen davon kann der Verkehrsflughafen Nürnberg, der der Luftverkehrsanbindung Nordbayerns dient, nicht mit einem internationalen Drehkreuz verglichen werden.

460 6. Der Beklagte hat die Lärmschutzbelange in der Umgebung des Verkehrsflughafens München – und mithin auch die diesbezüglichen klägerischen Betroffenheiten – im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung umfassend und rechtsfehlerfrei ermittelt und berücksichtigt (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 994ff., zum Gesamtergebnis S. 1186f.). Die Planfeststellungsbehörde hat insbesondere das Gewicht der Lärmschutzbelange nicht zu gering eingeschätzt. Dies gilt sowohl hinsichtlich des im Prognosefall zu erwartenden Fluglärms als auch hinsichtlich des Bodenlärms, des Straßen- und Schienenverkehrslärms, des Baulärms und der Gesamtlärmbelastung. Im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss sind hiernach weitere Festsetzungen zum aktiven oder zum passiven Schallschutz oder zu Entschädigungsregelungen wegen Lärmbeeinträchtigungen rechtlich nicht veranlasst. Aus diesem Grund waren auch sämtliche auf die Anordnung von aktiven oder passiven Maßnahmen des Schallschutzes sowie auf die Gewährung von Entschädigungsleistungen gerichteten Hilfsanträge der Kläger abzulehnen.

461 6.1 Zentraler Bezugspunkt für die Gewichtung der Lärmschutzbelange in der fachplanerischen Abwägung für ein Luftverkehrsvorhaben ist die für den Fluglärm anzuwendende fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze. Vor Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes (FluglärmG) in der ab dem 7. Juni 2007 geltenden Fassung sowie der zeitgleich vorgenommenen Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) durch Art. 1 und 2 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007 (BGBl I S. 986) war es mangels gesetzlicher Grundlage Aufgabe der zuständigen Behörde, die fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze im Einzelfall anhand der konkreten Gegebenheiten zu bestimmen (vgl. BayVGH, U.v. 19.1.2007 – Az. 8 BV 05.1963 – juris Rn. 80; vgl. auch BVerwG, U.v. 26.4.2007 – 4 C 12/05 – BVerwGE 128, 358/381). Nach der zitierten, vorliegend zugrunde zu legenden Neuregelung bestimmt § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG demgegenüber nunmehr, dass beim Erlass von Planfeststellungsbeschlüssen zur Anlage neuer oder zur Änderung bestehender Flughäfen sowie Landeplätzen mit beschränktem Bauschutzbereich zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten sind. § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i.V.m § 2 Abs. 2 FluglärmG legt mithin – was von der höchstrichterlichen Rechtsprechung zwischenzeitlich auch mehrfach bestätigt worden ist – in seinem Anwendungsbereich die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze mit Wirkung für die fachplanerische Abwägung normativ fest (BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 190 m.w.N.; U.v. 13.10.2011 – 4 A 4001/10 – NVwZ 2012, 432 Rn. 167 m.w.N.; B.v. 1.4.2009 – 4 B 61/08 – NVwZ 2009, 910/914; BayVGH, U.v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 – juris Rn. 93; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 615f.; U.v. 17.6.2008 – 11 C 2089/07.T – juris Rn. 135; siehe auch BVerfG, B.v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 – NVwZ 2011, 991 Rn. 27ff.). In diesem Sinn sind die einschlägigen Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes abschließend. Für eine einzelfallbezogene Bestimmung von Zumutbarkeitsgrenzen bleibt hiernach kein Raum.

462 Welche Fluglärmwerte im Rahmen der fachplanerischen Abwägungsentscheidung nach dem Luftverkehrsgesetz anwendbar und von der zuständigen Behörde zu beachten sind, ergibt sich unmittelbar aus den in § 2 Abs. 2 FluglärmG für die sogenannte Tag-Schutzzone 1 bzw. für die Nacht-Schutzzone genannten Lärmwerten. Nach (soweit ersichtlich) allgemeiner Auffassung kommt den Werten für die sogenannte Tag-Schutzzone 2 – aus denen sich im Rahmen der unmittelbaren Anwendung des Fluglärmschutzgesetzes im Übrigen auch keine Erstattungsan-

sprüche für baulichen Schallschutz oder Ansprüche auf Außenwohnbereichsentschädigung ergeben – für die fachplanerische Abwägung demgegenüber keine Bedeutung zu (vgl. nur HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 729; Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, § 6 Rn. 344; Rathgeb, DVBl 2013, 692/693). Für das streitgegenständliche Vorhaben zugrunde zu legen sind hiernach die gemäß § 2 Abs. 2 FluglärmG geltenden Lärmwerte, die sowohl für neue als auch wie hier wesentlich baulich erweiterte Flugplätze (Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung) einschlägig sind. Nach allem ergibt sich vorliegend gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG als fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze ein äquivalenter Dauerschallpegel von 60 dB(A) tagsüber und von 50 dB(A) nachts. Für die Nachtzeit gilt – anders als für die Tagzeit, wo ein Maximalpegel nicht vorgesehen ist – zudem ein Maximalpegel von sechs mal 53 dB(A). Lediglich klarstellend bleibt darauf hinzuweisen, dass diese fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze die Planfeststellungsbehörde nicht davon entlastet, auch Lärmbeeinträchtigungen unterhalb dieser Werte bei der Abwägung der für und wider das Projekt streitenden Belange zu berücksichtigen.

463 Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes, konkret an den dort vom Bundesgesetzgeber festgesetzten Lärmwerten, hat bislang weder die höchstrichterliche noch die obergerichtliche Rechtsprechung geäußert (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 145ff.; U.v. 13.10.2011 – 4 A 4000/09 – juris Rn. 172f. m.w.N.; U.v. 13.10.2011 – 4 A 4001/10 – NVwZ 2012, 432 Rn. 169; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 580ff.). Eine gegen die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes gerichtete Verfassungsbeschwerde hat das Bundesverfassungsgericht nicht zur Entscheidung angenommen (BVerfG, B.v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 – NVwZ 2011, 991). Für Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit vorliegend maßgeblicher Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes sieht auch der Senat insbesondere mit Blick auf das weite normative Gestaltungsermessen des Gesetzgebers und entgegen klägerischer Auffassung keinen Anlass. Bei der Erfüllung von Schutzpflichten kommt dem Gesetzgeber ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der auch Raum lässt, etwa konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen. Die Verletzung von Schutzpflichten kann nur festgestellt werden, wenn die öffentliche Gewalt Schutzvorkehrungen überhaupt nicht getroffen hat oder die getroffenen Maßnahmen gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das gebotene Schutzziel zu erreichen oder erheblich dahinter zurückbleiben. Eine Verletzung der Nachbesserungspflicht des Gesetzgebers

kann gerichtlich erst festgestellt werden, wenn evident ist, dass eine ursprünglich rechtmäßige Regelung zum Schutz der Gesundheit aufgrund neuer Erkenntnisse oder aufgrund einer veränderten Situation untragbar geworden ist (vgl. BVerfG, B.v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 – NVwZ 2011, 991 Rn. 38 m.w.N.; vgl. auch B.v. 15.10.2009 – 1 BvR 3474/08 – NVwZ 2009, 1489 Rn. 30 m.w.N.). Das ist vorliegend nicht der Fall (vgl. auch bereits BayVGH, U.v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 – juris Rn. 94; zum gegenwärtigen Erkenntnisstand der Lärmmedizin näher unten Ziff. 6.3).

464 Abweichende rechtliche Anforderungen ergeben sich auch nicht aus europäischem Recht, namentlich aus den Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl L Nr. 189, S. 12ff.). Die Vorschriften dieser europäischen Richtlinie verpflichten die Mitgliedstaaten zu Lärmkartierungen sowie zu einer Lärmaktionsplanung. Weder der Richtlinie selbst noch den Ausführungsbestimmungen in §§ 47a ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) lassen sich demgegenüber von den Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes abweichende Grenzwerte entnehmen, die die Planfeststellungsbehörde bei der vorliegenden Zulassungsentscheidung strikt zu beachten hätte (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 589f.). Die Festlegung von Grenzwerten, die mit der Lärmaktionsplanung durchgesetzt werden sollen, überlässt die Richtlinie vielmehr den Mitgliedstaaten (vgl. auch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 193).

465 Ausgehend von dieser materiellen Rechtslage gehen nicht wenige, den Schutz vor Fluglärm betreffende Einwendungen der Klägerseite schon im Grundansatz ins Leere. Namentlich gilt dies für die von klägerischer Seite zugrunde gelegte Annahme, eine gesundheitsgefährdende Geräuschbelastung liege bereits bei Pegeln in Höhe der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze von tagsüber 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) vor (zum Gesichtspunkt der Lärmmedizin sowie der Behandlung schutzbedürftiger Einrichtungen siehe unten Ziff. 6.3 bzw. Ziff. 6.4). Hinzu kommt, dass das zur Entscheidung berufene Gericht mit Rücksicht auf die dem Beklagten eingeräumte planerische Gestaltungsfreiheit, die die gesetzliche Ermächtigung zur luftverkehrsrechtlichen Fachplanung in materieller Hinsicht zum Inhalt hat, zudem lediglich prüft, ob die Bindungen rechtsstaatlicher Planung eingehalten sind, nicht dagegen, auf welche Weise bei einer etwaigen Verletzung solcher Bindungen rechtsfehlerfrei hätte geplant werden können. Die gerichtliche Kontrollbefugnis würde deshalb regelmäßig überschritten, wenn die zuständige Behörde seitens des Gerichts auf bestimmte Ergebnisse festgelegt werden soll.

Namentlich besteht vor diesem Hintergrund – entgegen klägerischer Annahme – auch kein genereller Vorrang von aktiven vor passiven Lärmschutzmaßnahmen (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 447 m.w.N.; B.v. 20.1.2009 – 4 B 45/08 – juris Rn. 7 m.w.N.; U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116/195; U.v. 29.1.1991 – 4 C 51/89 – BVerwGE 87, 332/343ff.; Deutsch in Kölner Kompendium des Luftrechts, 2009, Teil I B Rn. 281). Diese Aussage gilt auch vor dem Hintergrund, dass aktiver Lärmschutz in Form von betriebsregelnden Lärmkontingenten seinerseits abwägungserhebliche und damit zu bewältigende Probleme auslöst (BVerwG, U.v. 29.1.1991 – 4 C 51/89 – BVerwGE 87, 332/347).

466 6.2 Durchgreifende Mängel der vorliegend im Auftrag der Beigeladenen erstellten, vom Beklagten geprüften und seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung zugrunde gelegten Prognosen zum Fluglärm, zum Bodenlärm, zum Landverkehrslärm, zum Lärm durch den Neubau bzw. die bauliche Änderung von Straßen, zur baubedingten Lärmbelastung und zum Gesamtlärm sind für das Gericht nicht ersichtlich (vgl. zum Ganzen ********* ****** * ******* ****, Schalltechnische Untersuchungen vom 6.8.2007, 15.3.2010, 22.10.2010 und 15.11.2010).

467 6.2.1 Zunächst ist es entgegen klägerischer Auffassung nicht zu beanstanden, dass sich die Ermittlung des im Prognosefall zu erwartenden Fluglärms – sowie des sonstigen vorhabeninduzierten Lärms – nicht an der technischen Maximalkapazität des zukünftigen Flughafensystems, sondern an der Verkehrsprognose für den Prognosefall 2025 orientiert. In der Rechtsprechung ist geklärt, dass für die Lärmberechnung nicht abstrakte Kapazitätserwägungen maßgeblich sind. Der Schutz vor Lärmimmissionen hat sich nicht an bloß theoretisch denkbaren Beeinträchtigungen auszurichten. Die maximale technische Kapazität eines Vorhabens gibt keine unmittelbaren Aufschlüsse über die eigentliche Quelle etwaiger Lärmprobleme. Abzustellen ist vielmehr auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen, das in einem überschaubaren Zeitraum zu erwarten ist. Vor diesem Hintergrund hat es das Bundesverwaltungsgericht (bereits vor Inkrafttreten des novellierten Fluglärmschutzgesetzes) hinsichtlich eines Verkehrsflughafens für sachgerecht erachtet, mit den Fluglärmberechnungen an der Luftverkehrsprognose anzuknüpfen (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 354 m.w.N.). Diese Rechtsprechung, der sich der erkennende Senat anschließt, wird durch § 3 Abs. 1 FluglärmG bestätigt, wonach die Ermittlung der Lärmbelastung unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs zu erfolgen hat. Aus der Anlage zu § 3 FluglärmG ergibt sich darüber hinaus weiter, dass

als Beurteilungszeitraum – wie geschehen – die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres der Schallberechnung zugrunde zu legen sind.

468 Auch die weiteren Einwände gegen die im Auftrag der Beigeladenen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen zum Fluglärm sowie deren Würdigung durch den Beklagten im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss erscheinen dem Senat – auch nach ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. zum Ganzen Niederschriften vom 3.7.2013, S. 12ff., und vom 4.7.2013, S. 4ff.) – als nicht durchgreifend. Soweit die Klägerseite hinsichtlich der bei der Fluglärmprognose im Kontext der Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzungen von Start- und Landebahnen je nach Wind- und Betriebsrichtung angewandten „Methode I“ für die korrekte Ermittlung der Lärmbelastung einen Vergleich der Bewegungsmittelwerte der zurückliegenden Jahre mit den Bewegungsdaten im Prognosefall für erforderlich erachtet (sogenannte Alpha-Faktoren), gilt zum einen, dass die durchgeführten schalltechnischen Berechnungen gemäß „Methode I“ den methodischen Vorgaben des § 2 Abs. 3 Satz 4 und 5 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 27. Dezember 2008 – 1. FlugLSV – (BGBl I S. 2980) für die Datenerfassung beim Bau einer neuen Start- und Landebahn entsprechen und insoweit rechtlich nicht zu beanstanden sind (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 666 und 674f.). Hiernach hat eine Abschätzung der Nutzungsanteile aufgrund von Daten über die örtliche Windrichtungsverteilung unter Berücksichtigung des sogenannten Sigma-Zuschlags für die Streuung von Nutzungsanteilen nach Anlage zu § 3 FluglärmG zu erfolgen. Zum anderen ist darauf hinzuweisen, dass ungeachtet der Rechtskonformität der „Methode I“ die von der Beigeladenen beauftragten Gutachter ergänzende Berechnungen nach einer „Methode II“ durchgeführt haben, bei denen auf der Grundlage von Betriebsstatistiken auch bei Anwendung der „Methode I“ unberücksichtigt bleibende sonstige Schwankungen bei der Betriebsabwicklung – einschließlich von Betriebsstörungen, namentlich auch Bahnsperrungen – im Sinn des klägerischen Petitums Eingang gefunden haben. „Methode II“ orientiert sich hierbei an Ziff. 3.4 der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB). Die nach beiden Methoden berechneten Lärmkonturen weisen jeweils einen ähnlichen Verlauf auf. Deutlich abweichende Ergebnisse hinsichtlich der Lärmbetroffenheiten – namentlich zulasten der Kläger – ergeben sich nicht, vielmehr liegen die Streuungen lediglich im Zehntel-dB(A)-Bereich (vgl. zum Ganzen ********* ****** * ******* ****, Schalltechnische Untersuchung Teil A, Neuberechnung auf der Grundlage der 1. Fluglärmschutzverordnung vom 27.12.2008, 15.3.2010, S. 27ff.; Stellungnahme vom 29.2.2012, S. 2ff.). Die nach

„Methode II“ ermittelten Ergebnisse wurden vom Beklagten bei der fachplanerischen Abwägungsentscheidung gleichwohl berücksichtigt. Wegen der geringen Unterschiede bei den ermittelten Ergebnissen hat die Methodenwahl auf das Ergebnis der fachplanerischen Abwägung des Beklagten jedoch letztlich keinen Einfluss (vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1026ff., insbesondere S. 1032f. und S. 1080ff.).

469 Nicht zutreffend ist die weitere klägerische Annahme, der Beklagte hätte sämtliche technisch möglichen Flugverfahren der Fluglärmprognose zugrunde legen müssen. Eine solche Anforderung überspannte das im Rahmen der prognostischen Planung erforderliche Maß. Vielmehr genügt für das Planfeststellungsverfahren nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine prognostische Grobplanung der An- und Abflugverfahren, bei der ein gewisser Unsicherheitsbereich mitgedacht werden muss (vgl. BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4000/09 – juris Rn. 154 und 162). Dass die vorliegende Fluglärmprognose diesen Anforderungen nicht genügt, wird von klägerischer Seite jedenfalls nicht substanziiert dargelegt und ist für das Gericht – auch nach ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften vom 3.7.2013, S. 12ff., und vom 4.7.2013, S. 4ff.) – auch sonst nicht ersichtlich (zur Modellierung der Flugstrecken vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1034ff.). Die Prognose der An- und Abflugverfahren muss nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zudem in aller Regel mit dem für die Flugroutenfestlegung zuständigen Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (vgl. § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO) oder der insoweit vorbereitend tätigen ********* ********** abgestimmt sein (vgl. BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4000/09 – juris Rn. 155). Eine solche Abstimmung ist vorliegend auch erfolgt (vgl. ******** **********, Funktionsnachweis der luftseitigen Verkehrsflüsse, 25.7.2007, S. 24). Auch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung erhielt vor Erlass des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses seitens des Beklagten Gelegenheit zur Stellungnahme.

470 Zu beachten gilt es in diesem Zusammenhang auch, dass gewisse Abweichungen der An- und Abflüge von der „Ideallinie“ technisch unvermeidlich sind und die einschlägigen Berechnungsvorschriften der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) sowie der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) dies folgerichtig durch die Zugrundelegung gewisser Korridorbreiten berücksichtigen (vgl. insbesondere Ziff. 2.1.2 AzD; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1037). Auch individuelle Einzelflugfreigaben (Kursanweisungen über Sprechfunk) sind nach der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb in das Da-

tenerfassungssystem aufzunehmen (vgl. Ziff. 2.1.1.3 AzD). Ausgehend hiervon hat der Lärmgutachter vorliegend – wie in der mündlichen Verhandlung näher erläutert – auch die im realen Flugbetrieb auftretenden Fehlanflugverfahren bzw. Einzelereignisse, namentlich aufgrund individueller Flugfreigaben erfolgende einzelne direkte Überflüge über das Stadtgebiet von Freising, bei seiner Fluglärmprognose berücksichtigt (vgl. Niederschrift vom 4.7.2013, S. 4ff.; vgl. auch ********* ****** * ******* ****, Schalltechnische Untersuchung Teil A, Neuberechnung auf der Grundlage der 1. Fluglärmschutzverordnung vom 27.12.2008, 15.3.2010, S. 20; Planfeststellungsbeschluss, S. 1041). Bei der Fluglärmprognose hat auch das ebenfalls in der mündlichen Verhandlung ausführlich erörterte, aus Sicherheitsgründen nach den einschlägigen Regeln der ICAO – am Bahnende – vorgesehene Abdrehen beim Abflug um mindestens 15 Grad Berücksichtigung gefunden, das zu einer Annäherung der Überflüge an das Freisinger Stadtgebiet führt (vgl. Niederschrift vom 4.7.2013, S. 6ff.; vgl. auch ******** **********, Funktionsnachweise der luftseitigen Verkehrsflüsse, 25.7.2007, S. 35; ******** **********, Schreiben vom 16. Februar 2009; Planfeststellungsbeschluss, S. 879f.).

471 Nicht ersichtlich ist, dass im Zuge der erneuten Berechnung der Lärmkonturen auf der Grundlage der während des laufenden Planfeststellungsverfahrens erlassenen Ersten Fluglärmschutzverordnung – wie von klägerischer Seite ohne nähere Begründung gefordert – weitere Nachweispunkte hätten ausgewiesen werden müssen. Zu Recht weisen Beklagter und Beigeladene diesbezüglich darauf hin, dass bereits im Rahmen der vorangegangenen schalltechnischen Untersuchung vom 6. August 2007 (für den Prognosefall 2020 auf der Grundlage der Luftverkehrsprognose 2007) die Auswahl der Nachweispunkte so vorgenommen worden ist, dass Ortslagen, die in mindestens einem der untersuchten Szenarien einem äquivalenten Dauerschallpegel über 52 dB(A) ausgesetzt sind, repräsentiert sind. Aus der ergänzenden Schalltechnischen Untersuchung vom 15. März 2010 ergibt sich in nachvollziehbarer Weise die Bestätigung der gewählten Nachweispunkte (vgl. ********* ****** * ******* ****, Schalltechnische Untersuchung Teil A, Neuberechnung auf der Grundlage der 1. Fluglärmschutzverordnung vom 27.12.2008, 15.3.2010, S. 36). Auch für die – von den Klägern lediglich pauschal behauptete – Fehlerhaftigkeit der Umlegung der prognostizierten Flugbewegungen auf standardisierte Luftfahrzeuggruppen ist nichts ersichtlich (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1040). Diese Umlegung erfolgte im Rahmen der Luftverkehrsprognose 2010. Die Vorgehensweise, insbesondere auch die Zuordnung der Luftfahrzeuge zu Luftfahrzeuggruppen nach der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD, Abschnitt 2.2.3), wird vom Gutachter der Luftverkehrsprognose in nachvoll-

ziehbarer Weise erläutert (vgl. *********, Ergänzende Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München, 10.3.2010, S. 32f.).

472 Der Beklagte hat hinsichtlich des Tages-Lärmschutzes – entgegen einem klägerischen Petitum – zu Recht ausschließlich auf das Dauerschallpegelkriterium abgestellt. Die Zugrundelegung des äquivalenten Dauerschallpegels als maßgeblichem Kriterium für den Tages-Lärmschutz ergibt sich unmittelbar aus § 2 Abs. 2 FluglärmG, wonach nur hinsichtlich des nächtlichen Schutzes vor Fluglärm neben dem Dauerschallpegel auch Maximalpegel von maßgeblicher Bedeutung sind (vgl. auch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 399; HessVGH, B.v. 15.1.2009 – 11 B 254/08.T – juris Rn. 198). Ungeachtet dieser Rechtslage wurde der Verzicht auf die Heranziehung eines Maximalpegelkriteriums zur Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze für Fluglärm außerhalb der Nachtzeit von der höchstrichterlichen Rechtsprechung im Übrigen schon für Fälle vor Inkrafttreten der Novelle des Fluglärmschutzgesetzes gebilligt und steht auch in Übereinstimmung mit der Lärmschutzpraxis (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 399; B.v. 21.1.2008 – 4 B 50/07 – juris Rn. 10; U.v. 9.11.2006 – 4 A 2001/06 – BVerwGE 127, 95/139).

473 Durch den vorliegend maßgeblichen Tagschutzpegel von 60 dB(A) wird bei gekipptem Fenster, dessen typischer Dämmwert entgegen klägerischer Annahme nach gefestigter Auffassung mit 15 dB(A) anzusetzen ist, im Inneren von (Wohn-) Gebäuden ein Pegel von 45 dB(A) gewährleistet. Damit ist auch unter Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung hinreichend sichergestellt, dass es in den zum Wohnen bestimmten Räumen nicht zu einer unzumutbaren Kommunikationsbeeinträchtigung kommt (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116/227ff. Rn. 337ff. m.w.N; BayVGH, U.v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 – juris Rn. 108). Dessen ungeachtet ist hinsichtlich der Ermittlung von Fluglärm jedoch ohnedies in der Anlage zu § 3 FluglärmG vom Gesetzgeber die ausdrückliche Regelung getroffen worden, dass zwischen außen und innen ein Pegelunterschied von 15 dB(A) zu berücksichtigen ist (vgl. auch § 4 Abs. 1 Satz 3 der 1. FlugLSV sowie Ziff. 3.1 letzter Absatz AzB). Auch hinsichtlich dieser Regelung hegt der Senat keine verfassungsrechtlichen Bedenken. Vor diesem Hintergrund war der auf der Behauptung einer geringeren mittleren Schallpegeldifferenz zwischen außen und innen bei einem gekippt-geöffneten Fenster fußende klägerische Beweisantrag abzulehnen (Beweisantrag Nr. IV.5 der Rechtsanwälte ***** und ******** vom 19.11.2013). Die Beweisfrage ist im Hinblick auf die geltende Rechtslage – wie dargestellt – nicht entscheidungserheblich.

474 Nachvollzogen werden kann – entgegen klägerischer Befürchtungen – schließlich auch die vorliegend prognostizierte Abnahme der Fluglärmbetroffenen in der Nachtzeit im Prognosefall 2025 gegenüber dem Prognosenullfall 2025. Vor dem Hintergrund einer höheren Kapazität des Verkehrsflughafens München beim Betrieb der planfestgestellten dritten Start- und Landebahn im Tagzeitraum und der hierdurch ermöglichten Veränderung flugbetrieblicher Abläufe, namentlich der Abwicklung einer erhöhten Zahl von Flügen zu nachfragestarken Zeiten tagsüber, liegt die Anzahl der Starts im Nachtzeitraum im Prognosenullfall 2025 in plausibler Weise höher als im Prognosefall 2025 (vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1084 und S. 1136; zur Wahrung der bestehenden – durch den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss nicht geänderten – Nachtflugregelung gemäß Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 23.3.2001 vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1140f.). Auf der geplanten dritten Start- und Landebahn findet ein regelmäßiger Nachtflugverkehr – anders als auf den bereits bestehenden Bahnen – ohnedies nicht statt. So sind in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr Starts und Landungen von der geplanten dritten Bahn – außer in Not- und Katastrophenfällen sowie zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben – nur im Falle der Sperrung einer der bestehenden Bahnen ausnahmsweise zulässig (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 44 und S. 1132ff.). Der im Rahmen dieser Regelung für die geplante dritte Start- und Landebahn zu erwartende Nachtflugverkehr – prognostiziert sind insoweit 146 Flugbewegungen jährlich (davon 80 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten) – ist in die Fluglärmprognose ebenfalls eingeflossen (vgl. ********* ****** * ******* ****, Schalltechnische Untersuchung Teil A, Neuberechnung auf der Grundlage der 1. Fluglärmschutzverordnung vom 27.12.2008, 15.3.2010, S. 27f. und Anhang, Tabelle 3.1). Hinreichend substanziierte Bedenken hiergegen wurden nicht erhoben. Zur im Zusammenhang mit dem Nachtflugverkehr in der mündlichen Verhandlung noch angesprochenen – lärmerhöhenden – Landung unter Einsatz der Schubumkehr der Flugzeugtriebwerke ist festzuhalten, dass ein derartiges Landeverhalten am Verkehrsflughafen München nach der insoweit maßgeblichen luftrechtlichen Genehmigung vom 9. Mai 1974 – außer in Notsituationen – unzulässig ist. Etwaige diesbezügliche Verstöße oder Vollzugsdefizite beim Einschreiten gegen Verstöße stehen in keinem rechtlichen Zusammenhang mit dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss. Dessen ungeachtet hat die Lärmentwicklung beim Landen unter Schubumkehr nach nachvollziehbarerer Erläuterung des Lärmgutachters bei der vorliegenden Lärmprognose ohnedies (vorsorglich) Berücksichtigung gefunden (vgl. Niederschrift vom 4.7.2013, S. 10f.).

475 6.2.2 Von einer unzureichenden Ermittlung der Bodenlärmbelastung (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1051ff.) kann – entgegen klägerischer Auffassung – nicht die Rede sein. Die von Seiten der Kläger in diesem Zusammenhang angeführten Geräusche diverser auf dem Flughafengelände vorhandener Anlagen (wie Heizung, Klimaanlagen der Terminals usw.), der Betriebsstraßen sowie der Parkplätze und Parkhäuser, die im Rahmen der Lärmprognose nicht erfasst worden seien, sind nach den nachvollziehbaren Darlegungen des Beklagten und der Beigeladenen insoweit von lediglich untergeordneter Bedeutung. Entsprechendes gilt hinsichtlich einzelner Schallereignisse durch Vogelvergrämungsmaßnahmen – wie sie nach unwidersprochener Darlegung der Beigeladenen mittels fest installierter Geräte ausschließlich auf dem Flughafengelände und ausschließlich zur Tagzeit stattfinden – oder vereinzelter Testläufe technischer Anlagen im Flughafenbereich. Hinzu kommt, dass sich die genannten Lärmquellen nach ebenfalls nachvollziehbarer Darlegung der Beigeladenen auf dem Flughafengelände und zu einem maßgeblichen Teil zwischen den bereits bestehenden Start- und Landebahnen bzw. in einem großen Abstand zur nächstliegenden Wohnbebauung befinden.

476 Die wegen der mit der planfestgestellten dritten Start- und Landebahn verbundenen Kapazitätserhöhung am Verkehrsflughafen München im Prognosefall zu erwartende vermehrte Nutzung des bereits vorhandenen, mit einer Lärmabschirmung versehenen Triebwerksprobelaufstands wurde bei der Ermittlung und Bewertung des Bodenlärms ebenfalls berücksichtigt (vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1054ff.). Die mit den diesbezüglichen Mehrungen von Triebwerksprobeläufen verbundenen zusätzlichen Lärmbelastungen halten sich im Rahmen der im insoweit maßgeblichen Änderungsplanfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 3. Juli 1989 verfügten Auflagen. Vorliegend ist schließlich maßgeblich, dass nach der nachvollziehbaren, in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 4.7.2013, S. 11ff.) auch in methodischer Hinsicht erläuterten und nicht substanziiert infrage gestellten schalltechnischen Untersuchung der Bodenlärm aus den Abfertigungsvorgängen und dem Triebwerksprobelaufstand gegenüber der auf der Grundlage von § 2 Abs. 1 der 1. FlugLSV berechneten Fluglärmbelastung – die bereits die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie den Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge umfasst – lediglich geringfügige Pegelerhöhungen bis maximal 0,2 dB(A) bedingt (vgl. ********* ****** * ******* ****, Schalltechnische Untersuchung, Teil B, Bodenlärm, 15.3.2010, S. 27). Für eine maßgebliche Beeinträchtigung

durch diese Lärmkomponente ist mithin vorliegend nichts ersichtlich, so dass für eine von Klägerseite in diesem Zusammenhang geltend gemachte Verkennung von Bedeutung und Tragweite des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) durch den Beklagten schon im Ansatz nichts zu erkennen ist. Der klägerische Beweisantrag zu einer zu erwartenden Zunahme des Bodenlärms um mehr als 0,2 dB(A) verfügt hiernach schon über keine hinreichende tatsächliche Grundlage (Beweisantrag Nr. 1 zum Komplex Lärm der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013; zum Gesichtspunkt der Lärmmedizin siehe unten Ziff. 6.3). Die vorliegenden Untersuchungen zur Bodenlärmbelastung wurden – wie auch die Untersuchungen zum Fluglärm – zudem nicht ernsthaft erschüttert. Der Beweisantrag war mithin abzulehnen.

477 6.2.3 Hinsichtlich der auch in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 4.7.2013, S. 13f.) erläuterten Ermittlung der zu erwartenden Zunahme des vorhabenbedingten Straßen- und Schienenverkehrslärms im Zuge planfestgestellter baulicher Maßnahmen (insbesondere Straßenverlegungen), einer Zunahme des Landverkehrslärms durch vorhabenbedingte Verkehrsmehrungen auf vorhandenen Straßen sowie des zu erwartenden Baulärms ist für fehlerhafte Annahmen oder Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen ebenfalls nichts ersichtlich (vgl. ********* ****** * ******* ****, Schalltechnische Untersuchung, Teil C, Landverkehrslärm, 15.3.2010; Schalltechnische Untersuchung, Teil D, Neubau/bauliche Änderung von Straßen, 6.8.2007; Schalltechnische Untersuchung, Teil F, Baubedingte Lärmbelastung, 6.8.2007). Entsprechendes gilt auch hinsichtlich der korrekten Ermittlung nicht vorhabeninduzierten Verkehrslärms und hinsichtlich der Bewertung des vorhabenbedingten Landverkehrslärms durch den Beklagten (vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1145ff., S. 1154ff. und S. 1172ff.).

478 6.2.4 Nicht weiterführend ist schließlich auch der klägerische Einwand hinsichtlich der Ermittlung der Gesamtlärmbelastung, wonach die durchgeführte Untersuchung die zu erwartende tatsächliche Gesamtlärmbelastung nur unzureichend abbilde. Auf welche angenommenen Unzulänglichkeiten der Begutachtung sich die diesbezügliche klägerische Kritik konkret richtet, wird für das Gericht nicht deutlich. Vielmehr hat der Beklagte die Frage der Gesamtlärmbelastung insgesamt umfassend und angemessen behandelt (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1161ff.). Dessen ungeachtet ist nicht zuletzt in der mündlichen Verhandlung deutlich geworden, dass die Thematik der Bildung eines Summenpegels für die Gesamtlärmbelastung jedenfalls klägerische Grundstücke, die dem

Aufenthalt von Menschen dienen, nicht betrifft (vgl. Niederschrift vom 4.7.2013, S. 13f.). Geboten ist die Bildung eines Summenpegels für die Gesamtlärmbelastung nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann, wenn durch die Lärmeinwirkungen aus unterschiedlichen Lärmsektoren bzw. unterschiedlichen Lärmquellen in der Summe die Belastung eines Betroffenen den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreicht und insoweit ein Verfassungsverstoß (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) droht (vgl. BVerwG, B.v. 25.6.2013 – 4 BN 21/13 – juris Rn. 3 m.w.N.; U.v. 9.11.2006 – 4 A 2001/06 – BVerwGE 127, 95 Rn. 122 m.w.N.; U.v. 21.3.1996 – 4 C 9/95 – BVerwGE 101, 1/7). Hierfür – wie dies der Beklagte vorliegend getan hat – einen äquivalenten Dauerschallpegel von tagsüber über 70 dB(A) und nachts über 60 dB(A) anzunehmen, wird der höchstrichterlichen Rechtsprechung gerecht (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 390f. m.w.N.; vgl. auch unten Ziff. 10.1). Nur bei Überschreiten dieser Belastungsgrenze bedarf es mithin der Bildung eines Summenpegels.

479 Das Wohngrundstück FlNr. 62/1 der Gemarkung ********* des Klägers *****, das im Prognosefall einer prognostizierten Fluglärmbelastung in Höhe eines äquivalenten Dauerschallpegels von tagsüber 69,4 dB(A) unterliegt, hat der Beklagte bereits aufgrund der erheblichen Fluglärmbelastung in der Zusammenschau mit weiteren vom Flugbetrieb ausgehenden Belastungen – und mithin unabhängig von der Bildung eines Lärm-Summenpegels – dem im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss im Bereich von Freising-Attaching festgesetzten Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche zugeordnet. Entsprechendes gilt für im Eigentum der Großen Kreisstadt Freising stehende Grundstücke im Bereich Freising-Attaching (Sportgelände sowie Notunterkunft „Villa Kunterbunt“; siehe hierzu jeweils unten Ziff. 10.2). Weitere dem Aufenthalt von Menschen dienende klägerische Grundstücke sind demgegenüber nach nachvollziehbarer Darlegung durch Beklagten und Beigeladene mit Fluglärm-Dauerschallpegeln in Höhe von maximal 64,1 dB(A) tagsüber betroffen, ohne dass sich wegen weiterer erheblicher Lärmbelastungen – etwa bedingt durch die Lage an einer vielbefahrenen Straße – die Frage nach der Bildung eines Summenpegels stellt. In der Nacht werden kritische Belastungswerte insoweit ebenfalls nicht erreicht (vgl. zum Ganzen auch ********* ****** * ******* ****, Schalltechnische Untersuchung, Teil E, Gesamtlärm, 15.3.2010, insbesondere S. 10ff. nebst Anlagen).

480 Soweit bezogen auf das Anwesen des Klägers ****** schließlich von Klägerseite behauptet wird, die Ermittlung des Gesamtlärms sei fehlerhaft durgeführt worden, weil die Bildung einer Interferenzwelle und ihre Auswirkungen nicht geprüft worden

seien, ist dies schon insoweit als unerheblich zurückzuweisen, als es bezogen auf das im Eigentum des Klägers ****** stehende Grundstück FlNr. 2636 der Gemarkung ******* keinerlei Anhaltspunkte für eine möglicherweise gesundheitsgefährdende Gesamtlärmbelastung gibt. So beträgt der äquivalente Dauerschallpegel des Fluglärms – jeweils berechnet nach „Methode I“ – beim Anwesen des Klägers tagsüber 56,6 dB(A) und nachts 44,1 dB(A). Darüber hinaus sind durchgreifende methodische oder sonstige Mängel der vorliegenden Untersuchungen zur Gesamtlärmbelastung für den Senat auch insoweit nicht erkennbar. Soweit eine Bestimmung der Gesamtlärmbelastung überhaupt in Betracht zu ziehen ist, ist die vom Gutachter durchgeführte energetische Addition der Dauerschallpegel auch nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung methodengerecht (vgl. Niederschrift vom 24.9.2013, S. 6f.). Aus den genannten Gründen war der zur Bildung einer Interferenzwelle für den Kläger ****** gestellte Beweisantrag vom 19. November 2013 abzulehnen. Hinsichtlich der Einschätzung der Lärmsituation im Bereich des Anwesens des Klägers ****** (FlNr. 2636 der Gemarkung *******) im Prognosefall ergeben sich für (sonstige) durchgreifende Defizite ebenfalls keine Anhaltspunkte.

481 6.3 Auf die klägerischen Einwände gegen das von der Beigeladenen (vorsorglich) vorgelegte und vom Beklagten im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss ergänzend berücksichtigte lärmmedizinische Gutachten (****. **. *. *******, Lärmmedizinisches Gutachten, 10.8.2007), wonach dieses den aktuellen Stand von Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung nicht hinreichend widerspiegele und an einer Reihe fachlicher Mängel leide, kommt es – wie sogleich auszuführen sein wird – vorliegend letztlich nicht an. Dessen ungeachtet bleibt festzuhalten, dass sich in der mündlichen Verhandlung im Rahmen der Erörterung des von der Beigeladenen vorgelegten Gutachtens wie auch bei der Diskussion des Stands der Lärmmedizin sowie der Studien des anwesenden Sachbeistands der Kläger, ****. **. ******** *******, vor allem gezeigt hat, dass im Bereich der Lärmmedizin ein wissenschaftlicher Konsens in wesentlichen Bereichen (noch) nicht erreicht ist und weiterer Forschungsbedarf besteht (vgl. auch BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4000/09 – juris Rn. 172f.). Ausgehend hiervon wurde jedenfalls die Vertretbarkeit der verfahrensgegenständlichen Begutachtung – die das Schutzkonzept des anzuwendenden Fluglärmschutzgesetzes bestätigt – von Klägerseite nicht ernsthaft in Zweifel gezogen (vgl. zum Ganzen auch Niederschrift vom 9.7.2013, S. 5ff.; Planfeststellungsbeschluss, S. 1016ff.). Eine Regel, wonach bei einem wissenschaftlichen Meinungsstreit der Lärmwirkungsforschung im Zweifel immer die strengere Auffassung zugrunde zu legen ist, gibt es im Übrigen nicht

(vgl. BVerfG, B.v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 – NVwZ 2009, 1494/1496f. m.w.N.).

482 Im Hinblick auf die verbindliche Regelung im Fluglärmschutzgesetz brauchte der Beklagte die neueren Erkenntnisse der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung für die Gewichtung der Lärmschutzbelange von Gesetzes wegen jedoch ohnedies nicht einzelfallbezogen fachbehördlich zu würdigen (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 609). Maßgebender Bezugspunkt für die Gewichtung der Lärmschutzbelange ist vielmehr die auch mit Wirkung für die fachplanerische Abwägung gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i.V.m. § 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG normativ festgelegte fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze (vgl. BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4001/10 – NVwZ 2012, 432 Rn. 16; vgl. auch bereits oben Ziff. 6.1). Soweit die Lärmschutzbelange vom Regelungsanspruch des Fluglärmschutzgesetzes erfasst sind, decken dessen Lärmgrenzwerte nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts alle Schutzziele ab, die in der lärmmedizinischen Literatur diskutiert werden. Damit ist die Planfeststellungsbehörde im Interesse einer Verbesserung der Rechtssicherheit und der Verfahrensbeschleunigung grundsätzlich der Verpflichtung enthoben, jedenfalls bei der Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze Erkenntnisse der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung nachzugehen (BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 182 m.w.N.). Vielmehr ist es in erster Linie Aufgabe des Normgebers, den Erkenntnisfortschritt der Wissenschaft mit geeigneten Mitteln nach allen Seiten zu beobachten und zu bewerten, um gegebenenfalls weitergehende Schutzmaßnahmen treffen zu können (BVerfG, B.v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 – NVwZ 2011, 991 Rn. 38).

483 Dieser Aufgabe wird der Normgeber mit der Regelung des § 2 Abs. 3 FluglärmG, wonach die Bundesregierung spätestens im Jahr 2017 und spätestens nach Ablauf von jeweils weiteren zehn Jahren dem Deutschen Bundestag Bericht über die Überprüfung der im Fluglärmschutzgesetz enthaltenen Werte unter Berücksichtigung des Stands der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik zu erstatten hat, auch gerecht. Verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Regelung sind auch vor dem Hintergrund des in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 9.7.2014, S. 6ff.) erörterten Stands der lärmmedizinischen Forschung nicht zu erheben (vgl. auch BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4000/09 – juris Rn. 172f.; zu verfassungsrechtlichen Grenzen der Lärmbelastung außerhalb des Anwendungsbereichs des Fluglärmschutzgesetzes siehe unten Ziff. 10.1). Die im Zusammenhang mit lärmmedizinischen Fragestellungen – auch hinsichtlich „multikausaler

Faktoren“ – erhobenen klägerischen Beweisanträge waren hiernach als nicht entscheidungserheblich abzulehnen (Beweisanträge Nr. IV.1 bis 4 der Rechtsanwälte ***** und ******** vom 19.11.2013 sowie Beweisanträge Nr. 1 bis 4 zum Komplex Lärm der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013; zum Beweisthema Bodenlärm vgl. bereits oben Ziff. 6.2.2; zu Beweisanträgen zu „multikausalen Faktoren“ bzw. „multiplen Belastungen“ siehe auch unten Ziff. 7.10 und Ziff. 10.2). Die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes und der Ersten Fluglärmschutzverordnung geben im Übrigen auch die – bei der vorliegend durchgeführten lärmtechnischen Begutachtung zugrunde gelegten – methodischen Regeln zur Datenerfassung über den voraussehbaren Flugbetrieb sowie den Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Lärmbelastung normativ vor (vgl. § 1 Satz 2 der 1. FlugLSV). Für eine von Klägerseite vorgeschlagene alternative Methode zur Bildung eines Summenpegels von Tag- und Nachtlärmbelastung (Tagesmittelungspegel über 24 Stunden) bleibt hiernach schon im Ansatz kein Raum.

484 6.4 Eine Absenkung der normativ festgelegten fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze unter einen äquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB(A) außen kommt entgegen klägerischer Auffassung auch hinsichtlich schutzbedürftiger Einrichtungen – wie Krankenhäusern, Altenheimen, Schulen oder Kindergärten (vgl. § 5 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 FluglärmG) – nicht in Betracht. § 2 Abs. 2 FluglärmG – der für den Tageszeitraum ausschließlich auf die Höhe des Dauerschallpegels abstellt – sieht eine Differenzierung von Lärmwerten in Anknüpfung an spezielle anlagen- oder personenbezogene Schutzbedürfnisse nicht vor. Der Gesetzgeber – der einen grundstücksbezogenen Ansatz verfolgt – hat vielmehr für schutzbedürftige Einrichtungen denselben Maßstab angelegt wie für auch Wohnraum (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 161f. und 185; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 607 und 612; Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, § 6 Rn. 359). Auch diesen verbindlichen rechtlichen Vorgaben wird der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss gerecht (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1010f.).

485 Mithin können die Kläger hinsichtlich schutzbedürftiger Einrichtungen mit Rücksicht auf die anzuwendenden Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes nicht mit dem Einwand gehört werden, dass empfindliche Personengruppen, etwa chronisch Kranke, Behinderte und Ältere oder (schlafende) Kinder, schon unterhalb des von Durchschnittsmenschen noch tolerierten Lärmpegels betroffen seien und daher insoweit ein niedrigerer, präventivmedizinischer Lärmgrenzwert anzusetzen sei. Entsprechendes gilt hinsichtlich der klägerischen Annahmen, dass zur Ge-

währleistung des ungestörten Lernens in Schulen ein Innenpegel von 40 dB(A) nicht überschritten werden dürfe, präventiv ein Innenpegel von 35 dB(A) anzusetzen sei sowie Maximalpegel ab 55 dB(A) wegen eines Verlusts der Sprachverständlichkeit nicht hinzunehmen seien sowie für Kindertageseinrichtungen für Kinder im Alter unter sechs Jahren ein Innenpegel von 32 dB(A) nicht überschritten werden dürfe. Entsprechendes gilt auch hinsichtlich der weiteren klägerischen Annahmen, der äquivalente Dauerschallpegel dürfe im Außenbereich von Schulen und Kindertagesstätten tagsüber den Wert von 50 dB(A) nicht überschreiten und Einzelschallpegel über 70 dB(A) seien nicht akzeptabel, weil die Nutzung des Außenbereichs sowohl im schulischen Bereich als auch bei Kindertageseinrichtungen zum pädagogischen Konzept gehörten, ohne besonderen Schutz der Außenanlagen Schulen und Kindertageseinrichtungen ihrer Zweckbestimmung beraubt würden und ein Geldausgleich insofern ungenügend sei. Vor diesem Hintergrund unbeachtlich bleiben muss auch der weitere klägerische Einwand, wonach durch Schallschutzmaßnahmen, wie sie das Fluglärmschutzgesetz vorsieht (siehe hierzu sogleich unten Ziff. 6.5), ein nicht hinnehmbarer „Einbunkerungseffekt“ entstehe und insoweit zu fordern sei, dass in den Unterrichts- und Prüfungsräumen von Schulen – mit der Konsequenz insoweit niedrigerer zulässiger Lärmwerte – eine stetige Belüftung durch gekippt-geöffnete Fenster gewährleistet sein müsse.

486 Lediglich ergänzend wird in diesem Zusammenhang noch darauf hingewiesen, dass auch die vor Inkrafttreten der vorliegend anzuwendenden Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes ergangene Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts es als zumutbar erachtet hat, dann, wenn aus besonderem Anlass überdurchschnittliche Anforderungen an die Kommunikation zu stellen sind, während dieser Zeit die Fenster geschlossen zu halten. Die hierdurch erzielbare Wirkung ist nach den Feststellungen des Bundesverwaltungsgerichts je nach der Qualität der Fenster mit 20 dB(A) oder mehr zu veranschlagen (BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116/230f.). Hinsichtlich der Außenflächen von Kindertagesstätten hat das Bundesverwaltungsgericht – ebenfalls vor Inkrafttreten des novellierten Fluglärmschutzgesetzes – festgestellt, dass ein Pegel von 62 dB(A) auch den Lärmschutzansprüchen der Kinder gerecht wird, soweit Freiflächen von Kindertagesstätten die Möglichkeit zu Spiel und Bewegung eröffnen (BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1001/04 – NVwZ 2006, 1055/1061). Höhere Schallschutzanforderungen sieht der Gesetzgeber schließlich auch nicht zugunsten von Berufsgruppen vor, die sich überwiegend im Freien aufhalten.

487

6.5 Der Beklagte hat im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss – unter Einschluss auch aktiver Lärmschutzmaßnahmen – ein sachgerechtes Lärmschutzkonzept festgesetzt, das die Bindungen rechtsstaatlicher Planung nicht verletzt. Hinsichtlich aktiver Lärmschutzmaßnahmen ist namentlich auf die verfügten Flugbetriebsbeschränkungen durch den Ausschluss lärmintensiver Luftfahrzeuge sowie insbesondere auf die zeitliche Betriebsbeschränkung für die planfestgestellte dritte Start- und Landebahn auf den Tages-Zeitraum von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr hinzuweisen (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 44f. und S. 1114ff.; vgl. auch bereits oben Ziff. 6.2.1). Widersprüche ergeben sich entgegen einem klägerischen Petitum auch zur Landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21. Februar 2007 (vgl. oben Ziff. 4.2) nicht, nach der im – nunmehr streitgegenständlichen – Planfeststellungsverfahren durch geeignete bauliche und betriebliche Maßnahmen sicherzustellen ist, dass die Zunahme des Fluglärms im Flughafenumland infolge der Erweiterung durch die geplante dritte Start- und Landebahn möglichst gering gehalten wird (vgl. Landesplanerischen Beurteilung, insbesondere S. 3f.; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 181ff.).

488 Hinsichtlich des passiven Schallschutzes verweist der Planfeststellungsbeschluss zu Recht auf die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes, wonach bei Lärmbelastungen, die die fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze überschreiten, Aufwendungen der Grundstückseigentümer für den baulichen Schallschutz zu erstatten und Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs zu leisten sind (vgl. Hinweis im Planfeststellungsbeschluss, S. 155). Durchzusetzen sind diese Ansprüche jedoch im Rahmen eines nach dem Fluglärmschutzgesetz vorgesehenen gesonderten Verwaltungsverfahrens (vgl. §§ 9, 10 und 13 FluglärmG). Der Planfeststellungsbeschluss trifft hierzu zu Recht keine Regelungen. Die von klägerischer Seite geäußerte Auffassung, dass Ansprüche des passiven Schallschutzes mindestens dem Grunde nach im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss geregelt werden müssten, kommt mit Blick auf die klare gesetzliche Regelung nicht in Betracht. Das Fluglärmschutzgesetz regelt im Einzelnen in § 9 Abs. 1 bis 4 die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich der zugrunde liegenden Auslösewerte und in § 9 Abs. 5 und 6 die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs, und zwar gemäß § 13 Abs. 1 FluglärmG ausdrücklich auch mit Wirkung für das Planfeststellungsverfahren. Seit Inkrafttreten der Neufassung des Fluglärmschutzgesetzes ist mithin auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts über Ansprüche auf passiven Schallschutz, soweit sie im Fluglärmschutzgesetz geregelt sind, nicht mehr im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem gesonderten Festset-

zungsverfahren nach dem Fluglärmschutzgesetz zu entscheiden. Entsprechendes gilt gemäß § 9 Abs. 6 FluglärmG hinsichtlich der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 177ff.; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 592ff.).

489 Mithin ist auch über Ansprüche auf baulichen Schallschutz für schutzbedürftige Einrichtungen wie Schulen oder Kindergärten sowie über Ansprüche auf Entschädigungen wegen Einschränkungen in der Nutzung von Außenanlagen von schutzbedürftigen Einrichtungen nicht im Planfeststellungsbeschluss selbst, sondern in einem besonderen, der Planfeststellung nachfolgenden Verfahren zu entscheiden. Innerhalb dieses Verfahrens würde in Zweifelsfällen im Übrigen auch zu klären sein, ob eine Einrichtung als schutzbedürftig im Sinn des § 5 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 FluglärmG anzusehen ist (wie hier auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 611). Materiellrechtlich sind die Erstattungs- und Entschädigungsansprüche gemäß § 9 Abs. 1, 2 und 5 FluglärmG an die Belegenheit von Grundstücken in der Tag- oder Nacht-Schutzzone und damit an das Überschreiten der in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG jeweils für die Tag- und Nacht-Schutzzone geregelten Auslösewerte geknüpft. Das Fluglärmschutzgesetz ist insoweit ein Spezialgesetz zu § 9 Abs. 2 LuftVG. Die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG bestimmen – wie wiederholt dargelegt – die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle und damit die Auslösewerte, bei deren Überschreiten der Vorhabenträger die Benutzung der benachbarten Grundstücke durch Erstattung der Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Schallschutzes sicherzustellen sowie Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs zu leisten hat.

490 Die Planfeststellungsbehörde ist hiernach entgegen einer ebenfalls von Klägerseite geäußerten Auffassung weder generell berechtigt noch verpflichtet, auf der Grundlage des § 9 Abs. 2 LuftVG weiterreichenden baulichen Schallschutz unterhalb der Auslösewerte des Fluglärmschutzgesetzes anzuordnen. § 9 Abs. 2 LuftVG steht hierfür als Rechtsgrundlage nicht zur Verfügung (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 180). Lediglich hinsichtlich atypischer, vom Regelungsanspruch des Fluglärmschutzgesetzes nicht erfasster Situationen hindert der spezialgesetzliche Charakter des Fluglärmschutzgesetzes die Planfeststellungsbehörde nicht, auf der Grundlage des § 9 Abs. 2 LuftVG Schutzanforderungen in ihr Lärmschutzkonzept einzubauen (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 184 vgl. zum Ganzen auch HessVGH, U.v.

21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 603ff.). Für eine in diesem Sinn atypische Situation ist jedoch vorliegend nichts ersichtlich. Eine Atypik der Umstände ergibt sich namentlich nicht daraus, dass eine nicht unerhebliche Zahl von Flughafenanliegern und kommunalen Einrichtungen von Lärmbeeinträchtigungen betroffen wird (vgl. auch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 187; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 605).

491 6.6 Mit dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss werden der Abschnitt A I.8. Buchst. a sowie der Abschnitt II.5. Abs. 4 der luftrechtlichen Genehmigung für den Verkehrsflughafen München vom 9. Mai 1974 des (vormaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr – und damit die Festsetzung einer sogenannten 62-dB(A)-Lärmgrenzlinie – aufgehoben (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 45, Ziff. A.II.3.1). Auch gegen diese Regelung ist rechtlich nichts zu erinnern.

492 Gemäß der Regelung in Abschnitt A I.8. Buchst. a der luftrechtlichen Genehmigung vom 9. Mai 1974 darf der Verkehrsflughafen München nur in dem Umfang betrieben werden, dass durch den Flugbetrieb auf der in einer Planbeilage eingezeichneten Lärmgrenzlinie ein äquivalenter Dauerschallpegel von 62 dB(A) an keinem Ort und an keinem Tag überschritten wird. Nach Abschnitt II.5. Abs. 4 der luftrechtlichen Genehmigung vom 9. Mai 1974 hat die Flughafenbetreiberin auf Anordnung der Genehmigungsbehörde die notwendigen Unterlagen vorzulegen, die eine Überprüfung ermöglichen, ob im Hinblick auf die technologische Entwicklung im Flugzeug- und im Triebwerksbau sowie im Hinblick auf verbesserte Flugverfahren die in der Planbeilage dargestellte Lärmgrenzlinie zu ändern ist. Diese Regelungen werden durch den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss aufgehoben. Zur Begründung der Aufhebung verweist der Beklagte darauf, dass im Hinblick auf die seit dem Jahr 1974 eingetretene Änderung der technischen, tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen die 62-dB(A)-Lärmgrenzlinie obsolet geworden sei und die von der luftrechtlichen Genehmigung vom 9. Mai 1974 zur Rechtfertigung dieser Betriebsregelung angegebenen Gründe durch die in der Zwischenzeit eingetretene Entwicklung entfallen seien (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1118ff.). Die klägerische Seite verweist demgegenüber auf eine drittschützende Wirkung der – kapazitätsbeschränkenden – 62-dB(A)-Lärmgrenzlinie, hinsichtlich derer Vertrauensschutz bestehe. Die Lärmgrenzlinie sei auch der Sache nach nicht obsolet geworden. Dass der im Zuge der technischen Entwicklung durch leisere Flugzeuge eingesparte Lärm zu einer Steigerung der im Rahmen des Kontingents möglichen Flugbewegungen führe, sei bei der Er-

teilung der luftrechtlichen Genehmigung vom 9. Mai 1974 einbezogen worden und auch die zukünftige Änderung von Berechnungsvorschriften habe man berücksichtigt. Die nunmehr getroffene Abwägung hinsichtlich des Lärmschutzes sei fehlerhaft, weil der durch die 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie gewährte Schutz nicht in die Abwägung eingestellt worden sei.

493 Hinsichtlich der Aufhebung der 62-dB(A)-Lärmgrenzlinie durch den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss ist zunächst darauf hinzuweisen, in welchem Verhältnis eine vorhandene luftverkehrsrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG und eine nachfolgende luftverkehrsrechtliche Planfeststellung nach §§ 8 und 10 LuftVG stehen. Zu dieser Frage hat das Bundesverwaltungsgericht, dem sich der erkennende Senat anschließt, festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde an den Inhalt der vorherigen Genehmigung nicht gebunden ist. Vielmehr ergibt sich aus § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG, dass die Genehmigung wie jede andere öffentlich-rechtliche Gestattung dem jeweiligen Ergebnis der Planfeststellung anzupassen ist. Einer vorherigen Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung bedarf es nicht (vgl. BVerwG, U.v. 5.12.1986 – 4 C 13.85 – BVerwGE 75, 214/221; B.v. 20.8.1990 – 4 B 146/89 – NVwZ-RR 1991, 8/9). Die streitgegenständliche Planfeststellung vom 5. Juli 2011 verdrängt mithin die Regelungen der luftrechtlichen Genehmigung vom 9. Mai 1974 sowohl hinsichtlich der Anlage als auch – wie vorliegend maßgeblich – hinsichtlich des Betriebs des Verkehrsflughafens München (vgl. auch Deutsch in Kölner Kompendium des Luftrechts, 2009, Teil I B Rn. 19; Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand Juli 2012, § 6 Rn. 80, 84, 88 und 91).

494 Der Ausübung der mithin bestehenden Änderungsbefugnis durch die Planfeststellungsbehörde stehen auch subjektive Rechtspositionen der privaten Kläger nicht entgegen. Dies gilt sowohl, als sich die Kläger auf die luftverkehrsrechtliche Genehmigung vom 9. Mai 1974 stützen, als auch, soweit sich die Kläger ergänzend auf den Planfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 1979 beziehen. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist weiter geklärt, dass die von einem planfestgestellten Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümer durch die Bestandskraft einer Planung nicht in der Weise geschützt werden wie der Adressat eines begünstigenden Verwaltungsakts, der Änderungen nur unter den Voraussetzungen der §§ 48ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes – VwVfG – (bzw. der entsprechenden landesrechtlichen Regelungen) hinnehmen muss. Betroffene Grundstückseigentümer haben demgegenüber keinen rechtlich geschützten Anspruch auf den Fortbestand einer ursprünglichen Planung, ebenso wenig wie sich ein

Nachbar auf die Bestandskraft einer Baugenehmigung berufen kann, wenn der Bauherr später bei der Behörde ein verändertes bauliches Vorhaben zur Genehmigung stellt. Der Nachbar hat lediglich einen Anspruch darauf, dass die Genehmigung des geänderten Vorhabens nur unter Beachtung solcher baurechtlicher Vorschriften erfolgt, die seinem Schutz dienen. Ähnlich ist es auch bei der Planfeststellung. Die von der beabsichtigten Planänderung Betroffenen haben ein subjektiv-öffentliches Recht auf gerechte Abwägung ihrer Belange. Dabei ist unter anderem auch das Interesse der Betroffenen an einer Erhaltung der ursprünglichen Planung gegen das Interesse des Vorhabenträgers an der beabsichtigten Änderung abzuwägen (BVerwG, U.v. 14.9.1992 – 4 C 34.89 – BVerwGE 91, 17/23; vgl. auch U.v. 20.4.2005 – 4 C 18/03 – BVerwGE 125, 261 Rn. 17). Ein darüber hinausreichender Schutz der Betroffenen kann sich – auch mit Blick auf das soeben dargelegte Verhältnis der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung und der Planfeststellung – erst recht nicht aus Regelungen einer vorangegangenen luftverkehrsrechtlichen Genehmigung, namentlich vorliegend der 62-dB(A)-Lärmgrenzlinie nach der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung für den Verkehrsflughafen München vom 9. Mai 1974 ergeben.

495 Dem subjektiv-öffentlichen Recht der Betroffenen auf gerechte Abwägung ihrer Belange ist der Beklagte mit dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss uneingeschränkt gerecht geworden. Namentlich hat der Beklagte das Interesse der Betroffenen an einer Erhaltung des ursprünglichen Lärmschutzkonzepts gegen das Interesse an der beabsichtigten Änderung abgewogen und dabei unter anderem auch die bislang nicht verkehrsabweisende Wirkung der 62-dB(A)-Lärmgrenzlinie, die insgesamt weniger raumgreifenden Lärmauswirkungen des nunmehr planfestgestellten Gesamtvorhabens sowie die Wertungen des Fluglärmschutzgesetzes berücksichtigt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1122ff.). Soweit die Klägerseite ergänzend auf behördliche Aussagen im dem Planfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 1979 vorangegangenen Erörterungstermin abstellt, ist dies schon insoweit unbehelflich, als sich die Durchführung dieser Erörterung naturgemäß ausschließlich auf den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Juli 1979 bezogen hat und für den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss keine Rechtswirkungen entfaltet. Auch eine etwaige Einigung im Sinn des § 10 Abs. 5 Satz 2 LuftVG in seiner ursprünglichen Fassung (RGBl 1922 I S. 681) kann in ihrer Bindungswirkung jedenfalls nicht weiter reichen als die Planfeststellung, auf die sie sich bezieht. Dessen ungeachtet sind jedoch auch schon für einen entsprechenden Rechtsbindungswillen der damaligen Beteiligten hinreichende Anhaltspunkte nicht ersichtlich.

496 6.7 Auch die individuellen Lärmschutzbelange der Kläger werden – im Rahmen der soeben unter Ziff. 6.1 bis 6.6 dargelegten rechtlichen Maßgaben – in vollem Umfang gewahrt. Die tagsüber an klägerischen Grundstücken im Planungsfall 2025 zu erwartenden äquivalenten Dauerschallpegel liegen innerhalb eines breiten Spektrums der Intensität der Lärmbetroffenheit zwischen 52,4 dB(A) und 72,4 dB(A) (auf der Grundlage des im Grundstücksbestand eines Klägers nach „Methode I“ jeweils höchsten zu erwartenden Werts). Dieses Spektrum von Lärmbetroffenheiten hat der Beklagte bei seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung ausführlich und angemessen gewürdigt (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1070ff.). Hierbei konnte der Beklagte naturgemäß nicht auf jedes Einzelobjekt in jeder Einzelheit gesondert und ausdrücklich eingehen. Soweit sich aus der zu erwartenden Lärmbelastung für einen Teil der im Eigentum der Kläger stehenden Objekte und Einrichtungen Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für Maßnahmen des baulichen Schallschutzes bzw. auf die Gewährung von Außenwohnbereichsentschädigung ergeben, sind diese nicht Gegenstand des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses (vgl. oben Ziff. 6.5). Soweit es um die Frage eines Anspruchs auf Übernahme intensiv lärmbelasteter Grundstücke gegenüber der Beigeladenen im Bereich von Freising-Attaching (Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche) geht, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziff. 10 verwiesen. Hinsichtlich der konkreten Lärmbetroffenheiten der einzelnen Kläger bzw. der einzelnen klägerischen Objekte und Einrichtungen wird schließlich ergänzend auf die von der Beigeladenen in das Verfahren eingeführten, bei den Gerichtsakten befindlichen Einzelpunktberechnungen zu den im Prognosejahr 2025 im Prognosefall und im Prognosenullfall zu erwartenden Lärmbelastungen verwiesen. Für auf einzelne Objekte oder Einrichtungen bezogene Fehlannahmen bei der Lärmprognose ist hierbei nichts ersichtlich.

497 Nach allem waren auch sämtliche Hilfsanträge hinsichtlich von Maßnahmen des aktiven wie des passiven Schallschutzes (einschließlich der Erstattung von Aufwendungen) sowie der Gewährung von Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs bzw. der Außenbereiche klägerischer Einrichtungen (jeweils unter Einschluss der auf erneute Verbescheidung gerichteten Anträge) abzuweisen. Soweit sich klägerische Anträge darüber hinaus höchst hilfsweise auf die Gewährung von Entschädigungsleistungen für untunliche Maßnahmen des passiven Schallschutzes richten, ist eine Anspruchsgrundlage hierfür im Hinblick auf die – wie dargelegt – hinsichtlich aktiven wie passiven Schallschutzes abschließenden

Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes nicht ersichtlich. Auch diesen Anträgen konnte mithin nicht gefolgt werden (zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche in Freising-Attaching siehe unten Ziff. 10).

498 7. Der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss ist auch im Hinblick auf die Bewältigung der Problematik vorhabenbedingter Luftschadstoffimmissionen rechtlich nicht zu beanstanden. Dem Beklagten sind weder bei der Ermittlung noch bei der Bewertung der zu erwartenden vorhabenbedingten Luftschadstoffbelastung Fehler unterlaufen, die zur Aufhebung oder zu einer Ergänzungsbedürftigkeit des Plans führen. Die Luft-Schadstoffprognose kommt in nachvollziehbarer Weise zu dem Ergebnis, dass in der Betriebsphase des um eine dritte Start- und Landebahn erweiterten Flughafens alle maßgeblichen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit an bewohnten Immissionsorten außerhalb des Flughafengeländes eingehalten werden. Dies gilt auch für die Ortslage von Freising-Attaching und auch hinsichtlich der Immissionen während der Bauphase, namentlich der baubedingt auftretenden Feinstaubbelastung.

499 7.1 Bei der Luft-Schadstoffprognose ist – nicht anders als bei der Lärmprognose (vgl. hierzu oben Ziff. 6.1) – maßgeblich auf die Verkehrsmenge abzustellen, die realistischerweise zu erwarten ist (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 428). Insofern ist es nicht zu beanstanden, dass dem streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss auch hinsichtlich der Bewältigung der Problematik von Luftschadstoffimmissionen in tatsächlicher Hinsicht die von der Beigeladenen in Auftrag gegebene und vom Beklagten einer Qualitätssicherung unterzogene Luftverkehrsprognose – und nicht etwa die theoretische bzw. technische Maximalkapazität eines erweiterten Flughafensystems – zugrunde gelegt wurde.

500 Als rechtlicher Maßstab für die Bewertung von Luftschadstoffimmissionen ist vorliegend die auf der Grundlage von § 48a BImSchG erlassene 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl I S. 1065) heranzuziehen. § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG, nach dessen Wortlaut die Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht für Flugplätze gelten, steht der Anwendung nicht entgegen. Diese Ausschlussklausel erfasst nicht Verordnungen, die auf Grundlage des § 48a Abs. 1 BImSchG zur Erfüllung von bindenden europäischen Rechtsakten allgemeine, nicht auf die Errichtung und den Betrieb von Anlagen im Sinn des § 3 Abs. 5 BImSchG beschränkte Vorschrif-

ten über die Festsetzung von Immissions- oder Emissionswerten enthalten. Dazu gehört die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (vgl. – jeweils zur Vorgängervorschrift der 22. BImSchV – BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 425; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1001).

501 7.2 Der Beklagte geht bei der Bewältigung der Problematik vorhabenbedingter Luftschadstoffimmissionen in nachvollziehbarer Weise von zutreffenden tatsächlichen Annahmen aus. Hinsichtlich der zu erwartenden Entwicklung des Bodenverkehrs ist entgegen der klägerischen Darstellung insoweit festzuhalten, dass die Luft-Schadstoffprognose den Entfall der Magnetschnellbahn (Transrapid) vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen München berücksichtigt (vgl. ********** ****, Vertiefung der lufthygienischen Untersuchung, Teil A, 15.3.2010, S. 79). Auch gegen die Annahme der Planfeststellungsbehörde, dass im Prognosefall 2025 die Bahn-Bauprojekte Erdinger Ringschluss und Neufahrner Gegenkurve realisiert sein werden, ist nichts zu erinnern (vgl. hierzu bereits oben Ziff. 2.2.3; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2626f.).

502 Der Senat sieht auch keine Anhaltspunkte dafür, dass der Beklagte eine zu niedrige Hintergrundbelastung an Luftschadstoffen für das Prognosejahr 2025 annimmt. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte lufthygienische Untersuchung entgegen klägerischer Behauptung keine Reduktion der Hintergrundbelastung – zu der insbesondere häusliche und industrielle Emissionen, die Landwirtschaft und der lokale Verkehr beitragen – bis zum Prognosejahr 2025 annimmt. Vielmehr wird für das Prognosejahr 2025 die Hintergrundbelastung des Jahres 2004 zugrunde gelegt. Hinsichtlich der Emissionen aus Fahrzeugmotoren wird dabei vertretbar davon ausgegangen, dass für die Fahrzeugflotte im Mittel eine technische Weiterentwicklung dadurch stattfindet, dass Altfahrzeuge im Lauf der Zeit durch neuere, schadstoffärmere Fahrzeuge ersetzt werden. Aufgrund zu erwartender weiterer Maßnahmen zur Umsetzung der (europäischen) Luftreinhaltepolitik ist auch die Annahme des lufthygienischen Gutachters plausibel, dass die Hintergrundbelastung im Jahr 2020 tatsächlich sogar geringer sein wird als im Referenzjahr 2004. Nicht übersehen werden darf auch, dass die Immissionsbeiträge des Straßenverkehrs auf den Hauptstrecken nicht in der Hintergrundbelastung abgebildet werden (vgl. ********** ****, Lufthygienische Untersuchung, 10.8.2007, S. 24 und S. 80; ********** ****, Stellungnahme vom 6.2.2012, S. 7ff.; vgl. auch Niederschrift vom 29.5.2013, S. 11). Der klägerische Beweisantrag zur fachlichen Unrichtigkeit der Annahmen zur

Hintergrundbelastung war nach diesen Feststellungen abzulehnen (Beweisantrag Nr. II.1 der Rechtsanwälte ***** und ******** vom 19.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen zur zu erwartenden Entwicklung der Hintergrundbelastung an Luftschadstoffen bis zum Prognosejahr 2025 wurden nicht ernsthaft erschüttert. Der Beklagte geht entgegen klägerischer Annahme für das Jahr 2025 schließlich nicht von einer gegenüber dem Jahr 2004 niedrigeren Anzahl von Kraftfahrzeugbewegungen aus. Vielmehr legt der Planfeststellungsbeschluss einen vorhabenbedingten Zuwachs des Kraftfahrzeugverkehrs ausgehend vom Jahr 2006 um 14 Prozent zugrunde (zusätzlich 12.700 Kfz-Fahrten pro Tag). Dabei bedingen die im Bereich des Flughafens Beschäftigten den größten Teil des Verkehrszuwachses (zusätzlich 8.200 Kfz-Fahrten pro Tag; vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2623ff.).

503 7.3 Für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) erwartet der Beklagte, dass die Gesamtbelastung im Prognosefall an einzelnen Immissionsorten in der Nähe des maßgeblichen Immissionsgrenzwerts nach § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV von 40 µg/m³ im Jahresmittel liegen kann. Überschreitungen des Jahresmittelwerts von 40 µg/m³ werden jedoch nur innerhalb des Flughafengeländes, unmittelbar an stark befahrenen Straßen oder im Nahbereich um das Flughafengelände, nicht hingegen in den nächstliegenden Wohnbereichen Freising-Attaching oder Freising-Süd erwartet (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1207ff.). Diese nachvollziehbare, in der mündlichen Verhandlung umfassend erörterte Einschätzung des Beklagten gibt zu Bedenken keinen Anlass (vgl. Niederschrift vom 28.5.2013, S. 4ff.). Namentlich auch die Darlegungen des klägerischen Sachbeistands ****. **. ******** vermochten die Ergebnisse der im Auftrag der Beigeladenen durchgeführten, in der mündlichen Verhandlung näher erläuterten lufthygienischen Begutachtung nicht ernsthaft infrage zu stellen (vgl. insbesondere ********** ****, Lufthygienische Untersuchung, 10.8.2007; ********** ****, Vertiefung der Lufthygienischen Untersuchung, 15.3.2010; ********** ****, Lufthygienische Untersuchung – Fortschreibung der Berechnung für die Betriebsphase, 24.2.2011).

504 Die klägerischen Darlegungen beziehen sich einerseits maßgeblich auf für den Ort Flörsheim bei Frankfurt am Main durchgeführte Studien, die auf die spezifische Situation im Umfeld des Verkehrsflughafens München nicht übertragbar sind, und berücksichtigen andererseits – namentlich mit Blick auf die Belastung einzelner Grundstücke, etwa des Klägers ***** – insbesondere nicht hinreichend die Komplexität der raschen und weiträumigen Verwirbelung, Vermischung und Ausbreitung von Luftschadstoffen. Diese Komplexität bei der Verwirbelung, Vermischung

und Ausbreitung gilt umso mehr für Emissionen von Luftfahrzeugen, die sich – im Gegensatz zu Straßenverkehrsfahrzeugen – regelmäßig in weiteren Abständen und in unterschiedlichen Höhen bewegen, was die Verdünnung ausgestoßener Schadstoffe begünstigt. Zudem wird das vom Gutachter der Beigeladenen zugrunde gelegte Ausbreitungsmodell (vgl. hierzu Planfeststellungbeschluss, S. 1199) – das nach obergerichtlicher, vom Bundesverwaltungsgericht bestätigter Rechtsprechung dem Stand von Wissenschaft und Technik entspricht (vgl. HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 956; bestätigt durch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 464ff.) – von Klägerseite nicht ansatzweise substanziiert infrage gestellt. Dies gilt auch hinsichtlich des Bereichs von Freising-Attaching. Insoweit ist auch der klägerische Verweis auf Angaben im Emissionskataster des Bayerischen Landesamts für Umwelt über den Verkehrsflughafen München im vorliegenden Zusammenhang des Immissionsschutzes unbehelflich. Maßgeblich ist hier vielmehr die Einwirkung von Luftschadstoffen auf den jeweiligen Immissionsort.

505 In rechtlicher Hinsicht ist darüber hinaus zum einen von Bedeutung, dass es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entsprechend der Schutzrichtung der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (als Nachfolgeregelung der 22. BImSchV) und der mit ihr umgesetzten europäischen Luftqualitätsrichtlinien für die Einhaltung der Grenzwerte nur auf solche Grundstücke ankommt, auf denen Menschen über einen längeren Zeitraum hinweg Schadstoffen ausgesetzt sind (vgl. BVerwG, U.v. 26.5.2004 – 9 A 6/03 – BVerwGE 121, 57/59 Rn. 23). Hiervon ist hinsichtlich der Immissionssorte innerhalb des Flughafengeländes, unmittelbar an stark befahrenen Straßen oder im Nahbereich um das Flughafengelände, hinsichtlich derer Überschreitungen des Jahresmittelwerts von 40 µg/m³ erwartet werden, nicht auszugehen. Zum anderen verweist der Beklagte zu Recht darauf, dass auch etwaige Grenzwertüberschreitungen dem Erlass des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses nicht entgegenstehen (vgl. hierzu auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1209f.). Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts keine unbedingte Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung. Die Verordnung stellt nämlich nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab. Vielmehr liegt ihr eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImschG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreini-

gungen festlegt (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 426). Nach der weiteren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist das in diesem Zusammenhang zu beachtende Gebot der Konfliktbewältigung erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Mit anderen Worten ist dies der Fall, wenn absehbar ist, dass sich bestehende Konflikte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht werden lösen lassen, was insbesondere dann anzunehmen ist, wenn das Planungsvorhaben bereits für sich genommen Grenzwertüberschreitungen erwarten lässt (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 472 unter Bezugnahme auf U.v. 26.5.2004 – 9 A 6/03 – BVerwGE 121, 57/64 und U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 426; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1010ff.). Hierfür gibt es vorliegend keine Anhaltspunkte. Insofern steht jedenfalls auch kein Verstoß des Beklagten gegen das planerische Gebot der Konfliktbewältigung inmitten.

506 Hinsichtlich des in der mündlichen Verhandlung ebenfalls erörterten Stoffes Stickstoffmonoxid (NO) – der bei Verbrennungsvorgängen unter anderem auch in Flugzeugtriebwerken entsteht und durch eine chemische Reaktion mit dem Luftsauerstoff zu Stickstoffdioxid reagiert – ist festzuhalten, dass weder der Gesetz- noch der Verordnungsgeber hinsichtlich dieses Stoffes Grenzwerte festgesetzt haben. Dessen ungeachtet hat der lufthygienische Gutachter auch in tatsächlicher Hinsicht deutlich machen können, dass zum einen der Stoff Stickstoffmonoxid bei der Erstattung des Gutachtens hinreichende Beachtung gefunden hat (vgl. nur ********** ****, Lufthygienische Untersuchung – Fortschreibung der Berechnung für die Betriebsphase, 24.2.2011, S. 31f.) und es sich zum anderen bei Stickstoffmonoxid nach allgemeiner fachlicher Anschauung um einen mindergefährlichen Stoff handelt (vgl. Niederschrift vom 28.5.2013, S. 4ff., insbesondere S. 10f.). Namentlich zu verweisen ist hierzu auf die VDI-Richtlinie 2310, Blatt 12 (S. 34), wonach Stickstoffmonoxid nach derzeitigem Wissensstand eine vergleichsweise geringe Respirationstoxizität aufweist und deshalb auf die Ableitung einer maximalen Immissionskonzentration für kurzfristige Stickstoffmonoxid-Wirkungen verzichtet wird. Zur Frage der langfristigen Wirkungen von Stickstoffmonoxid auf die menschliche Gesundheit fehlt es hiernach an einer geeigneten Datenbasis zur Ableitung einer maximalen Immissionskonzentration. Entsprechendes ergibt sich aus einem im Zuge des Ausbaus des Flughafens Frankfurt/Main erstatteten humantoxikologischen Gutachten, das ebenfalls in der mündlichen Verhandlung erörtert

wurde und nach dem Stickstoffmonoxid gesundheitlich kaum von Bedeutung ist (**. ***** *********, Gutachten G14, Humantoxikologie, 24.8.2004, S. 25). Nach allem war der klägerische Beweisantrag zur Schädlichkeit von Stickstoffverbindungen und einer hierdurch bedingten signifikanten Steigerung von Atemwegserkrankungen als nicht entscheidungserheblich abzulehnen (Beweisantrag Nr. 10 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Eine zu erwartende signifikante Steigerung von Atemwegserkrankungen wird von den Klägern zudem ohne hinreichende tatsächliche Grundlage behauptet.

507 Für eine von Klägerseite in diesem Zusammenhang noch angesprochene Gefährdung des Trinkwassers durch Luftschadstoffe, namentlich eine Gefährdung des im Prognosefall überflogenen Trinkwasserschutzgebiets Pulling, fehlt es an jedem konkreten Anhaltspunkt (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1253f.). Auch der klägerische Verweis auf den zum Schutz der Vegetation in § 3 Abs. 4 der 39. BImschV enthaltenen kritischen Wert in Höhe von 30 µg/m³ für Stickstoffoxide (NO_x) ist mit Blick auf Gefährdungen der menschlichen Gesundheit schon insoweit nicht weiterführend, als dieser Wert mit schädlichen Auswirkungen von Stickstoffoxiden auf Menschen in keinem Zusammenhang steht (vgl. § 1 Nr. 17 der 39. BImschV). Namentlich steht entgegen klägerischem Vortrag schon insoweit auch eine Verletzung des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG nicht inmitten. Dessen ungeachtet hat der lufthygienische Gutachter in der mündlichen Verhandlung ausführlich und nachvollziehbar erläutert, dass der im Planungsfall zu erwartende Wert für Stickstoffoxide durch den Flugverkehr und den flughafeninduzierten Straßenverkehr im Jahresmittel um lediglich ein bis zwei Mikrogramm pro Kubikmeter erhöht wird und diese Erhöhung aus fachlicher Sicht von unerheblicher Bedeutung ist. Hinzu kommt, dass Messungen hinsichtlich des Schutzes der Vegetation vor Schadstoffen in einem Abstand von mehr als 20 Kilometern von Ballungsräumen bzw. mehr als fünf Kilometern von bebauten Flächen, Industrieanlagen, Autobahnen oder vielbefahrenen Hauptstraßen entfernt liegen sollen (vgl. Buchst. B Ziff. 2 Satz 1 der Anlage 3 zur 39. BImschV). Diese normative Vorgabe ist hinsichtlich von Messungen mit Relevanz für den Bereich des Wasserschutzgebiets Pulling nicht gewahrt. Nach ebenfalls nachvollziehbarer Darlegung der Beigeladenen hat sich keinerlei Einfluss des bereits langjährig bestehenden Flughafenbetriebs auf das Wasserschutzgebiet gezeigt. Dies ergibt sich sowohl aus Messungen der Beigeladenen als auch aus von den Stadtwerken der Großen Kreisstadt Freising in Auftrag gegebenen Untersuchungen sowie aus diesbezüglichen Feststellungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt (vgl. Niederschrift vom 28.5.2013, S. 9ff.,

insbesondere S. 11f.; vgl. auch Schreiben des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 1.4.2010).

508 7.4 Entgegen klägerischer Einschätzung unterliegt der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss auch hinsichtlich der Ermittlung und Bewertung von Belastungen durch Kohlenwasserstoffe, namentlich durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe bzw. durch sonstige organisch-chemische Emissionen aus Flugzeugtriebwerken – auch auf der Grundlage ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung – keinen rechtlichen Bedenken (vgl. zum Ganzen Niederschriften vom 28.5.2013, S. 13ff., und vom 29.5.2013, S. 4ff.). Der Beklagte setzt sich in hinreichender Weise mit der Problematik auseinander und verneint zu Recht vorhabenbedingte unzumutbare gesundheitliche Gefährdungen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, insbesondere S. 1216f. und S. 1240f.).

509 Beim Betrieb von Verbrennungsmotoren entstehen – neben anderen Verbrennungsprodukten – verschiedene, im Grundsatz gesundheitsgefährdende Kohlenwasserstoffverbindungen. Dies gilt auch für den Betrieb von Flugzeugtriebwerken, bei dem sich nach dem vom lufthygienischen Gutachter der Beigeladenen nachvollziehbar dargelegten Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis vergleichbare Kohlenwasserstoffverbindungen bilden wie beim Betrieb von dieselgetriebenen Kraftfahrzeugen. Eine Zuordnung von in der Atemluft vorhandenen Kohlenwasserstoffverbindungen zu konkreten Emittenten – namentlich zum Betrieb von Luftfahrzeugen – ist vor diesem Hintergrund mithin kaum möglich (vgl. hierzu auch den in der mündlichen Verhandlung – vgl. Niederschrift vom 29.5.2013, S. 4f. – erörterten Bericht der Hessischen Landesanstalt für Umwelt zu Emissionen organisch-chemischer Verbindungen aus zivilen Flugzeugtriebwerken, 1.10.1998, S. 161; ähnlich und ebenfalls in der mündlichen Verhandlung – vgl. Niederschriften vom 28.5.2013, S. 15, und vom 29.5.2013, S. 5ff. – erörtert, ********** ****, Toxikologische Bewertung von organisch-chemischen Triebwerksemissionen, Juli 1999, S. 71). Auch die rasche Verdünnung, Vermischung und großräumige Verteilung der Abgase aus Verbrennungsvorgängen spielt insoweit eine nicht unerhebliche, von Klägerseite nicht hinreichend zur Kenntnis genommene Rolle (vgl. bereits oben Ziff. 7.3). Der Gutachter verweist in diesem Zusammenhang auch auf die nachvollziehbaren Ergebnisse einer in das Verfahren eingebrachten Untersuchung des ********** zum Flughafen Frankfurt/Main, bei der sich ebenfalls gezeigt hat, dass die Abgase aus Flugzeugtriebwerken ein toxikologisches Bild aufweisen, wie es für den motorisierten Verkehr typisch ist. Für das Vorhandensein von besonders giftigen Spurengiften in relevanten Mengen in der Flughafenumgebung ergab

sich demgegenüber kein Beleg (vgl. ********** ***., Mediation Flughafen Frankfurt, Ergebnisse zu Ö9, Humantoxikologische Bewertung der Emissionen, Januar 2000, S. 4).

510 Hinzu kommt, dass der Emissionsbeitrag des Luftverkehrs im Verhältnis zu den Emissionen aus den Bereichen Straßenverkehr und Industrie quantitativ in den Hintergrund tritt. Nach den vom lufthygienischen Gutachter der Beigeladenen zitierten diesbezüglichen Feststellungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt beläuft sich die Masse der durch den Flugverkehr freigesetzten polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe auf 5,5 kg pro Jahr gegenüber 176.680 kg pro Jahr an Freisetzung von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen durch Straßenverkehr und Industrie. In die gleiche Richtung weisende Erkenntnisse haben sich auch im Rahmen der bereits zitierten humantoxikologischen Begutachtung im Zuge des Ausbaus des Flughafens Frankfurt/Main ergeben. Unter Verweis auf Untersuchungen zum Flughafen Chicago O´Hare einerseits und zum Flughafen Amsterdam andererseits wird in dieser Untersuchung nachvollziehbar dargelegt, dass es keine Hinweise darauf gibt, dass die Luftverschmutzung in der Nähe von Flughäfen ein höheres Gesundheitsrisiko darstellt als die vom Kraftfahrzeugverkehr belastete Luft in einer typischen städtischen Umgebung (vgl. **. ***** *********, Gutachten G14, Humantoxikologie, 24.8.2004, S. 35 und S. 38; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1044). Die demgegenüber von Klägerseite in das Verfahren eingeführte Liste mit Kerosinabbauprodukten unter – abstraktem – Hinweis auf deren jeweilige gesundheitsschädigende Wirkung („NASA-Liste“) vermag diesen breiten Stand konkret-empirischer Erkenntnisse zur Luftqualität in der Umgebung von Flughäfen nicht infrage zu stellen (vgl. auch Niederschriften vom 28.5.2013, S. 15f., und vom 29.5.2013, S. 4ff.).

511 Hinsichtlich der auch in der mündlichen Verhandlung näherer Betrachtung unterzogenen Kohlenwasserstoffverbindung Benzo(a)pyren ergeben sich entgegen klägerischer Auffassung keine Zweifel daran, dass es sachgerecht ist, diesen Stoff als Referenz für die Belastung mit toxisch wirksamen Kohlenwasserstoffverbindungen heranzuziehen. Zum einen legt dies schon § 10 der 39. BImSchV, wo Benzo(a)pyren ausdrücklich als Marker für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe bezeichnet wird, nahe. Zum anderen entspricht diese Vorgehensweise dem vom Beklagten und der Beigeladenen nachvollziehbar dargelegten Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis. Hierbei ist es entgegen klägerischer Auffassung nicht ausschlaggebend, dass die emittierten Mengen des Stoffes Benzo(a)pyren quantitativ deutlich unterhalb der Emissionsmengen anderer Kohlenwasserstoff-

verbindungen bzw. Luftschadstoffe zurückbleiben. Maßgeblich für die Heranziehung von Benzo(a)pyren als Indikatorsubstanz bei der Ermittlung gesundheitlicher Risiken ist nach nachvollziehbarer Darlegung des Gutachters der Beigeladenen die potenziell hohe Toxizität dieser Kohlenwasserstoffverbindung (vgl. auch **. ***** *********, Gutachten G14, Humantoxikologie, 24.8.2004, S. 31f.). Hiernach war der klägerische Beweisantrag zur fehlenden Eignung des Stoffes Benzo(a)pyren als Leitparameter abzulehnen (Beweisantrag Nr. 1 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen zur Frage der Gesundheitsgefährdung durch zu erwartende flughafeninduzierte Luftschadstoffbelastungen im Prognosejahr 2025 wurden nicht ernsthaft erschüttert. Durchgreifende methodische Mängel vermochten von Klägerseite nicht aufgezeigt zu werden und sind auch sonst nicht erkennbar geworden. Namentlich gilt dies – wie dargestellt – auch hinsichtlich der Eignung des Stoffes Benzo(a)pyren als Leitparameter bei der Ermittlung gesundheitlicher Risiken.

512 Hinsichtlich der Belastungen durch Benzo(a)pyren hat sich nachvollziehbar ergeben, dass Überschreitungen des vom Verordnungsgeber festgesetzten Jahres-Zielwerts von 1 ng/m³ nach § 10 der 39. BImSchV nicht ersichtlich sind (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1217). Einer Überprüfung weiterer, vom Gutachter der Beigeladenen und vom Beklagten nicht ohnedies in den Blick genommener Kohlenwasserstoffverbindungen bzw. organisch-chemischer Stoffe (zu Kerosin-Additiven vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1240f.) bedurfte es nach allem nicht (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1042). Namentlich gilt dies auch hinsichtlich der in der mündlichen Verhandlung von Klägerseite angesprochenen Stoffe Butadien und Naphtalin, die nach nachvollziehbarer Darlegung des Gutachters der Beigeladenen deutlich weniger toxisch wirken als Benzo(a)pyren (vgl. Niederschrift vom 29.5.2013, S. 6). Grenz- oder Zielwerte bestehen für diese Stoffe zudem nicht. Etwas anderes ergibt sich schließlich auch nicht mit Blick auf die von Klägerseite vorgelegte, bereits genannte allgemeine Liste gesundheitsschädlicher Kerosinabbauprodukte oder unter Hinweis auf die ebenfalls bereits zitierte toxikologische Untersuchung der ********** ****.

513 Für eine Überschreitung von Grenz- bzw. Zielwerten für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (vgl. § 10 der 39. BImSchV) bestehen mithin vorliegend keinerlei konkrete Anhaltspunkte. Der klägerische Beweisantrag hinsichtlich einer deutlichen Überschreitung „gesetzlicher Grenzwerte“ im Bereich von Freising-Attaching war hiernach abzulehnen (Beweisantrag Nr. 5 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Folgerichtig war auch der klägerische Beweisantrag zu der Behauptung, dass Kläger unter Verletzung gesetzlicher Grenzwerte in ihrer Gesundheit geschädigt werden, abzulehnen (Beweisantrag Nr. 6 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Dies gilt sowohl hinsichtlich polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe als auch hinsichtlich von Stickstoff (vgl. hierzu bereits oben Ziff. 7.3). Nach allem ebenfalls abzulehnen waren die Beweisanträge der Klägerseite zur Entstehung von 56 chemischen Verbindungen bei der Kerosinverbrennung und einem nach klägerischer Behauptung durch die Einwirkung dieser Stoffe signifikant gesteigerten Erkrankungsrisiko in Freising-Attaching, zur Konzentration dieser Stoffe in Abhängigkeit von der Flughöhe sowie zur angeblichen Bedeutungslosigkeit diesbezüglicher Verdünnungseffekte (Beweisanträge Nr. 7 bis 9 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013; zur Ausbreitungsrechnung für Luftschadstoffe vgl. bereits oben Ziff. 7.3).

514 Nicht entscheidungserheblich ist der klägerische Antrag, ein vergleichendes Gutachten zur Luftschadstoffbelastung einerseits im Stadtgebiet München und andererseits in Freising-Attaching einzuholen (Beweisantrag Nr. 11 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die Luftschadstoffbelastung im Stadtgebiet München ist vorliegend ohne Belang. Der klägerische Beweisantrag zum Zusammenhang von Luftschadstoffbelastung und Schadstoffbelastung in Lebensmitteln ist ebenfalls nicht entscheidungserheblich (Beweisantrag Nr. 13 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Grenz- oder Zielwertüberschreitungen stehen insoweit nicht inmitten. Im Übrigen bleibt offen, inwieweit eine Vergleichbarkeit von Belastungen in der Luft und in Lebensmitteln methodisch erreicht werden soll. Schließlich wird eine im Planungsfall zu erwartende akute Gesundheitsgefahr für die Bevölkerung Attachings durch Luftschadstoffe ohne hinreichende tatsächliche Grundlage behauptet (Beweisantrag Nr. 12 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Nicht entscheidungserheblich ist die Beweistatsache zudem im Hinblick auf fehlende Grenzwert- oder

Zielwertüberschreitungen. Auch dieser klägerische Beweisantrag war mithin abzulehnen.

515 Eine umfassende Erörterung haben in der mündlichen Verhandlung – im vorliegenden Zusammenhang – auch die im Umfeld des Verkehrsflughafens München bereits langjährig durchgeführten Biomonitoring-Maßnahmen erfahren (vgl. Niederschrift vom 28.5.2013, S. 9f. und S. 14). In Vollzug einer Auflage aus der luftrechtlichen Genehmigung vom 5. Mai 1974 wurde hierbei der Einfluss von Luftschadstoffen auf Pflanzen anhand von Grünkohl als Nahrungsmittel und Weidelgras als Futterpflanze untersucht. Seit 2006 werden diese Untersuchungen jährlich durchgeführt. Namentlich hinsichtlich der Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen haben sich bei diesen Untersuchungen Anreicherungswerte ergeben, die als typisch für ländliche Standorte zu qualifizieren sind. Ein Einfluss standortabhängiger Quellen hat sich nach nachvollziehbarer Darlegung der Beigeladenen hingegen nicht ableiten lassen. Der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss vom 5. Juli 2011 ordnet nunmehr die Fortsetzung von bereits im Jahr 2008 zu Beweissicherungszwecken begonnenen Biomonitoring-Maßnahmen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen an (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss S. 163 und S. 1244ff.).

516 Auch die Ermittlung von Schadstoffgehalten im Honig wurde in der mündlichen Verhandlung umfassend erörtert (vgl. Niederschriften vom 20.6.2013, S. 14f. und vom 25.6.2013, S. 4f.). Honigmonitoring findet seit dem Jahr 2003 im Umfeld verschiedener deutscher Verkehrsflughäfen und seit dem Jahr 2008 im Auftrag der Beigeladenen auch an verschiedenen Standorten im Umfeld des Flughafens München – und an drei Vergleichsstandorten im Raum Aichach-Friedberg – statt. Beim Honigmonitoring handelt es sich um eine Untersuchung des Lebensmittels Honig – sowie von Pollen und Wachs – auf Rückstände, unter anderem auch auf Spuren von insgesamt 16 polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen. Die insoweit ermittelten Werte waren hierbei nach den Feststellungen des Beklagten denjenigen von Gartengemüse aus unbelasteten ländlichen Gebieten vergleichbar (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 1248ff.; zu Einzelheiten des Honigmonitoring vgl. auch **. ****** *****, Honigmonitoring am Flughafen München 2012, März 2013, insbesondere S. 44ff.). Unterschiede des im Bereich des Flughafens München erzeugten Honigs zu dem Honig aus dem Gebiet Aichach-Friedberg sind nach Darstellung der die Untersuchung durchführenden Biologin **. ***** nicht festzustellen gewesen. Auch die für Säuglingsnahrung geltende Grenzwerte werden hiernach eingehalten (vgl. zum Ganzen Niederschrift vom 25.6.2013, S. 4ff.).

517 Von Klägerseite wird gegen die Eignung des Honigmonitoring als Luftschadstoffindikator vorgebracht, dass Bienen die Pollen reinigten und die Reinheit des Honigs insoweit im Hinblick auf die Belastung mit Luftschadstoffen wenig aussagekräftig sei (vgl. auch Schreiben der Landesanstalt für Bienenkunde, Stuttgart-Hohenheim, vom 29.10.2009). Ob dieser im Grundsatz nachvollziehbare Hinweis letztlich zutreffend ist, kann jedoch dahinstehen. Zum einen enthält der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss selbst keine Festsetzungen hinsichtlich der Durchführung eines Honigmonitorings. Zum anderen liegen, unbeschadet der Aussagekraft der Ergebnisse eines Honigmonitorings, hinreichende Tatsachengrundlagen zur Bewertung der Luftschadstoffbelastung im Prognosefall vor. Auf die Ergebnisse des unabhängig vom streitgegenständlichen Vorhaben im Auftrag der Beigeladenen durchgeführten Honigmonitorings kommt es mithin nicht an. Aus diesem Grund ist der auf die Aussagekraft des Honigmonitorings bezogene klägerische Beweisantrag nicht entscheidungserheblich (Beweisantrag Nr. 3 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). In der von Klägerseite aufgeworfenen allgemeinen Form ebenfalls nicht entscheidungserheblich ist die Frage, ob in Pflanzen gefundene Rückstände von Luftschadstoffen eine unmittelbare Beziehung zur Konzentration der Luftschadstoffe in der Umgebungsluft aufweisen (Beweisantrag Nr. 4 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die Beweisanträge waren hiernach abzulehnen.

518 7.5 Nach ebenfalls ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 20.6.2013, S. 12ff.) sieht der Senat auch keine Anhaltspunkte dafür, dass der Beklagte das im Umland des Verkehrsflughafens München bereits seit einigen Jahren zu beobachtende Phänomen, dass Pflanzenteile – insbesondere Äpfel – mit einem rußig-schwarzen Belag überzogen sind – nicht angemessen gewürdigt hat. Der Beklagte durfte auf der Basis der ihm vorliegenden, gut nachvollziehbaren Gutachten und Stellungnahmen vielmehr zu Recht davon ausgehen, dass für einen ursächlichen Zusammenhang dieses Phänomens mit dem Flugbetrieb keine hinreichenden Anhaltspunkte bestehen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1242ff.).

519 Dies ergibt sich zum einen maßgeblich aus einem durch die Landratsämter Freising und Erding in Auftrag gegebenen ökotoxologischen Gutachten, nach dessen Ergebnis sich keine belegbare Zuordnung der gefundenen Ablagerungen zu Flugzeugemissionen ergeben hat (****. **. *. *****, Technische Universität München,

Gutachten Flughafen München, 15.4.2008, S. 17). Die begutachteten Befälle von Obst waren nach den für das Gericht nachvollziehbaren Ausführungen des Gutachters vielmehr auf Insektenbefall und in dessen Folge auf Pilzkrankheiten – Rußfleckenkrankheit und Fliegenschmutzfleckenkrankheit – zurückzuführen, wobei eine Prädisposition hinsichtlich des Befalls mit diesen Pilzkrankheiten durch Immissionen – ungeachtet der Frage nach deren Quelle – nach Auffassung des Gutachters unwahrscheinlich ist. Das Gutachten weist auch darauf hin, dass die Verschmutzungen immer nur am reifenden Obst, nie an den Blättern und an den Jungtrieben der untersuchten Apfel- und Birnbäume festzustellen waren. Auch haben hiernach nur einzelne Sorten Verschmutzungen aufgewiesen (Gutachten, S. 7). Darüber hinaus hält der Gutachter fest, dass die Zahl der Beanstandungen außerordentlich gering gewesen ist (****. **. *. *****, Technische Universität München, Gutachten Flughafen München, 15.4.2008, S. 6f. und S. 20).

520 Zum anderen werden die Ergebnisse des Gutachtens gestützt durch eine von der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung vorgelegte Untersuchung der ********** **** zur Rußfleckenkrankheit beim Apfel, wonach diese Pilzerkrankung in vielen gemäßigten Klimazonen der Welt auftritt (**. *. ******, ********** ****, Die Rußfleckenkrankheit beim Apfel, 2000; vgl. Niederschrift vom 20.6.2013, S. 14 und S. 16). Hinweise auf einen Zusammenhang zwischen dem Auftreten der Rußfleckenkrankheit und bestimmten Emissionen gibt die Untersuchung demgegenüber nicht. Aus einer im Auftrag der Beigeladenen durchgeführten Literaturauswertung ergeben sich derartige Hinweise nach nachvollziehbarer Darlegung – auch im Rahmen der mündlichen Verhandlung – schließlich ebenfalls nicht (vgl. **. *****/**. ********, Die Rußfleckenkrankheit im Obstanbau – Literaturauswertung, 30.4.2009). Konkrete gegenteilige Hinweise vermochte auch die Klägerseite nicht aufzuzeigen. Soweit im Flughafenumland auch schwarze Beläge auf Dachziegeln, Pergolen oder Mauern beobachtet werden, vermochte der Gutachter der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar darzulegen, dass derartige Ablagerungen maßgeblich auf Luftalgen, die ebenfalls schwarze Beläge bilden, jedoch nicht auf organischem Material haften, zurückzuführen sind (vgl. Niederschrift vom 20.6.2013, S. 16).

521 7.6 Entgegen klägerischer Auffassung wurde auch die zu erwartende vorhabenbedingte Belastung mit Feinstaubpartikeln vom Beklagten in tatsächlicher Hinsicht umfassend und rechtsfehlerfrei gewürdigt. Dies gilt sowohl hinsichtlich von Partikeln PM_{10} (vgl. § 1 Nr. 28 der 39. BImSchV) als auch hinsichtlich von Partikeln $PM_{2,5}$ (vgl. § 1 Nr. 29 der 39. BImSchV). Auch im Rahmen der ausführli-

chen Erörterung der Problematik in der mündlichen Verhandlung hat sich dies bestätigt (vgl. Niederschriften vom 29.5.2013, S. 8ff. und vom 20.6.2013, S. 5ff.).

522 Die nach § 4 der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte für Feinstaub der Partikelgröße PM_{10} werden im Prognosefall nach den für das Gericht nachvollziehbaren Darlegungen im Planfeststellungsbeschluss eingehalten (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, Seite 1211ff.). Dies gilt sowohl hinsichtlich des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwerts von 40 µg/m³ nach § 4 Abs. 2 der 39. BImSchV als auch hinsichtlich des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts von 50 µg/m³ bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr nach § 4 Abs. 1 der 39. BImSchV. Der Jahresmittelwert liegt an den einschlägigen Immissionsorten (Messstationen) im Bereich von 25 µg/m³; im Prognosefall ist hiernach mit einem moderat erhöhten Wert deutlich unter 30 µg/m³ zu rechnen. Der Tagesmittelwert von 50 µg/m³ wurde an den Immissionsorten im Jahr 2005 maximal 22 Mal überschritten; im Prognosefall sind hiernach maximal 25 Überschreitungen zu erwarten. Der lufthygienische Gutachter der Beigeladenen hat die zu erwartenden Belastungen in der mündlichen Verhandlung noch dahingehend nachvollziehbar präzisierend erläutert, als hinsichtlich der Partikel PM_{10} – die die kleineren Partikel $PM_{2,5}$ mit einschließen – allein die Hintergrundbelastung, die unter anderem Hausbrand, Gewerbe und Industrie sowie Nebenstraßen einschließlich großräumiger Verfrachtungen umfasst, bereits 25 µg/m³ ausmacht (vgl. Niederschrift vom 29.5.2013, S. 11). Daneben beträgt die Belastung durch Flugverkehr und Hauptverkehrsstraßen zusätzlich lediglich 0,4 µg/m³. In der Summe ergibt dies eine Belastung an den Immissionsorten rund um den Flughafen München von 25,4 µg/m³ im Prognosenullfall. Im Prognosefall kommen hiernach lediglich weitere 0,1 µg/m³ hinzu, so dass sich eine Gesamtbelastung in Höhe von 25,5 µg/m³ ergibt (vgl. auch ********** ****, Lufthygienische Untersuchung, 10.8.2007, S. 24f). Von Klägerseite wurden diese fachgutachterlichen Annahmen nicht ernsthaft erschüttert. In tatsächlicher Hinsicht ist für die Würdigung der vorhabenbedingten Belastung mit Feinstaubpartikeln im Übrigen in diesem Zusammenhang noch von Interesse, dass nach nachvollziehbarer Darlegung des Beklagten in der mündlichen Verhandlung zwar immerhin 38 Prozent der in der Atemluft auftretenden Feinstaubpartikel dem Bereich Verkehr zuzuordnen sind. Der Anteil des Flugverkehrs hieran beschränkt sich jedoch auf lediglich drei von 38 Prozent (vgl. Niederschrift vom 29.5.2013, S. 9f.).

523 Einen mit Blick auf europäisches Recht von Klägerseite angeführten, ab 1. Januar 2010 einzuhaltenden Jahresgrenzwert von 20 µg/m³ kennt § 4 der 39. BImSchV

nicht. Der Verordnungsgeber verstößt damit nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der sich der erkennende Senat anschließt, nicht gegen Verpflichtungen aus der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (ABl EG Nr. L 163 S. 41). Die genannte Richtlinie sieht in ihrem Anhang III für Partikel (PM_{10}) vor, das auf einer ersten Stufe bis zum 1. Januar 2005 ein Grenzwert von 40 µg/m³ einzuhalten ist. Als Datum für den Übergang zu einer zweiten Stufe wird der 1. Januar 2010 genannt. Wie aus einer Fußnote zu ersehen ist, soll zu diesem Stichtag ein „Richtgrenzwert“ von 20 µg/m³ (Jahreswert) nicht überschritten werden. Dabei handelt es sich nach den Erläuterungen des Rats in dieser Fußnote freilich um einen Wert, der „im Lichte weiterer Informationen über die Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt, über die technische Durchführbarkeit und über die bei der Anwendung der Grenzwerte der Stufe 1 in den Mitgliedstaaten gemachten Erfahrungen zu überprüfen (ist)“. Mithin handelt es sich also gerade nicht um eine abschließende, von den Mitgliedstaaten umzusetzende Grenzwertregelung (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 429; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1025). Nichts anderes gilt hinsichtlich des ab 1. Januar 2010 nach der Richtlinie 1999/30/EG vorgesehenen weiteren „Richtgrenzwerts“ von 50 µg/m³ (Tagesmittelwert) bei maximal sieben Überschreitungen pro Jahr.

524 Der Beklagte hat auch die im Prognosefall zu erwartenden Belastungen mit Feinstaub der Partikelgröße $PM_{2,5}$ angemessen gewürdigt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1196f. und S. 1214). Konkrete Anhaltspunkte für die klägerische Mutmaßung, der nach § 5 Abs. 2 der 39. BImSchV ab 1. Januar 2015 geltende Immissionsgrenzwert für Partikel $PM_{2,5}$ von 25 µg/m³ im Jahresmittel werde im Prognosefall überschritten, sind nicht ersichtlich. Nach den plausiblen Darlegungen im Planfeststellungsbeschluss ergibt sich im Prognosefall vielmehr eine Hintergrundbelastung von Partikeln $PM_{2,5}$ unterhalb von 20 µg/m³ und eine vorhabenbedingte Zusatzbelastung deutlich unterhalb von 1 µg/m³. Der lufthygienische Gutachter der Beigeladenen hat dies in der mündlichen Verhandlung noch dahingehend nachvollziehbar präzisiert und erläutert, als hinsichtlich der Partikel $PM_{2,5}$ die Hintergrundbelastung 15 µg/m³ ausmacht (vgl. Niederschrift vom 29.5.2013, S.11). Daneben beträgt die Belastung durch Flugverkehr und Hauptverkehrsstraßen 0,3 µg/m³. In der Summe ergibt dies im Prognosenullfall eine Belastung von 15,3 µg/m³. Im Prognosefall 2025 kommen hiernach lediglich weitere 0,1 µg/m³ hinzu (Gesamtbelastung 15,4 µg/m³).

525 Bezüglich noch feinerer Partikel (Nanopartikel) – als weiterer Teilmenge der Partikel PM_{10} und $PM_{2,5}$ – bestehen weder Grenz- noch Zielwerte. Der Beklagte hat insoweit nachvollziehbar und ohne hinreichend substanziierte klägerische Erwiderung dargelegt, dass die Möglichkeiten der Messung und Auswertung bezüglich derartiger Partikel (noch) begrenzt und derzeit im Stadium von Forschungsvorhaben sind (vgl. hierzu auch BT-Drs. 17/9815, S. 4). Die Fortentwicklung des Stands der Wissenschaft ist jedoch – so wünschenswert sie auch sein mag – keine Aufgabe der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 514 m.w.N.). Die von Klägerseite beantragte Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Feinstaubbelastung mit Partikeln unterhalb der Partikelgröße $PM_{2,5}$ (Ultrafeinpartikel) bzw. zu deren gesundheitlichen Folgen kommt deshalb schon aus Rechtsgründen nicht in Betracht (Beweisantrag Nr. III.3 der Rechtsanwälte ***** und ******** vom 19.11.2013 sowie Beweisantrag Nr. 2 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013).

526 Soweit die Klägerseite im Rahmen der Erörterung der Feinstaubbelastung schließlich einzelne Ergebnisse aus Studien im Bereich der Flughäfen Georgetown bei Seattle (Studie aus dem Jahr 1998), Teterboro in New Jersey (Studie aus dem Jahr 2008) und St. Monica, einem Stadtteil von Los Angeles (Studie aus dem Jahr 2010), zitiert, vermochte der Sachbeistand der Kläger weder den jeweiligen Kontext und Methodenzusammenhang der zitierten Studien noch die Vergleichbarkeit der jeweils untersuchten Situationen mit derjenigen im Bereich des Flughafens München - und namentlich mit dem Bereich von Freising-Attaching – hinreichend deutlich zu machen (vgl. Niederschrift vom 20.6.2013, S. 10). Die Vorlage einer schriftlichen Zusammenfassung der Teterboro-Studie durch die Beigeladene hat hinsichtlich der Ergebnisse dieser Studie demgegenüber unter anderem ergeben, dass etwaige gesundheitliche Risiken nicht notwendigerweise als mit dem dortigen Flughafenbetrieb in Zusammenhang stehend betrachtet und Überschreitungen von Schwellenwerten als typisch für städtische Bereiche in den USA angesehen worden sind. Abweichende Nachweise von Feinstaub der Partikelgröße $PM_{2,5}$ gehen hiernach zudem auch auf unterschiedliche Nachweismethoden zurück (vgl. Teterboro Airport Air Quality Study, General Summary, Februar 2008, S. 2).

527 Hinsichtlich der Feinstaubbelastung in der Bauphase ist vom Beklagten plausibel dargelegt, dass im Hinblick auf die im Planfeststellungsbeschluss diesbezüglich enthaltenen umfangreichen und konkreten Nebenbestimmungen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 158ff. und S. 1227ff.) die Immissionsgrenzwerte auch an den

potenziell am stärksten betroffenen Immissionsorten – einschließlich des Bereichs Freising-Attaching – im Rahmen der prognostischen Möglichkeiten voraussichtlich eingehalten werden können (vgl. ********** ****, Reduzierung von Schwebestaub in der Bauphase, Baumonate 13-24, 18.3.2008, S. 11f.). Die einschlägigen Nebenbestimmungen betreffen etwa die Einhausung von Förderbändern, das Feuchthalten von Material und unbefestigten Fahrwegen, die Befestigung von Hauptfahrwegen oder die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf unbefestigten Fahrwegen. Der Beklagte hat diesen Sachverhalt auch in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erläutert (vgl. Niederschrift vom 20.6.2013, S. 11). Darüber hinaus wird in ebenfalls nachvollziehbarer Weise gutachterlich darauf hingewiesen, dass die zu erwartenden Feinstaubkonzentrationen hinsichtlich ihrer Schädlichkeit nicht mit den – weit schädlicheren – Feinstaubbelastungen in verkehrsreichen innerstädtischen Arealen vergleichbar sind und relevante Gesundheitsrisiken insoweit nicht bestehen (vgl. ****. **. **. *.****** ********, Auswirkungen der Staubemissionen während der Bauphase, 9.8.2007, S. 63).

528 Auch unter dem Gesichtspunkt der Arsenbelastung im Feinstaub ergeben sich keine unzumutbaren gesundheitlichen Risiken. Vielmehr haben die im Auftrag der Beigeladenen durchgeführten lufthygienischen Untersuchungen in nachvollziehbarer Weise gezeigt, dass die auftretenden Immissionswerte speziell für Arsen im Feinstaub und Arsen im Staubniederschlag während der Bauphase an den maßgeblichen Immissionsorten keine relevanten gesundheitlichen Auswirkungen erwarten lassen. Hiernach beträgt die Vorbelastung durch Arsen im Feinstaub im Zeitraum von Oktober 2004 bis September 2006 im Mittel 0,8 bis 1 ng/m³. Diese Vorbelastung liegt nach der Begutachtung im unteren Bereich der Hintergrundbelastung für Ballungsräume. Die Zusatzbelastung während der Bauphase beträgt nach diesen Untersuchungen maximal weniger als 1,7 ng/m³. Demgegenüber beläuft sich der Immissions-Zielwert (kein Grenzwert) für Arsen nach § 10 der 39. BImSchV auf 6 ng/m³ im Jahresmittel. Die Zusatzbelastung durch Arsen im durch Baumaßnahmen aufgewirbelten Staub ist mithin gering und das damit verbundene zusätzliche Krebsrisiko nach nachvollziehbarer gutachterlicher Einschätzung vernachlässigbar (vgl. ****. **. **. *.****** ********, Auswirkungen der Staubemissionen während der Bauphase, 9.8.2007, S. 58f. und S. 63). Der klägerische Beweisantrag zu Gesundheitsgefahren durch Aufschluss, Ablagerung und Verbau geogener Arsenvorkommen war hiernach abzulehnen (Beweisantrag Nr. 14 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen zur Frage von Gesundheitsgefahren durch den Aufschluss oder die Verwendung von Bodenmaterial unter Ein-

schluss geogenen Arsens (namentlich im Bereich von Freising-Attaching) wurden nicht ernsthaft erschüttert. Eine hieraus resultierende Gesundheitsgefahr für die Bevölkerung in Freising-Attaching wird zudem ohne hinreichende tatsächliche Grundlage behauptet.

529 Auch der Einwand der Kläger, soweit sie die Gefahr des Eintrags von aufgeschlossenem geogenen Arsen in das Grundwasser und über den Boden in die Pflanzen und sodann in die Nahrungskette sehen, ist unbegründet. Nach den von Klägerseite nicht substanziiert infrage gestellten Ergebnissen der durch die Beigeladene durchgeführten umfangreichen Untersuchungen bzw. Biomonitoring-Maßnahmen anhand von Grünkohl und Weidelgras (vgl. hierzu auch oben Ziff. 7.4) besteht insgesamt kein Anlass zu der Annahme, dass über Nutzpflanzen ein Kontaminationspfad verläuft, der zur gesundheitlichen Beeinträchtigung der Bevölkerung im Umland des Verkehrsflughafens München führen könnte (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1244ff., insbesondere S. 1248). Nach für den Senat nachvollziehbaren fachgutachterlichen Feststellungen ist die Belastung der Nahrungskette speziell durch Arsen im Staubniederschlag vielmehr selbst für Anwohner mit hohem Anteil an Gemüseverzehr aus dem eigenen Garten gemessen an den von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgeschlagenen Maßstäben so gering, dass keine diesbezüglichen Beschränkungen während der Bauphase notwendig erscheinen. Weiter stellt der Gutachter nachvollziehbar fest, dass durch den Bau der dritten Start- und Landebahn kein zusätzliches gesundheitliches Risiko über den Bodenpfad oder den Wasserpfad zu erwarten ist (vgl. ****. **. **. *.****** ********, Auswirkungen der Staubemission während der Bauphase, 9.8.2007, S. 55f., S. 60 und S. 63). Vor diesem Hintergrund war auch der klägerische Beweisantrag zu einer behaupteten eigenständigen Gesundheitsgefahr für die Bevölkerung in Freising-Attaching wegen der Verunreinigung von Grundwasser und Boden mit Arsen abzulehnen (Beweisantrag Nr. 15 zum Komplex Luftschadstoffe der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen zur Frage von Gesundheitsgefahren durch den Aufschluss oder die Verwendung von Bodenmaterial unter Einschluss geogenen Arsens (insbesondere im Bereich von Freising-Attaching) wurden auch insoweit nicht ernsthaft erschüttert. Eine Gesundheitsgefahr für die Bevölkerung in Attaching wird in diesem Zusammenhang zudem ohne hinreichende tatsächliche Grundlage behauptet. Nach allem war auch den auf Ergänzungen des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Feinstaubbelastung auf den Grundstücken der Kläger gerichteten klägerischen Hilfsanträgen nicht zu folgen. Unzumutbare Belastungen der Kläger durch Fein-

staub sind weder während der Bauphase noch während der Betriebsphase zu erwarten.

530 7.7 Hinsichtlich der vorhabenbedingten Ozonbelastung weisen die Kläger darauf hin, dass der Zielwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor Ozon von 120 µg/m³ als höchstem 8-Stunden-Mittelwert während eines Tages bei 25 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr nach § 9 Abs. 1 der 39. BImSchV schon bisher vor allem in den Sommermonaten im Bereich des Flughafens München bzw. in dessen Umfeld zum Teil erheblich überschritten werde. Die Rechtmäßigkeit der Zulassung des planfestgestellten Vorhabens vermag diese Feststellung jedoch nicht infrage zu stellen. Insoweit ist maßgeblich, dass – wie auch gutachterlich nachvollziehbar dargelegt worden ist – die Bildungs- und Abbauprozesse von Ozon als sekundär gebildetem Luftschadstoff zum einen in konventionellen Rechenmodellen bislang nicht abbildbar sind und eine prognostische Behandlung von Ozon im Sinne einer Ausbreitungsrechnung zum anderen nicht zuverlässig möglich ist. Ein ursächlicher Zusammenhang zwischen flughafeninduzierten bzw. vorhabeninduzierten Emissionen und der im Umfeld des Flughafens feststellbaren oder zu erwartenden Ozonkonzentration lässt sich hiernach nicht herstellen (vgl. ********** ****, Vertiefung der lufthygienischen Untersuchung, 15.3.2010, S. 71; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1218ff.). Von Klägerseite wurden diese fachgutachterlichen Feststellungen nicht substanziiert in Zweifel gezogen. Ungeachtet dessen ist noch ergänzend darauf zu verweisen, dass nach obergerichtlicher Rechtsprechung aufgrund von allgemeinen Emissionsminderungsmaßnahmen zudem mit einer Abnahme der Ozonhintergrundbelastung bis zum Jahr 2020 zu rechnen ist (vgl. HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1051).

531 7.8 Das von Klägerseite im Kontext der vorhabenbedingten Luftschadstoffbelastung ebenfalls angeführte Gas Kohlenstoffdioxid (CO_2) stellt keinen relevanten Luftschadstoff im Sinn der Schutzgüter der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dar und ist insoweit an dieser Stelle nicht zu behandeln. Hinsichtlich der Wirkungen von Kohlenstoffdioxid als „Treibhausgas“ wird auf die Ausführungen unter Ziff. 14.2 (Globales Klima) verwiesen.

532 7.9 Der in seltenen Einzelfällen als Notmaßnahme durchgeführte Treibstoff-Schnellablass aus Langstrecken-Flugzeugen zur Herabsetzung des Landegewichts kann die Rechtmäßigkeit des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses schon im Ansatz nicht infrage stellen. Der Senat verweist insoweit auf

die ausführlichen und nachvollziehbaren Darlegungen im Planfeststellungsbeschluss (S. 1222ff.). Ein etwaiger Treibstoff-Schnellablass findet hiernach regelmäßig in Flughöhen von 4000 bis 8000 Metern und bei einer Geschwindigkeit von 600 bis 700 Stundenkilometern über Gebieten mit möglichst dünner Besiedlung statt. Dabei wird das Kerosin über ein Düsensystem abgegeben und fein zerstäubt, so dass nur ein Bruchteil überhaupt vor der Verdunstung weitgestreut den Boden erreichen kann. Hinsichtlich der von klägerischer Seite auch im Kontext des Treibstoff-Schnellablasses angesprochenen schwarzen Ablagerungen insbesondere auf Obst (vgl. hierzu oben Ziff. 7.5) sind hiernach keinerlei Anhaltspunkte für einen Ursachenzusammenhang mit dem Ablassen von Treibstoff ersichtlich (vgl. zum Ganzen auch LT-Drs. 15/3855, S. 1f.).

533 7.10 Nach der Erörterung der vorhabenbedingten Lärmbelastung einerseits (vgl. hierzu oben Ziff. 6) und der vorhabenbedingten Luftschadstoffbelastung andererseits (vgl. soeben Ziff. 7.1 bis 7.9) ist noch festzuhalten, dass entgegen klägerischer Auffassung keine gesonderte rechtliche Würdigung des Zusammentreffens von Fluglärm mit Luftschadstoffen – etwa mit der Konsequenz der Annahme von Sicherheitszuschlägen zu normativ festgelegten Grenzwerten – geboten ist. Auch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geht von der Tatsache aus, dass von einem Flughafen neben Lärmimmissionen regelmäßig auch Schadstoffimmissionen ausgehen und diese mit zunehmender Verkehrsdichte – und damit einhergehend auch zunehmendem Lärmpegel – steigen. Hätte der Gesetzgeber hierfür einen außerhalb des Regelungsregimes des Fluglärmschutzgesetzes zu ermittelnden Sicherheitszuschlag beim Fluglärm zulassen wollen, hätte er auf die Festlegung von Grenzwerten ganz verzichten können (vgl. auch bereits oben Ziff. 6.3). Zugleich würden Sicherheitszuschläge bei den Grenzwerten für Fluglärm das Prinzip des § 47 BImSchG konterkarieren, wonach die Last der Beseitigung der durch Luftschadstoffe verursachten Belastungen zwischen verschiedenen Verursachern über die Luftreinhalteplanung verteilt werden soll (vgl. hierzu bereits oben Ziff. 7.3). Im Hinblick auf das Zusammentreffen von Lärm- und Luftschadstoffbelastung bedarf es vorliegend auch keiner gesonderten Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde bezüglich der Luftschadstoffbelastung. Diesbezügliche Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss zur Sicherstellung der Einhaltung von Grenzwerten würden – entgegen dem Konzept des Normgebers – ebenfalls einseitig den Flughafenbetreiber treffen (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 506ff.). Für eine vorhabenbezogene Anpassung (Absenkung) von Grenzwerten für Luftschadstoffe fehlt jedoch jede normative Grundlage, namentlich ist für eine Regelungslücke nichts ersichtlich. Es

ist nicht davon auszugehen, dass dem Normgeber entgangen ist, dass Lärm- und Luftschadstoffbelastungen gerade in Ballungsgebieten regelmäßig zusammentreffen (vgl. zum Ganzen auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1075ff.).

534 Nach allem war Beweisantrag Nr. III.2 der Rechtsanwälte ***** und ******** vom 19. November 2013 abzulehnen. Für die behauptete Gesundheitsgefährdung der Bewohner oder Nutzer klägerischer Grundstücke und Einrichtungen durch eine toxische Luftschadstoffbelastung im Prognosefall haben sich – wie unter Ziff. 7.1 bis 7.9 dargelegt – keine Anhaltspunkte ergeben. Die vorliegenden Untersuchungen zur Frage der Gesundheitsgefährdung durch die zu erwartende flughafeninduzierte Luftschadstoffbelastung im Prognosejahr 2025 wurden nicht ernsthaft erschüttert. Zudem wurde von Klägerseite nicht substanziiert aufgezeigt, dass zu erwarten ist, dass rechtlich maßgebliche Grenzwerte nicht eingehalten werden. Auf den weiteren klägerischen Beweisantrag zur nachteiligen gesundheitlichen Beeinträchtigung durch multikausale Faktoren kommt es – wie soeben dargestellt – schon aus Rechtsgründen nicht an (Beweisantrag Nr. 4 zum Komplex Lärm der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013; vgl. hierzu auch bereits oben Ziff. 6.3)

535 8. Auch weitere im Prognosefall vorhabenbedingt zu erwartende, schädliche oder unzumutbare Immissionen zulasten der Flughafenumgebung hat der Beklagte umfassend ermittelt und rechtsfehlerfrei bewertet.

536 8.1 Dies gilt zunächst hinsichtlich vorhabenbedingter Geruchsimmissionen, zu deren Bewertung der Beklagte mangels diesbezüglicher normativer Vorgaben als Erkenntnisquelle die Geruchsimmissionsrichtlinie des Länderausschusses Immissionsschutz in der Fassung vom 29. Februar 2008 und Ergänzung vom 10. September 2008 – GIRL – heranzieht (vgl. hierzu Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand Juli 2012, § 6 Rn. 431; Deutsch in Kölner Kompendium des Luftrechts, 2009, Teil I B, Rn. 259). Wie im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss (S. 1220ff.) im Einzelnen nachvollziehbar dargelegt, bleibt die für den – ursprünglichen – Prognosefall im Jahr 2020 ermittelte Geruchswahrnehmungshäufigkeit – gemessen an den Maßstäben der GIRL – an allen Immissionsorten sowohl unter den für Wohn- und Mischgebiete zulässigen Immissionswerten (Geruchswahrnehmung in höchstens zehn Prozent der Jahresstunden) als auch unterhalb des Irrelevanzkriteriums für die Zusatzbelastung durch Geruch (Geruchswahrnehmung in höchstens zwei Prozent der Jahresstun-

den). Nach den für das Gericht nachvollziehbaren, von klägerischer Seite auch nicht substanziiert in Zweifel gezogenen gutachterlichen Feststellungen beträgt die Geruchswahrnehmungshäufigkeit in Freising-Attaching im Planungsfall vielmehr maximal etwa fünf Prozent. Die vorhabenbedingte Zunahme der Geruchsimmissionen beträgt gleichzeitig an keinem Immissionsort mehr als 1,5 Prozent (vgl. auch ********** ****, Stellungnahme zu Geruchsemissionen vom 21.1.2011, S. 3ff.). Die von klägerischer Seite in diesem Zusammenhang kritisierte Heranziehung des Jahres 2004 anstelle des Jahres 2008 als Referenzjahr wirkt sich hierbei nicht zulasten der Kläger aus. Wie die Beigeladene in nachvollziehbarer Weise dargelegt hat, dient das Referenzjahr im Wesentlichen zur Ableitung der Hintergrundbelastung, die vom Gutachter in ebenfalls nachvollziehbarer Weise als bis zum Prognosejahr gleichbleibend zugrunde gelegt worden ist. Nicht minder zugunsten der Klägerseite wirkt es sich schließlich aus, dass für die Prognose der Geruchsimmissionen nicht der Prognosefall 2025, sondern der – ursprüngliche – Prognosefall 2020 mit einer höheren angenommenen Zahl von Flugbewegungen – und damit einhergehend einer intensiveren Immissionsbelastung – zugrunde gelegt worden ist.

537 8.2 Der planerischen Bewältigung der von dem planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Lichteinwirkungen wird der Beklagte ebenfalls gerecht. Die Planfeststellungsbehörde stellt hinsichtlich vorhabenbedingter Lichteinwirkungen in nachvollziehbarer Weise fest, dass gegebenenfalls verbleibende Belästigungen, die unterhalb der Schwelle der Erheblichkeit bleiben, durch im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss verfügte Maßgaben weiter minimiert werden und – soweit sie noch wahrgenommen werden – in zumutbarer Weise durch Maßnahmen der Selbsthilfe – wie etwa das Anbringen von Vorhängen – abgeschirmt werden können. Hinreichend substanziierte Einwände wurden von Klägerseite hiergegen nicht erhoben und sind für das Gericht auch sonst nicht ersichtlich (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 163f. und S. 1256ff., insbesondere S. 1262f.; vgl. auch ********** ****, Lichttechnische Untersuchung, 3.8.2007, insbesondere S. 54ff.) .

538 8.3 Die von den Klägern weiter angeführte „erdrückende“ visuelle Wirkung des Überflugs großer Flugzeuge in niedriger Höhe – und die gegebenenfalls hiermit einhergehenden spürbaren Erschütterungen – hat der Beklagte bei der Festsetzung des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche in den von niedrigen Überflügen (unter 100 Meter über Grund) betroffenen Bereichen von Freising-Attaching zugunsten der Betroffenen berücksichtigt. Auf die diesbezügli-

chen Ausführungen zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche unter Ziff. 10.1 und Ziff. 10.2 wird verwiesen.

539 8.4 Der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss bewältigt auch die aufgeworfenen Fragen zur elektromagnetischen Umweltverträglichkeit (Hoch- und Niederfrequenzimmissionen) in rechtlich einwandfreier Weise. Soweit von Klägerseite diesbezüglich darauf verwiesen wird, die Grenzwerte der vom Beklagten im Sinne einer fachplanerischen Orientierungs- bzw. Beurteilungshilfe zugrunde gelegten 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (26. BImSchV) vom 16. Dezember 1996 (BGBl. I S. 1966) seien zu hoch, um eine Gefährdung der Bevölkerung völlig ausschließen zu können, kann dem nicht gefolgt werden. Vielmehr ist in der Rechtsprechung geklärt, dass keine Veranlassung besteht, die in der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgelegten Grenzwerte in Zweifel zu ziehen. Diese genügen nach dem heutigen Stand der Wissenschaft den dem Gesetzgeber nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG obliegenden Schutzpflichten (vgl. BVerfG, B.v. 24.1.2007 – 1 BvR 382/05 – juris Rn. 19; BVerwG, B.v. 28.2.2013 – 7 VR 13/12 – juris Rn. 20 m.w.N.; B.v. 26.9.2013 – 4 VR 1/13 – juris Rn. 33ff. m.w.N.; BayVGH, U.v. 30.4.2004 – 22 A 03.40056 – juris Rn. 29; OVG RhPf, U.v. 16.3.2010 – 6 A 10813/09 – juris Rn. 25 m.w.N.), zumal die zwischenzeitlich erfolgte Neufassung der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 14. August 2013 (BGBl I S. 3266), die den neuesten Stand wissenschaftlicher Erkenntnis berücksichtigt, bei den für die vorliegend beurteilten Anlagen einschlägigen Grenzwerten keine Änderungen vorsieht (vgl. auch BT-Drs. 17/12372, S. 10ff.).

540 In besonderer Weise darauf hinzuweisen ist, dass die von Klägerseite nicht substanziiert in Zweifel gezogene Begutachtung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die Grenzwerte der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes an den den Hochfrequenzsendeanlagen nächstgelegenen Immissionsorten im Flughafenumland zu nicht mehr als ein Promille ausgeschöpft werden. Insoweit fehlt jede Relevanz. Die Grenzwerte zum Schutz von Personen mit aktiven Körperhilfsmitteln werden hiernach ebenfalls nicht überschritten (vgl. ********** ****, Ermittlung und Beurteilung der Hoch- und Niederfrequenzimmissionen im Umland unter Berücksichtigung der in der Erörterung aufgeworfenen Fragestellungen, 28.10.2009, insbesondere S. 52f.; vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 164f. und S. 1263ff., insbesondere S. 1267f.). Soweit die Klägerseite zudem noch auf die Möglichkeit

hinweist, dass es projektbedingt insbesondere in der Ortslage von Freising-Attaching zu Störungen von technischen Geräten und Anlagen komme, ist – unbeschadet der unzureichenden Substanziierung dieses Klagevorbringens – auf Auflage VIII 4.4.3 des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses zu verweisen, die die Beigeladene verpflichtet, etwa auftretende elektromagnetische Störungen an elektrischen Geräten, die auf den Flugbetrieb im Rahmen der planfestgestellten Ausbaumaßnahme zurückzuführen sind, auf ihre Kosten zu beseitigen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 165 und S. 1268ff.). Dessen ungeachtet durfte der Beklagte auch davon ausgehen, dass vorhandene technische Anlagen eine angemessene Festigkeit gegen elektromagnetische Störungen aufweisen (vgl. BayVGH, U.v. 30.4.2004 – 22 A 03.40056 – juris Rn. 31).

541 9. Der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss würdigt auch Gesichtspunkte der öffentlichen Sicherheit umfassend und in einer vom Gericht nicht zu beanstandenden Weise. Dies schließt auch die rechtsfehlerfreie Berücksichtigung der klägerischen Sicherheitsbelange mit ein. Hierbei unterliegt die Analyse der Sicherheitslage nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vorrangig der Planfeststellungsbehörde, die eigenverantwortlich zu bestimmen hat, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um im Einzelfall Sicherheitsrisiken möglichst auszuschließen. Die gerichtliche Kontrolle dieser Analyse folgt dabei den Grundsätzen, die auch für die Überprüfung fachplanerischer Prognosen gelten (vgl. oben Ziff. 2.1). Die gerichtliche Kontrolle ist mithin eingeschränkt und erstreckt sich darauf, ob die Prognose auf der Grundlage fachwissenschaftlicher Maßstäbe methodengerecht erstellt wurde. Fehlerhaft ist die Prognose, wenn sie auf willkürlichen Annahmen oder offensichtlichen Unsicherheiten beruht, in sich widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht nachvollziehbar ist (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 243 m.w.N.; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1089). Dies ist vorliegend nicht der Fall.

542 9.1 Für den Senat ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass der Beklagte das im Prognosefall vorhabenbedingt zu erwartende sogenannte externe Risiko im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung fehlerhaft ermittelt oder gewürdigt hat (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 949ff.). Das externe Risiko beschreibt hierbei das durch den Luftverkehr bedingte Gefährdungspotenzial von sich in einem Untersuchungsraum aufhaltenden Personen, die weder direkt noch indirekt am Luftverkehr beteiligt sind. Vorliegend bezieht sich der Untersuchungsraum auf ein Gebiet von 40 mal 40 Kilometern

rund um den Verkehrsflughafen München (vgl. ********** *** **********, Stellungnahme zum externen Risiko am Flughafen München, 15.3.2010, S. 15 und S. 17). Methodische Fehler oder sonstige schwerwiegende Defizite der im Auftrag der Beigeladenen durchgeführten und nach Prüfung seitens des Beklagten der Risikobewertung zugrunde gelegten gutachterlichen Untersuchungen sind – auch nach ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften vom 25.6.2013, S. 6ff., und vom 27.6.1953, S. 4ff.) – nicht ersichtlich. Entgegen klägerischer Behauptung haben sich auch keine gegen die Unparteilichkeit der Gutachter sprechenden Anhaltspunkte ergeben.

543 9.1.1 Bezüglich der durchgeführten gutachterlichen Risikoanalyse ist es in methodischer Hinsicht insbesondere nicht zu beanstanden, dass die Wahrscheinlichkeit ermittelt worden ist, mit der einerseits eine Einzelperson, die ständig an einem Ort verbleibt, und andererseits eine Gruppe von Personen – unter diesbezüglich maßgeblicher Berücksichtigung der Dichte des Aufenthalts von Personen an dem betreffenden Ort (Siedlungsdichte) – infolge eines Flugunglücks tödlich verletzt wird. Mit dieser methodischen Herangehensweise geht entgegen klägerischer Auffassung insbesondere keine Verkennung nicht-tödlicher Verletzungsrisiken infolge des Flugverkehrs einher. Zum einen hat der Gutachter auch in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 25.6. 2013, S. 13) nachvollziehbar dargelegt, dass die Untersuchung auch Verletzungen als Folge eines Flugunglücks würdigt und insoweit – unter Berücksichtigung zahlreicher Parameter – die typisierende Annahme trifft, dass sechs von zehn Personen, die sich im unterstellten Unfallfolgengebiet aufhalten, an den Folgen des Flugunfalls versterben (vgl. auch ********** *** **********, Stellungnahme zum externen Risiko am Flughafen München, 15.3.2010, S. 55ff.; ********** *** **********, Kommentierung der Klageschrift hinsichtlich externem Risiko im Verfahren 8 A 11.40057, 2.4.2012, S. 2ff.). Zum anderen kommt es im Rahmen einer Risikoanalyse maßgeblich darauf an, einen geeigneten und allgemein anerkannten Maßstab für die Risikoabschätzung zu finden. Hierbei ist der vorliegend gewählte Maßstab der Mortalität nach den überzeugenden Darlegungen von Gutachter, Beigeladener und Beklagtem – auch vor dem Hintergrund diesbezüglich zuverlässig verfügbarer Daten – international anerkannt. Zudem ist es für den Senat nachvollziehbar, dass eine charakteristische Folge von Flugzeugabstürzen gerade auch der Tod von unbeteiligten Dritten im Umfeld des Absturzortes ist. Demgegenüber handelt es sich bei Unfällen, die ausschließlich zu Verletzungen oder zu Sachschäden führen, charakteristischerweise nicht um Flugzeugabstürze, sondern um Unfälle im unmittelbaren Flughafenbereich (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T –

juris Rn. 1109). Die naturgemäß unterschiedliche Aufenthaltsdauer verschiedener Personen im Untersuchungsraum findet beim Vorgehen des Gutachters in ebenfalls nachvollziehbarer Weise – im Rahmen der Ermittlung des Gruppenrisikos – Berücksichtigung (vgl. ********** *** **********, Stellungnahme zum externen Risiko am Flughafen München, 15.3.2010, insbesondere S. 42 und S. 64ff.). Dass in diesem Zusammenhang vereinfachende Annahmen methodisch unvermeidbar sind, liegt auf der Hand.

544 Die klägerischen Beweisanträge im Zusammenhang mit einem behaupteten Ermittlungsdefizit hinsichtlich flugunfallbedingter Verletzungen waren hiernach abzulehnen (Beweisanträge Nr. 7 Buchstaben a bis c, Nr. 10 bis 17, Nr. 19, Nr. 24 Buchstabe a, Nr. 29 und Nr. 30 zum Komplex Absturzgefahr/externes Risiko der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen wurden insoweit nicht ansatzweise ernsthaft erschüttert. Ebenfalls abzulehnen war der klägerische Beweisantrag hinsichtlich der methodisch korrekten Erfassung des Mortalitätsrisikos der dauerhaft in Freising-Attaching lebenden Menschen (Beweisantrag Nr. 18 zum Komplex Absturzgefahr/externes Risiko der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Auch insoweit sind methodische Fehler bei der Erstellung der vorliegenden Untersuchung nicht ersichtlich.

545 Auch die weitere methodenbezogene Kritik der Klägerseite vermag die Überzeugungskraft des Gutachtens nicht zu erschüttern. Der Vorwurf, es sei nicht erkennbar, inwieweit „problembehaftete Flüge“ bei der Begutachtung berücksichtigt worden seien, wird, ebenso wie der Einwand, dass es manipulierend sei, Luftfahrtunfälle, die aus Sicht der Gutachter nicht zum Verkehrsflughafen München passten und Luftfahrzeuge ohne relevanten Verkehrsanteil am Flughafen München auszuscheiden, als insgesamt unsubstanziiert zurückgewiesen. Der Gutachter hat in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 25.6.2013, S. 12) im Einzelnen nachvollziehbar dargelegt, dass mit zunehmender Größe eines Flughafens – und damit einhergehend mit einer typischerweise höherwertigen lokalen Flughafen-Infrastruktur – die Unfallrate abnimmt. Ausgehend von dieser Erkenntnis wurde vom Gutachter ein statistisches Verfahren (Cluster-Analyse) mit den Parametern Passagierzahl, Frachtaufkommen und Anzahl der Flugbewegungen angewandt. Weitere Parameter haben sich hiernach demgegenüber als nicht relevant erwiesen. Ausgehend hiervon konnten in nachvollziehbarer Weise weltweit mit dem Flughafen München für Zwecke der Sicherheitsanalyse vergleichbare Flughäfen ermittelt werden (vgl. ********** *** **********, Stellungnahme zum exter-

nen Risiko am Flughafen München, 15.3.2010, S. 43ff.; ********** *** **********, Kommentierung der Klageschrift hinsichtlich externem Risiko im Verfahren 8 A 11.40057, 2.4.2012, S. 6f.; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1122).

546 Die weitere klägerische Kritik, die vom Gutachter unterstellte Unfallstreuung berücksichtige – mit der Folge einer Fehleinschätzung von Unfallrisiken namentlich im Bereich von Freising-Attaching – diejenigen Flugabweichungen nicht, die sich daraus ergäben, dass ein startendes Flugzeug von der verlängerten Längsachse der Start- und Landebahn in einem Winkel von zum Teil auch mehr als 15 Grad abweiche (vgl. hierzu oben Ziff. 6.2.1), vermag ebenfalls nicht durchzugreifen. Der Gutachter erläutert hierzu in nachvollziehbarer Weise, dass derartige Abweichungen einen nur minimalen, und im Ergebnis sicher vernachlässigbaren Einfluss auf das Risikopotenzial im Bereich Freising-Attaching (auch über den räumlichen Bereich des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche hinaus) haben. Maßgeblicher Parameter für die ortsbezogene Unfallwahrscheinlichkeit ist hiernach vielmehr der jeweilige Abstand des Ortes von der Start- bzw. Landebahn (vgl. im Einzelnen ********** *** **********, Kommentierung der Klageschrift hinsichtlich externem Risiko im Verfahren 8 A 11.40057, 2.4.2012, S. 7ff.).

547 Soweit von Klägerseite hinsichtlich der gutachterlichen Analyse des externen Risikos die fehlende Durchführung einer Qualitätskontrolle bemängelt wird, kann der Gutachter darauf verweisen, dass die von ihm angewandte Methode bereits einer mehrfachen Qualitätssicherung durch Dritte unterzogen worden ist (vgl. ********** *** **********, Kommentierung der Klageschrift hinsichtlich externem Risiko, 2.4.2012 im Verfahren 8 A 11.40057, S. 4). Auch das Bundesverwaltungsgericht hat als Tatsacheninstanz eine Risiko-Analyse der vorliegend tätig gewordenen Gutachter gebilligt (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 244f.). Die von verschiedenen Klägern schließlich angeführten einzelnen Flugunfallereignisse (auch im Zusammenhang mit Wartungsdefiziten) können zwar einer Veranschaulichung bestehender Risikopotenziale dienen, geben jedoch für eine Kritik an der vorliegenden, insgesamt gut nachvollziehbaren Risikoanalyse nichts her. Auch aus der Erörterung der am Verkehrsflughafen München auftretenden sogenannten Luftnotlagen in der mündlichen Verhandlung ergibt sich keine Gefahreneinschätzung, die die vorliegende Begutachtung in Zweifel ziehen könnte (vgl. Niederschrift vom 27.6.2013, S. 7f. und S. 9f.).

548 Nach allem waren mithin auch die weiteren auf die Ermittlung des externen Risikos bezogenen – und insbesondere mit der Behauptung diesbezüglicher methodischer Defizite verbundenen – klägerischen Beweisanträge abzulehnen (Beweisanträge Nr. 1 Buchstaben a und b, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 25 bis 26 Buchstabe b zum Komplex Absturzgefahr/externes Risiko der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen zum externen Risiko wurden weder in methodischer Hinsicht noch sonst ernsthaft erschüttert. Die Begutachtung ist mithin für die Überzeugungsbildung des Senats geeignet. Zudem unterliegt die Analyse der Sicherheitslage durch die Planfeststellungsbehörde nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle (zu Beweisanträgen zum Gesichtspunkt der biologischen Flugsicherheit siehe unten Ziff. 9.2).

549 Das hiernach zu erwartende externe Risiko im Umfeld des Verkehrsflughafens München liegt auch im Prognosefall in einer vergleichbaren Größenordnung wie andere allgemein akzeptierte Gesellschaftsrisiken. Im Flughafennahbereich ergibt sich – in unbesiedelten Bereichen – eine Wahrscheinlichkeit, innerhalb von 33.300 Jahren Opfer eines Flugzeugabsturzes zu werden. Für den am stärksten risikobelasteten besiedelten Bereich – dieser liegt innerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche in Freising-Attaching (siehe hierzu unten Ziff. 10) – ergibt sich eine solche Wahrscheinlichkeit demgegenüber erst innerhalb von 77.000 Jahren (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 956). Zur vergleichenden Einordnung dieses Zahlenwerts kann darauf verwiesen werden, dass nach vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof einer Entscheidung zugrunde gelegten Erkenntnissen eine Wahrscheinlichkeit, als Fußgänger im Straßenverkehr einen tödlichen Unfall zu erleiden, innerhalb von etwa 34.500 Jahren, bei der Büroarbeit sogar innerhalb von etwa 20.000 Jahren, gegeben ist (HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1096; zu weiteren Vergleichszahlen siehe Planfeststellungsbeschluss, S. 957).

550 Mit Blick auf diese Risikowerte und vor dem Hintergrund, dass normative Risikoakzeptanzschwellen nicht bestehen, ist die Annahme des Beklagten, dass aus dem planfestgestellten Ausbauvorhaben keine Risiko-Veränderungen resultieren, die das allgemeine, gesellschaftlich adäquate und akzeptierte Lebensrisiko in relevanter Weise beeinflussen, nicht zu beanstanden. In diesem Zusammenhang verweist der Beklagte zu Recht auch darauf, dass mit der legislativen Grundentscheidung, Luftverkehr in Deutschland zuzulassen, stets auch ein nie ganz ausschließbares Risiko des Absturzes von Luftfahrzeugen einhergeht (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 908). Hinzu kommt vorliegend, dass das nähere Umfeld

des Verkehrsflughafens München im nationalen Vergleich – beispielsweise im Verhältnis zum Verkehrsflughafen Frankfurt/Main – eine dünne Besiedlung aufweist. Nicht zu beanstanden ist auch die an die diesbezüglichen Empfehlungen des Gutachters anknüpfende Annahme der Planfeststellungsbehörde, dass das gesellschaftlich adäquate und akzeptierte Lebensrisiko hinsichtlich von Wohnimmobilien bei einer Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Flugzeugabsturzes bezogen auf den Einzelnen einmal in etwa 33.300 Jahren angesiedelt werden kann. Hierbei bestehende britische und niederländische Regelungen im Rahmen einer (weiteren) vergleichenden Betrachtung mit heranzuziehen, unterliegt ebenfalls keinen Bedenken (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 949ff., insbesondere S. 953f.; vgl. zum Ganzen auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1094ff.; zur Rechtslage in Großbritannien und den Niederlanden vgl. ********** *** **********, Stellungnahme zum externen Risiko am Flughafen München, 15.3.2010, S. 23ff.).

551 Die in diesem Zusammenhang von den Klägern gestellten Beweisanträge hinsichtlich einer fehlenden gesellschaftlichen oder gesellschaftlich-relevanten Akzeptanz bzw. zum Ausmaß oder der Tragfähigkeit einer Akzeptanz bzw. sozialen Adäquanz von Risiken des Luftverkehrs sind nicht auf Tatsachenbeweise gerichtet, sondern betreffen Wertungs- bzw. Rechtsfragen. Die Ergebnisse von Meinungsumfragen zu solchen Fragen, die nach weiterer Antragstellung der Kläger insoweit eingeholt werden sollen, sind nicht entscheidungserheblich. Aus den genannten Gründen waren die diesbezüglichen klägerischen Anträge – bzw. die diesbezüglichen Teile von Anträgen – abzulehnen (Beweisanträge Nr. 2, Nr. 3, Nr. 9, Nr. 19 Nr. 20, Nr. 21 Buchstabe a bis Nr. 23 Buchstabe c sowie Nr. 24 Buchstaben a und b zum Komplex Absturzgefahr/externes Risiko der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die Annahme oder die Nichtannahme einer „flugbetrieblichen Normalsituation“ stellt eine dem Tatsachenbeweis nicht zugängliche Wertung dar. Ungeachtet dessen ist es auch nicht entscheidungserheblich, ob eine als solche bezeichnete „flugbetriebliche Normalsituation“ vorliegt. Aus diesen Gründen waren auch die klägerischen Beweisanträge Nr. 6 Buchstaben a und b zum Komplex Absturzgefahr/externes Risiko der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013 abzulehnen. Der klägerische Antrag zur Bedeutung ausländischer Risikobewertungsmethoden ist auf keinen Tatsachenbeweis gerichtet, sondern betrifft eine Wertungs- bzw. Rechtsfrage. Das Ergebnis einer Meinungsumfrage zu einer solchen Frage ist nicht entscheidungserheblich. Der Antrag zur „gezielten“ bzw. zur „zwangsweisen“ Zumutung von Risiken im Bereich Freising-Attaching ist schließlich ebenfalls nicht auf einen Tatsachenbeweis, sondern auf

eine Wertungs- bzw. Rechtsfrage gerichtet. Aus den genannten Gründen waren mithin auch die klägerischen Beweisanträge Nr. 8 und Nr. 23 Buchstabe d zum Komplex Absturzgefahr/externes Risiko der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013 abzulehnen.

552 Daraus, dass auf der Grundlage des derzeitigen, bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses für den Verkehrsflughafen München der Bereich Freising-Attaching jedenfalls nicht regelmäßig in niedriger Höhe unmittelbar überflogen wird, ergibt sich kein weitergehender rechtlicher Schutz einzelner Kläger vor Absturzrisiken. Bereits im Zusammenhang mit der 62-dB(A)-Lärmgrenzlinie (vgl. hierzu oben Ziff. 6.6) hat der Senat darauf hingewiesen, dass es in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geklärt ist, dass die von einem planfestgestellten Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümer durch die Bestandskraft einer Planung nicht in der Weise geschützt werden wie der Adressat eines begünstigenden Verwaltungsakts (etwa einer Baugenehmigung), der Änderungen nur unter den Voraussetzungen der §§ 48ff. VwVfG/Art. 48ff. BayVwVfG hinnehmen muss. Betroffene Nachbarn haben demgegenüber keinen rechtlich geschützten Anspruch auf Fortbestand einer ursprünglichen Planung. Der Nachbar hat lediglich einen Anspruch darauf, dass die Genehmigung des geänderten Vorhabens nur unter Beachtung solcher Vorschriften erfolgt, die seinem Schutz dienen. Ähnlich ist es – wie bereits dargelegt – auch bei der Planfeststellung. Die von der beabsichtigten Planänderung Betroffenen haben ein subjektiv-öffentliches Recht auf gerechte Abwägung ihrer Belange. Dabei ist auch das Interesse der Betroffenen an einer Erhaltung der ursprünglichen Planung gegen das Interesse des Vorhabenträgers an der beabsichtigten Änderung abzuwägen (BVerwG, U.v. 14.9.1992 – 4 C 34.89 – BVerwGE 91, 17/23; vgl. auch U.v. 20.4.2005 – 4 C 18/03 – BVerwGE 125, 261 Rn. 17). Eine derartige Abwägung hat der Beklagte auch vorgenommen und die Interessen der Betroffenen insbesondere bei der Festlegung des Gebietsumgriffs des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche angemessen berücksichtigt. Insoweit ist nochmals festzuhalten, dass die von Klägerseite als besonders problematisch angesehenen direkten niedrigen Überflüge über Freising-Attaching – mit Überflughöhe von nach Angaben der Beigeladenen 80 bis 100 Meter über Grund – über Wohngrundstücken nur im räumlichen Umgriff des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche stattfinden (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 956f.; näher hierzu unten Ziff. 10.2).

553 9.1.2 Nicht hinnehmbare Risiken ergeben sich auch nicht mit Blick auf den im weiteren Flughafenumfeld verlaufenden Mittleren Isar-Kanal. Insoweit stellt der

Beklagte in nachvollziehbarer Weise insbesondere fest, dass tödliche Verletzungen Dritter bei einer etwaigen Kanalbeschädigung durch die Folgen eines Luftfahrzeugunfalls, der nach in der mündlichen Verhandlung näher erläuterten gutachterlichen Feststellungen einmal innerhalb von 10.000 bis 100.000 Jahren zu erwarten ist, nahezu auszuschließen sind (vgl. Niederschrift vom 27.6.2013, S. 11; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 961; ********** *** **********, Stellungnahme zum externen Risiko am Flughafen München, 15.3.2010, S. 105ff. und S. 130). Bei seiner Gefahrenanalyse ist der Gutachter entgegen klägerischer Vorhalte auch nicht von falschen Annahmen hinsichtlich der Höhenlage des Kanals (namentlich im Bereich der Haltung 4) ausgegangen. Insoweit nimmt der Gutachter nicht etwa an, dass der Kanal wegen seiner tiefen Lage nicht auslaufen kann, sondern lediglich, dass bei einem Auslaufen wegen der unterhalb des Bodenniveaus verlaufenden Kanalsohle geringere Wassermengen anfallen (vgl. ********** *** **********, Stellungnahme zum externen Risiko am Flughafen München, 15.3.2010, S. 109).

554 Bezüglich des Kernforschungsreaktors in Garching (FRM II) kommen die Gutachter nachvollziehbar zu dem wiederum in der mündlichen Verhandlung näher erläuterten Ergebnis, dass die höchste Absturzwahrscheinlichkeit für diese Anlage im Planungsfall $3{,}78 \times 10^{22}$ pro Jahr beträgt und damit weit unter der für Atomanlagen im atomrechtlichen Genehmigungsverfahren angewandten Restrisikoschwelle liegt. Die Wahrscheinlichkeiten für die Kernanlagen Isar I und Isar II sind nach den nachvollziehbaren gutachterlichen Untersuchungen so gering, dass sie sich nicht mehr quantifizieren lassen (vgl. Niederschrift vom 25.6.2013, insbesondere S. 11; ********** *** **********, Stellungnahme zum externen Risiko am Flughafen München, 15.3.2010, S. 110ff. und S. 130). Auch der Beklagte hat sich – entgegen klägerischer Kritik – mit den diesbezüglichen Risiken eingehend auseinandergesetzt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 961f.). Für ein Abwägungsdefizit ist hiernach nichts ersichtlich. Für eine erhebliche Risikosteigerung hinsichtlich terroristischer Angriffe mit Flugzeugen namentlich auf Atomanlagen durch den Betrieb der planfestgestellten dritten Start- und Landebahn ergeben sich keine Anhaltspunkte (zu diesbezüglichen Gefahren durch den bestehenden Verkehrsflughafen München vgl. LT-Drs. 15/1038, S. 1; zu diesbezüglichen Gefahren durch Flugzeugabstürze vgl. LT-Drs. 16/2072 sowie BayVGH, U.v. 28.7.2005 – 22 A 04.40061 – juris Rn. 20ff.). Vor diesem Hintergrund ist die von Klägerseite in diesem Zusammenhang zitierte obergerichtliche Rechtsprechung zum Atomrecht vorliegend schon in tatbestandlicher Hinsicht nicht von Bedeutung (vgl. OVG SH, U.v. 19.6.2013 – 4 KS 3/08 – juris). Ermittlungsdefizite zum Gesichtspunkt des exter-

nen Risikos hinsichtlich von Anlagen nach der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Störfall-Verordnung – in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2005 (BGBl I S. 1598) sind schließlich weder in substanziierter Weise geltend gemacht noch sonst erkennbar (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 965ff.).

555 9.1.3 Die Planfeststellungsbehörde hat auch Risiken bedingt durch den etwaigen Absturz von Eisklumpen, die sich auf Luftfahrzeugen bilden („Blue Ice“), sowie durch den denkbaren Absturz von Flugzeugteilen („Falling Parts“) in rechtsfehlerfreier Weise in ihre fachplanerische Abwägungsentscheidung einbezogen und in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erläutert (vgl. Niederschrift vom 27.6.2013, insbesondere S. 8f.). Die von Klägerseite nicht hinreichend substanziiert infrage gestellte diesbezügliche Gefahrenanalyse hat ergeben, dass hinsichtlich herabfallender Eisbrocken für den ursprünglichen Prognosefall 2020 mit einem Wert von 10,6 Vorfällen pro Jahr (im Prognosenullfall 8,2 Vorfälle pro Jahr) und hinsichtlich loser Flugzeugteile mit einem Wert von 2,5 Vorfällen pro Jahr (im Prognosenullfall 2,0 Vorfälle pro Jahr) gerechnet werden muss. Schwerwiegende Personenschäden durch derartige Vorfälle sind jedoch bisher nicht nachzuweisen (vgl. ********** *** **********, Stellungnahme zum externen Risiko am Flughafen München, S. 121ff. und S. 130f.). Hiernach ist es nicht zu beanstanden, auch dieses spezifische Risikoausmaß als sozialadäquat und mithin als allgemein hinzunehmendes Lebensrisiko einzuordnen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 963ff.). Dessen ungeachtet bleibt auch im vorliegenden Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die in besonders niedrigen Höhen überflogenen Grundstücke im Bereich von Freising-Attaching innerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche liegen (siehe hierzu unten Ziff. 10.2).

556 9.2 Entgegen klägerischer Auffassung hat der Beklagte auch den Gesichtspunkt der biologischen Flugsicherheit (Vogelschlagrisiko) im Rahmen der fachplanerischen Abwägung adäquat und mit dem auch nach ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbaren Ergebnis behandelt, dass eine relevante Erhöhung des Vogelschlagrisikos im Zuge der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens nicht zu erwarten ist (vgl. zum Ganzen Niederschriften vom 27.6.2013, S. 12ff., und vom 3.7.2013, S. 4ff.; vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 912ff.). Insbesondere hat der Beklagte zur Abwehr der aus Vogelschlägen resultierenden Gefahren umfangreiche Anordnungen namentlich hinsichtlich organisatorischer Maßnahmen („Bird Control“) und Biotop-

management-Maßnahmen getroffen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 145ff.), deren Eignung nicht substanziiert infrage gestellt worden ist.

557 Nicht zuletzt gehört zu diesen Maßnahmen auch die Beobachtung der Flugaktivität von Vögeln im Bereich des östlichen Anflugsektors der geplanten dritten Start- und Landebahn mittels Radartechnologie. Dieser Bereich stellt sich wegen der in diesem Bereich vorhandenen Vogelhabitate als flugsicherheitsbiologisch grundsätzlich sensibel dar. Die Planfeststellungsbehörde hat hierbei berücksichtigt, dass insbesondere auch der Kiesabgrabungskomplex Eitting-Nord eine hohe Anzahl flugsicherheitsrelevanter Vogelarten beheimatet und die Kiesabbau-Seen im Erdinger Moos mit den dort beheimateten Wasservögeln insgesamt ein dem Grunde nach nicht zu vernachlässigendes Risikopotential für die Luftfahrt darstellen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, insbesondere S. 930ff.; vgl. im Einzelnen auch **. ********* **********, Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München, 30.7.2007, S. 125ff.).

558 Maßgeblicher tatsächlicher Bezugspunkt bei der planerischen Bewältigung des Vogelschlagrisikos sind die aus der Sicht des Senats überzeugenden Darlegungen des Gutachtens zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München (vgl. **. ********* **********, Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München, 30.7.2007, insbesondere S. 146ff.). Dieses Gutachten legt im Einzelnen dar, dass sich die Zahl der jährlichen Vogelschläge am Verkehrsflughafen München als vergleichsweise stabil erweist und in Anbetracht der Flugbewegungszahlen im Vergleich zu den übrigen internationalen Flughäfen in Deutschland auf sehr niedrigem Niveau liegt. In der mündlichen Verhandlung (vgl. zum Ganzen Niederschriften vom 27.6.2013, S. 13ff., und vom 3.7.2013, S. 5ff.) hat der Gutachter nachvollziehbar weiter erläutert, dass das Vogelschlagrisiko im Bereich des Flughafens München auch im weltweiten Maßstab sehr gering ist. Nach den Untersuchungen ist dies vor allem auf die Berücksichtigung von Empfehlungen zur Vogelschlagverhütung bereits bei der Anlage des bestehenden Flughafensystems zurückzuführen. Durch den Bau der geplanten dritten Start- und Landebahn erwartet der Gutachter in ebenfalls nachvollziehbarer Weise eine allenfalls geringfügige Abweichung vom status quo. Das Gutachten erkennt – bei Beachtung der vom Gutachter abgegebenen Empfehlungen, die nicht zuletzt auch die vom Beklagten im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss angeordneten Radarmessungen im Bereich des östlichen An- und Abflugsektors betreffen – sogar erhebliche Potenziale, im Zuge des geplanten Bahnneubaus den

Betrieb des Flughafensystems unter dem Gesichtspunkt der biologischen Flugsicherheit insgesamt noch sicherer zu gestalten.

559 Soweit von Klägerseite demgegenüber behauptet wird, dass sowohl die Anzahl der Vogelschläge als auch die Entwicklung der Vogelschlagrate seit dem Jahr 2003 einen kontinuierlichen Anstieg zeigten, ist festzuhalten, dass sich bei Betrachtung des gesamten gutachterlichen Untersuchungszeitraums von 1999 bis 2005 – innerhalb dessen es zu ganz erheblichen Verkehrsmehrungen gekommen ist – keine Erhöhung der Vogelschlagrate eingetreten ist. Zur Einordnung des am Verkehrsflughafen München bestehenden Vogelschlagrisikos ist hierbei ebenfalls von Bedeutung, dass die mittlere Vogelschlagrate in Deutschland im Untersuchungszeitraum von 1999 bis 2005 wesentlich höher lag als die Vogelschlagrate im Innen- wie im Außenbereich des Flughafens München (vgl. **. ********* **********, Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München, 30.7.2007, S. 24f. und S. 34f.; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 922). Hinsichtlich der im Untersuchungszeitraum zwischen der Zahl 34 (im Jahr 2000) und der Zahl 148 (im Jahr 2005) schwankenden Vogeltotfunde am Flughafen München ist darauf hinzuweisen, dass lediglich ein Teil der Vogeltotfunde auf Vogelschlägen beruhen (vgl. **. ********* **********, Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München, 30.7.2007, S. 33; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 922f.).

560 Nicht zuletzt im Rahmen ausführlicher Erläuterungen des Vogelschlagmanagements in der mündlichen Verhandlung – auch zum möglichen Spektrum an Maßnahmen insgesamt – vermochte der Gutachter entgegen klägerischer Befürchtungen deutlich zu machen, dass die spezifisch von der planfestgestellten dritten Start- und Landebahn (als zukünftiger Nordbahn und den sich aus deren Lage ergebenden An- und Abflugrouten) ausgehenden Vogelschlagrisiken einer intensiven Betrachtung unterzogen worden sind. Der Gutachter legte insoweit nachvollziehbar dar, dass sich zunächst einmal zwei Drittel der Vogelschlagvorfälle im Bereich des Flughafengeländes selbst (Innenbereich) abspielen. Hinsichtlich der verbleibenden Risiken im Außenbereich wurde der Bereich Eittinger Weiher und Kiesabgrabungen Eitting-Nord – wo die Überflughöhen der Flugzeuge zwischen 120 und 225 Metern liegen – einer genauen Analyse unter Einschluss von Messungen der Vogelflughöhen unterzogen. Hierbei hat sich nach den nachvollziehbaren Darlegungen des Gutachters ergeben, dass der Schwerpunkt der Flughöhen der meisten der 16 Vogelarten mit einem engen ökologischen Bezug zu den im maßgeblichen Bereich vorhandenen Stillgewässern deutlich unter 170 Metern, na-

mentlich vor allem im Bereich um 33 Meter – und weit weniger ausgeprägt im Bereich um 110 Meter – liegt. Fünf Sechstel aller Vogelflüge erfolgen nach diesen Messungen in einer Höhe von bis zu 88 Metern, lediglich ein Sechstel der Vogelflüge erfolgt darüber. Quantitativ entsprechend eng begrenzt ist das sich hieraus ergebende Risikopotenzial für die Flugsicherheit (vgl. **. ********* **********, Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München, 30.7.2007, S. 84ff., insbesondere S. 86; vgl. auch Niederschriften vom 27.6.2013, S. 13ff. und vom 3.7.2013, S. 5ff.).

561 In methodischer Hinsicht hat der Gutachter in der mündlichen Verhandlung – ausgehend von diesbezüglichen klägerischen Bedenken – noch nachvollziehbar erläutert, dass das ausschließliche Abstellen auf Vogelschläge zulasten in Deutschland registrierter Flugzeuge in der Untersuchung der derzeit nicht vorhandenen verlässlichen internationalen Datengrundlage geschuldet ist und zu keinen Einschränkungen bei der Aussagekraft der ermittelten Vogelschlagrate führt (vgl. Niederschrift vom 3.7.2013, S. 6; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 920). Unter anderem im Bereich von Freising-Attaching zu beobachtende Krähenschwärme hat der Gutachter nach nachvollziehbarer Darlegung nicht übersehen. In diesem Zusammenhang weist das Gutachten vielmehr nachvollziehbar darauf hin, dass trotz der relativen Häufigkeit von Krähenvögeln am Flughafen sich die Krähe in München als wenig vogelschlaggefährdet zeigt. Auch die im Erdinger Moos durchziehende und von Klägerseite jedenfalls im Bereich von Freising-Attaching beobachtete Vogelart Star hat der Gutachter nicht übersehen (vgl. **. ********* **********, Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München, 30.7.2007, S. 32, Tabelle 4, und S. 38, Tabelle 8). Hinsichtlich der westlich der geplanten dritten Start- und Landebahn gelegenen, von Klägerseite ebenfalls als kritischen Bereich angesehenen Pullinger Weiher stellt der Beklagte schließlich in nachvollziehbarer Weise fest, dass das Gebiet lediglich in großer und nicht mehr vogelschlagrelevanter Höhe überflogen wird (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 945).

562 Nach allem waren die klägerischen Beweisanträge zu (zusätzlichen) Sicherheitsrisiken durch Vogelschlag, namentlich durch Krähenvorkommen, und insbesondere zulasten des Bereichs von Freising-Attaching, abzulehnen (Beweisanträge Nr. 27, Nr. 28 und Nr. 31 zum Komplex Absturzgefahr/externes Risiko der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die vorliegende Untersuchung zur biologischen Flugsicherheit wurde weder in methodischer Hinsicht noch sonst ernsthaft erschüttert. Zudem unterliegt die Analyse der Sicherheitslage durch die

Planfeststellungsbehörde nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle (vgl. oben Ziff. 9.1.1). Zum Vogelschlag unter dem Gesichtspunkt des Natur- bzw. des Vogelschutzes wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziff. 13.1.1.3.1 und unter Ziff. 13.1.4.3 verwiesen.

563 9.3 Auch die Problematik einer etwaigen Gefährdung von Personen im Umgriff des planfestgestellten Vorhabens durch sogenannte Wirbelschleppen – hierbei handelt es sich um von Flugzeugen ausgehende, teilweise bis in Bodennähe absinkende, paarweise auftretende und gegensinnig rotierende Luftwirbel – hat der Beklagte im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss umfassend und rechtsfehlerfrei bewältigt (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 153ff. und S. 908ff.). Hinreichend substanziierte Einwände gegen das methodische Vorgehen der von der Beigeladenen in Auftrag gegebenen gutachterlichen Untersuchung zur etwaigen Gefährdung durch Wirbelschleppen (**. ********* ****/**. *****. ***** **********, Gutachten zum Gefährdungspotenzial durch Wirbelschleppen an der dritten Start- und Landebahn des Flughafens München, 10.7.2007) bringen die Kläger nicht vor (vgl. zum Ganzen auch Niederschriften vom 14.5.2013, S. 12ff., und vom 16.5.2013, S. 7ff.). Auch hinsichtlich einer fehlenden Unparteilichkeit der Gutachter ergeben sich keine Anhaltspunkte.

564 Nach den nachvollziehbaren Darlegungen in dem Gutachten sind Menschen (auch) im Prognosefall zu keiner Zeit direkt durch wirbelschleppenbedingte Winde gefährdet. In den besiedelten Gebieten rund um den Flughafen erleiden Personen hiernach nicht einmal Komforteinbußen. Lediglich Personen, die sich in der Nähe des Flughafens südöstlich der Siedlungsbereiche von Freising-Attaching und nordwestlich der Siedlungsbereiche von Eitting aufhalten, haben hiernach mit gewissen Komforteinbußen zu rechnen (vgl. **. ****** ****/**. *****. ***** *********, Gutachten zum Gefährdungspotenzial durch Wirbelschleppen an der dritten Start- und Landebahn des Flughafens München, 10.7.2007, insbesondere S. 33). Auch im Rahmen der ausführlichen Erörterung der Wirbelschleppen-Problematik in der mündlichen Verhandlung haben sich an diesen Annahmen substanziierte Zweifel nicht ergeben (vgl. zum Ganzen Niederschrift vom 16.5.2013, S. 7ff.). Anlass zu Zweifeln an der Sozialadäquanz der ermittelten – niederschwelligen – Beeinträchtigungen besteht nicht.

565 Die Gutachter sprechen in dem vorgelegten Gutachten die von der Planfeststellungsbehörde in Gestalt einer Nebenbestimmung (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 153, Ziff. 2.2.1) aufgegriffene Empfehlung aus, innerhalb einer begrenzten Flä-

che im Bereich von Freising-Attaching und Berglern zu prüfen, ob die Deckung von Häusern durch Klammern, Nageln oder andere Befestigungen gegen wirbelschleppenbedingtes Abheben und Drehen gesichert werden muss (vgl. **. ****** ****/**. *****. ***** *********, Gutachten zum Gefährdungspotenzial durch Wirbelschleppen an der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München, 10. 7. 2007, S. 33). Etwaigen Gefahren durch sich lösende Teile der Dacheindeckung – namentlich solche mit kleinformatigen Elementen – und deren mögliches Ablösen von der Dachhaut wird hierdurch nach nachvollziehbarer Auffassung der Gutachter wirksam vorgebeugt. Derartigen Maßnahmen entgegenstehende technische Hindernisse wurden von Klägerseite nicht substanziiert dargelegt und sind auch sonst nicht ersichtlich. Die genannte Nebenbestimmung des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses – die im Übrigen hinsichtlich der Sicherungsmaßnahmen eine Kostentragungspflicht zulasten der Beigeladenen festsetzt – erscheint jedenfalls aus Vorsorgegründen ungeachtet dessen sachgerecht, dass zwar im näheren Umfeld von Flughäfen weltweit auf Wirbelschleppen zurückzuführende einzelne Sachschäden (insbesondere an kleinteiliger Dachdeckung), nicht jedoch hierauf zurückzuführende Personenschäden bekannt geworden sind. Vor diesem Hintergrund ist die darüber hinaus vom Beklagten vorsorglich zulasten der Beigeladenen angeordnete Ersatzpflicht (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) für etwaige wirbelschleppenbedingte Schäden ebenfalls nicht, etwa als nicht hinreichend sachgerecht, zu kritisieren (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 154, Ziff. 2.2.4, und S. 911f.).

566 Nicht hinnehmbare zusätzliche Gefährdungen ergeben sich – nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund weltweit fehlender Erkenntnisse zu wirbelschleppenbedingten Personenschäden – ebenfalls nicht für Personen, die in einer Höhe von einigen Metern über Grund vor allem im Dachbereich eines Ein- oder Zwei-Familien-Hauses oder im Bereich der Kronen von Obstbäumen gegebenenfalls ohne besondere Sicherung Arbeiten ausführen. Sich in diesem Zusammenhang aus der Einwirkung von Wirbelschleppen ergebenden, allenfalls geringfügigen und sozialadäquaten zusätzlichen Gefährdungen kann durch eine, fallweise ohnedies gebotene, vorbeugende Sicherung der dort tätigen Personen begegnet werden. Ein zurechenbarer bzw. vom Beklagten oder vom Vorhabenträger auszugleichender finanzieller Aufwand ergibt sich im Zusammenhang mit dem Ergreifen etwaiger vorbeugender Sicherungsmaßnahmen entgegen klägerischer Auffassung nicht. Das Ergreifen derartiger Maßnahmen steht entweder in der freien Disposition des Betroffenen oder hat ihren Rechtsgrund in bereits anderweitig bestehenden Regelungen (etwa des Arbeitsschutzes). Die hinsichtlich behaupteter höherer Kosten

durch die Beachtung von Arbeitsschutzvorschriften bzw. durch eine Beauftragung Dritter für die Ausführung bestimmter Arbeiten gestellten klägerischen Beweisanträge sind hiernach aus rechtlichen Gründen schon nicht entscheidungserheblich (Beweisanträge Nr. 3 und Nr. 3 Buchstabe a zum Komplex Wirbelschleppen der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013; zur Frage mit dem Auftreten von Wirbelschleppen einhergehender Immobilien-Verkehrswertverluste siehe unten Ziff. 11.2).

567 Wie von Gutachterseite sowohl im Gutachten selbst als auch in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 16.5.2013, S. 13) im Einzelnen nachvollziehbar erläutert, erreichen lediglich 0,4 Prozent – und damit nur ein winziger Bruchteil – der von überfliegenden Flugzeugen erzeugten Wirbelschleppen Bodennähe (im Sinne eines Absinkens bis auf ein Viertel des anfänglichen, von der Flügelspannweite des jeweiligen Flugzeugs abhängigen Abstands zwischen den beiden gegensinnig rotierenden Luftwirbeln einer Wirbelschleppe). Letzteres ist insofern für etwaige Gefährdungen maßgeblich, als für die Auswirkungen der Wirbelschleppe auf Objekte und Personen die maximal auftretende Wind- bzw. Wirbelgeschwindigkeit von entscheidender Bedeutung ist. Ein Objekt wird der maximalen Wirbelgeschwindigkeit jedoch nur dann ausgesetzt, wenn es sich so hoch befindet, dass es vom Kernrand eines Wirbels – also vom Bereich des Wirbels mit der maximalen Windgeschwindigkeit – berührt wird. Insoweit ist entscheidend, bis auf welche Höhe sich der Kernrand des Wirbels maximal dem Boden nähert, was vom jeweiligen Flugzeugtyp bzw. von dessen Flügelspannweite abhängt. Die von kleineren Flugzeugtypen mit geringeren Flügelspannweiten ausgelösten Wirbel wirken sich hierbei bodennah stärker aus. Konkret ergibt sich, dass ein stürmischer Wind (mit im Mittel Windstärke 8 Beaufort in 10 Metern Höhe) erst in elf Metern Höhe von auf maximale Tiefe abgesunkenen Wirbeln des auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzten Flugzeugtyps Boeing 757-300 (mit einer Flügelspannweite von 38 Metern) übertroffen wird. Maximal bis zum Boden abgesunkene Wirbel des Langstrecken-Flugzeugtyps Airbus 380-800 (mit einer Flügelspannweite von 79,8 Metern) übertreffen einen stürmischen Wind sogar erst in 26 Metern Höhe (vgl. **. ****** ****/**. *****. ***** *********, Gutachten zum Gefährdungspotenzial durch Wirbelschleppen an der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München, 10. 7. 2007, S. 11ff.).

568 Mithin ist für eine erhebliche, über das Maß der Gefährdung durch in der Lebenswirklichkeit ohnedies – auch überraschend – auftretenden stürmischen Wind hinausreichende Gefährdung von Personen durch Wirbelschleppen jedenfalls in ei-

nem Höhenbereich unterhalb von etwa zehn Metern über Grund nichts ersichtlich. Insoweit ergeben sich vorliegend auch keine unzumutbaren Einschränkungen hinsichtlich der Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen, Terrassen, Freisitzen, Balkonen oder Dachterrassen. Im Höhenbereich oberhalb von etwa zehn Metern findet ein ungesicherter Aufenthalt von Personen im Wirkbereich des planfestgestellten Vorhabens in aller Regel nicht statt. Zum einen reicht die im maßgeblichen Bereich vorhandene Wohnbebauung nur vereinzelt in eine solche Höhe (Wohnanlage der Kläger ********* in Freising-Attaching). Zum anderen findet ein Aufenthalt von Personen im Freien in diesem Höhenbereich jedenfalls nur im geschützten Umfeld von (in der Wohnanlage der Kläger ********* vorhandenen) Balkonen statt, bei denen ohnedies die bauordnungsrechtlichen Maßgaben für sichere Umwehrungen gewahrt sein müssen (vgl. Art. 36 der Bayerischen Bauordnung – BayBO).

569 Dass es nach Darlegung des Gutachters in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 16.5.2013, S. 14) zumindest denkbar ist, dass etwa Frühstücksteller – die kleinteiligen Dachelementen in Form und Größe nicht unähnlich sind – durch die Einwirkung von Wirbelschleppen über eine Balkonbrüstung gesogen werden, indiziert vor diesem Hintergrund keine erhebliche Gefahr für die Sicherheit von Personen, die sich auf dem betreffenden Balkon aufhalten. Bei hohen Bäumen ist nach nachvollziehbarer Darlegung des Gutachters regelmäßig allenfalls mit einem wirbelschleppenbedingten Abbruch einzelner Zweige zu rechnen, da hier nur geringe Massen bewegt werden. Insoweit ergeben sich auch keine erheblichen Verletzungsgefahren für Personen durch Astbruch. Auf ein Kind mit einem von Klägerseite beispielhaft genannten Körpergewicht von 14 Kilogramm sind nach nachvollziehbarer gutachterlicher Darlegung keine Auswirkungen von Wirbelschleppen zu erwarten (vgl. Niederschrift vom 16.5.2013, S. 13). In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch für die von Klägerseite befürchtete Gefahr schwerer gesundheitlicher Folgen bei der Benutzung von Kinderspielgeräten nichts ersichtlich geworden. Auch bedarf es mangels diesbezüglicher wirbelschleppenbedingter Gefahren keiner – kostenrelevanten – Ertüchtigung bestimmter Anlagen wie Kinderspielgeräten. Klägerische Hilfsanträge auf diesbezügliche Kostenerstattungen gehen mithin ins Leere.

570 Hinsichtlich der vom Beklagten im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Hinweispflicht der Beigeladenen gegenüber der betroffenen Wohnbevölkerung mit dem Inhalt, dass Markisen und Sonnenschirme so zu installieren und zu unterhalten sind, dass sie auch kräftigen Windböen (starker Wind mit Windstärke Beaufort 6) standhalten können (vgl. Planfeststellungsbeschluss,

S. 154, Ziff. 2.2.3), ist festzuhalten, dass eine rechtliche Verpflichtung seitens des Beklagten insoweit nur zulasten der Beigeladenen ausgesprochen wurde. Der Sache nach handelt es sich bei der festgesetzten Hinweispflicht im Übrigen lediglich um eine Vorsichtsmaßnahme, deren Hinwegdenken die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht in Zweifel zöge. Eine Belastung Dritter – namentlich der Grundstückseigentümer bzw. der Bewohner in Freising-Attaching und Berglern als den Hinweisempfängern – ist mit dieser Festsetzung nicht verbunden. Namentlich verpflichtet der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss Grundstückseigentümer oder Bewohner nicht zur Anschaffung oder zur Verwendung bestimmter Sonnenschirme oder Markisen. Insoweit kann entgegen klägerischer Auffassung von einer einseitigen Abwälzung von Kosten keine Rede sein. In diesem Zusammenhang gestellte klägerische Hilfsanträge auf Kostenerstattung gehen vor diesem Hintergrund ebenfalls ins Leere. Die hinsichtlich der Ausführung von Markisen und Sonnenschirmen und der Neuausstattung mit Markisen oder Sonnenschirmen bzw. deren Austausch gestellten klägerischen Beweisanträge waren hiernach schon mangels Entscheidungserheblichkeit abzulehnen (Beweisanträge Nr. 16, Nr. 17 und Nr. 27 zum Komplex Wirbelschleppen der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013).

571 Nach allem ist entgegen klägerischer Auffassung auch nichts dafür ersichtlich, dass es hinsichtlich der Risiken von Wirbelschleppen im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss noch weiterer ergänzender Auflagen zum Schutz von Anliegern bedurft hätte. Im Hinblick auf die umfassende Aufklärung zum Auftreten von Wirbelschleppen und deren etwaigen Gefahren durch eine weder in methodischer noch in sonstiger Hinsicht substanziiert in Zweifel gezogene fachgutachterliche Untersuchung bedarf es hinsichtlich von Wirbelschleppen keiner weiteren Beweiserhebung. Namentlich gilt dies auch hinsichtlich der Entstehung und der Häufigkeit des Auftretens von Wirbelschleppen, deren Wirkung und Absinktiefe sowie hinsichtlich der Gesichtspunkte der Aufenthaltsorte bzw. der Bewegungssituationen von Personen. Hinzu kommt, dass die Analyse der Sicherheitslage nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle unterliegt (vgl. oben Ziff. 9.1.1). Insbesondere die wirbelschleppenbedingte erhebliche Steigerung von Sachbeschädigungen (trotz der vom Beklagten verfügten Sicherung von Dacheindeckungen) und Körperschäden bzw. die Gefährdung in der körperlichen und gesundheitlichen Integrität (bei Alltagsverrichtungen), die Gefahr schwerer gesundheitlicher Folgen bei der Benutzung von Kinderspielgeräten oder Leitern sowie Verletzungsgefahren durch herabgerissene Äste werden in den klägerischen Beweisanträgen zudem – wie nach dem Dargestellten deutlich wird – ohne hinreichende tatsächliche Grundlage

behauptet. Die diesbezüglichen Beweisanträge waren (auch) aus den genannten Gründen abzulehnen. Namentlich betrifft dies die Beweisanträge Nr. 1 und Nr. 2 Buchstabe a, Nr. 2 Buchstabe f, Nr. 4 und Nr. 5, Nr. 9, Nr. 13, Nr. 15, Nr. 20 Buchstabe a, Nr. 22 bis 26, Nr. 28 und Nr. 30 bis 33 zum Komplex Wirbelschleppen der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013 (zur Frage etwaiger mit dem Auftreten von Wirbelschleppen einhergehender Immobilien-Verkehrswertverluste – Beweisantrag Nr. 9 – siehe unten Ziff. 11.2). Entsprechendes gilt hinsichtlich der zur Frage der etwaigen Gefährdung durch Wirbelschleppen bzw. zu hierdurch bedingten Nutzbarkeitseinschränkungen für einzelne Kläger gestellten weiteren Beweisanträge (Beweisanträge Nr. 3 für die Kläger *********, Nr. 2 für die Kläger **********, Nr. 2 für den Kläger **********, Nr. 2 für den Kläger ***** und Nr. 2 für die Kläger ***** der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013; zur Frage etwaiger hiermit einhergehender Immobilien-Verkehrswertverluste siehe auch insoweit unten Ziff. 11.2).

572 Weitere im Zusammenhang mit dem Auftreten von Wirbelschleppen gestellte Beweisanträge waren schon im Hinblick darauf abzulehnen, dass die unter Beweis gestellten Tatsachen allgemeinkundig sind. Dies betrifft zum einen die Tatsache, dass es in Freising-Attaching üblich ist, dass die Eigentümer von Anwesen Tätigkeiten, die nicht nur durch sich am Boden aufhaltende Menschen verrichtet werden können (wie Reparaturarbeiten oder der Beschnitt von Obstbäumen), selbst durchführen; zum anderen betrifft es die Tatsache des Aufenthalts von Personen auf Balkonen, Loggien und Dachgärten (Beweisanträge Nr. 2 Buchstaben b bis e zum Komplex Wirbelschleppen der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Weiter bezieht sich die Allgemeinkundigkeit auf die Tatsache der Nutzung von Markisen und Sonnenschirmen in Freising-Attaching sowie die Tatsache, dass sich die Schirmfläche von Sonnenschirmen üblicherweise in einer Höhe von 2,0 Meter bis 2,5 Meter befindet (Beweisanträge Nr. 18 und Nr. 29 zum Komplex Wirbelschleppen der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013).

573 Eine Reihe von weiteren Beweisanträgen im Zusammenhang mit dem Auftreten von Wirbelschleppen betreffen dem Tatsachenbeweis nicht zugängliche Wertungs- oder Rechtsfragen und waren aus diesem Grund abzulehnen. Namentlich gilt dies für von Klägerseite vorgenommene Wertungen hinsichtlich einer Beeinträchtigung der sozialgerechten Bodennutzung, einer nachhaltigen Beeinträchtigung gesunder Wohnverhältnisse, der erheblichen Beeinträchtigung erholungsbedürftiger Menschen, zur Frage gesellschaftlicher Akzeptanz sowie zur Prägung der

Nutzung von Außenwohnbereichen (Beweisanträge Nr. 6 bis 8, Nr. 10 und Nr. 18 zum Komplex Wirbelschleppen der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Auf eine dem Tatsachenbeweis nicht zugängliche Rechtsfrage, namentlich auf das Vorliegen einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, bezieht sich (auch) der Beweisantrag Nr. 14 zum Komplex Wirbelschleppen der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013.

574 Weitere klägerische Beweisanträge waren abzulehnen, weil die jeweils unter Beweis gestellten Tatsachen vorliegend nicht entscheidungserheblich sind. Dies betrifft die unter Beweis gestellten Tatsachen der bisherigen Nichtbeeinträchtigung des Bereichs von Freising-Attaching durch Wirbelschleppen, die bisherige Unüblichkeit des Auftretens plötzlicher Windböen mit Windstärke Beaufort sechs in Freising-Attaching sowie die bisherige Nichterforderlichkeit von windbeständigen Markisen und Sonnenschirmen in Freising-Attaching (Beweisanträge Nr. 11, Nr. 12 und Nr. 19 zum Komplex Wirbelschleppen der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Gegebenenfalls entscheidungserheblich ist im jeweiligen Zusammenhang vielmehr die im Prognosefall zu erwartende konkrete Situation. Ebenfalls als nicht entscheidungserheblich abzulehnen waren aus diesem Grund klägerische Beweisanträge im Zusammenhang mit Einzelbeobachtungen zur Einwirkungskraft von Wirbelschleppen, zur unter Beweis gestellten Tatsache, dass sich im Umfeld des Flughafens München in vergleichbarer Entfernung zur geplanten dritten Start- und Landebahn wie Freising-Attaching bezogen auf die bereits bestehenden Start- und Landebahnen keine flächenhafte Besiedlung befindet sowie zu unter Beweis gestellten Tatsachen im Zusammenhang mit einem Vorfall in der näheren Umgebung des Flughafens Frankfurt am Main bei Flörsheim am 3. März 2013 (Beweisanträge Nr. 20 Buchstabe b, Nr. 21 und Nr. 34 zum Komplex Wirbelschleppen der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013).

575 Auch im Zusammenhang mit der Thematik Wirbelschleppen bleibt im Übrigen ergänzend darauf hinzuweisen, dass unmittelbar und in besonders niedrigen Flughöhen überflogene Wohngrundstücke im Bereich von Freising-Attaching innerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche liegen (siehe hierzu näher unten Ziff. 10.2). Zur Frage der Auswirkung des Auftretens von Wirbelschleppen auf Immobilien-Verkehrswerte – die in klägerischen Beweisanträgen ebenfalls angesprochen ist – wird auf die Darlegungen unter Ziff. 11.2, zu Wirbelschleppenrisiken unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes insbesondere auf die Ausführungen unter Ziff. 13.1.1.3.1 und unter Ziff. 13.3.4 verwiesen.

576 10. Die Regelungen des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses zur Festsetzung eines Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche in Freising-Attaching begegnen – jedenfalls zulasten der Kläger – keinen rechtlichen Bedenken. Dies gilt sowohl hinsichtlich der dem Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche in räumlicher und in sachlicher Hinsicht unterfallenden Grundstücke als auch hinsichtlich der zugunsten der berechtigten Grundstückseigentümer getroffenen Entschädigungsregelung (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 155ff. und S. 1104ff.).

577 10.1 Der im Planfeststellungsbeschluss verfügte Übernahmeanspruch betroffener Grundstückseigentümer gegenüber der Beigeladenen bezieht sich auf innerhalb des räumlichen Umgriffs (hierzu näher unter Ziff. 10.2) des Entschädigungsgebiets gelegene Grundstücke, auf denen sich schutzbedürftige Einrichtungen im Sinn des § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG befinden bzw. auf denen zur Wohnnutzung genehmigte Bebauung vorhanden ist, sowie darüber hinaus auch auf solche Grundstücke, die als Freizeitgrundstücke einer Wohnnutzung zu- bzw. untergeordnet sind und ohne das Bezugsgrundstück nicht mehr sinnvoll genutzt werden können. Darüber hinaus werden vom verfügten Übernahmeanspruch auch bebaute Grundstücke, die gewerblich oder gemischt genutzt werden, sowie Grundstücke, die mit landwirtschaftlichen Hofstellen bebaut sind und solche, die für den Gemeinbedarf (Sport- und Spielplatzanlagen) genutzt werden, erfasst. Nach dem Planfeststellungsbeschluss ist maßgeblich, ob und in welchem Umfang Gebäude und Anlagen auf betroffenen Grundstücken am 5. November 2007 (Stichtag) schon rechtmäßig errichtet oder für sie die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von baulichen Anlagen nach § 5 Abs. 4 FluglärmG erfüllt waren. Letzteres ist bei solchen baulichen Anlagen der Fall, für die zum Stichtag bereits eine Baugenehmigung oder ein Vorbescheid, der mindestens die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens feststellt, vorgelegen hat (vgl. im Einzelnen Planfeststellungsbeschluss, S. 155f.). Bezüglich derartig genutzter bzw. nutzbarer Grundstücke gewährt die Planfeststellungsbehörde stets dann einen Übernahmeanspruch, wenn die Grundstücke von einer Fluglärmbelastung mit äquivalenten Dauerschallpegeln von 70 dB(A) tagsüber bzw. von 60 dB(A) nachts betroffen sind. Bei der Gewährung von Übernahmeansprüchen wurden vom Beklagten darüber hinaus jedoch auch solche Grundstücke berücksichtigt, für die sich im Prognosefall – neben der Belastung durch Fluglärm – „besondere (multiple) Belastungen aus sonstigen Immissionsarten und -quellen (Wirbelschleppen, Licht, Lärm

sonstiger Provenienz) sowie aus Belastungen, die von besonders niedrig fliegenden Flugzeugen ausgehen“, ergeben (Planfeststellungsbeschluss, S. 1105).

578 Gegen die vom Beklagten der Gewährung eines Übernahmeanspruchs zugrunde gelegten Voraussetzungen – die zugunsten der Betroffenen über den Gesichtspunkt des Lärmschutzes, auf den die höchstrichterliche Rechtsprechung maßgeblich abstellt, deutlich hinausgehen – ist jedenfalls auf die von den Klägern erhobenen Klagen hin von Rechts wegen nichts zu erinnern. Namentlich wird die vom Beklagten herangezogene Lärm-Grenzmarke von tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) – hinsichtlich deren etwaiger Überschreitung die Planfeststellungsbehörde zu Recht auch den nicht durch Fluggeräusche hervorgerufenen Lärm im Wege der Bildung eines Gesamtpegels durch energetische Addition der Einzelwerte berücksichtigt hat (vgl. hierzu nur BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 390f. m.w.N.; vgl. auch bereits oben Ziff. 6.2.4) – den verfassungsrechtlichen Anforderungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit in vollem Umfang gerecht. Erkenntnisse, die zu einer Korrektur oder einer Fortentwicklung dieser höchstrichterlichen Rechtsprechung nötigen könnten, sind nicht ersichtlich (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 376f. m.w.N.; vgl. auch U.v. 6.6.2002 – 4 A 44/00 – NVwZ 2003, 209/210; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 876; vgl. auch BVerfG, B.v. 29.7.2009 – 1 BvR 1606/08 – NVwZ 2009, 1494/1496f.). Auch der Normgeber des Fluglärmschutzgesetzes hat die von der Rechtsprechung herausgebildeten Lärm-Grenzwerte in Höhe von tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) in § 9 Abs. 1 und Abs. 2 FluglärmG hinsichtlich des Entstehungszeitpunkts von Erstattungsansprüchen für Maßnahmen des baulichen Schallschutzes aufgegriffen. Die klägerische Annahme, die Schwelle der Gesundheitsgefährdung sei schon bei äquivalenten Dauerschallpegeln ab 55 bis 60 dB(A) tagsüber und 45 bis 50 dB(A) nachts mit der Konsequenz erreicht, dass bereits bei Dauerschallpegeln in dieser Höhe Übernahmeansprüche zu bejahen wären, kommt hiernach schon im Ansatz nicht in Betracht.

579 10.2 Das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche erfasst unter Umsetzung der unter Ziff. 10.1 dargestellten Maßgaben in räumlicher Hinsicht diejenigen Grundstücke, die durch die Grenzlinien umschlossen sind, welche sich aus den Parallelen zur Anfluggrundlinie der geplanten dritten Start- und Landebahn mit einem Abstand von beiderseits jeweils 210 Metern und zwei Linien ergeben, die jeweils 2000 Meter östlich und westlich vom jeweiligen Bahnkopf der geplanten Bahn entfernt verlaufen. Soweit Grundstücke von den so bestimmten

Grenzlinien angeschnitten werden, nahm der Beklagte die Zuordnung zum Entschädigungsgebiet – mit Blick auf die jeweilige topographische Situation und Grundstücksbebauung – im Einzelfall vor. Darüber hinaus erfasste der Beklagte – orientiert an siedlungsstrukturellen Besonderheiten – im Einzelfall auch außerhalb des so bestimmten Entschädigungsgebiets belegene Grundstücke. Die diesbezügliche Herangehensweise hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung – auch bezogen auf von Klägerseite angesprochene Einzelfälle – nachvollziehbar erläutert (vgl. Niederschrift vom 18.7.2013, S. 10ff.). Widersprüchlichkeiten bei der Gebietszuordnung von Grundstücken vermag der Senat insoweit nicht zu erkennen. Dies gilt auch hinsichtlich des Grundstücks FlNr. 76 der Gemarkung ********* der Kläger *********, das der Beklagte dem Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche in konsequenter und für das Gericht nachvollziehbarer Weise nicht zugeordnet hat. Insbesondere befindet sich auf diesem weitläufigen Grundstück die Wohnbebauung deutlich nördlich der 65-dB(A)-Lärm-Isophone. Noch weiter nördlich der 65-dB(A)-Lärm-Isophone liegt schließlich die Wohnbebauung auf dem Grundstück FlNr. 42/2 der Gemarkung ********* der Kläger **********, das (lediglich) von der 64-dB(A)-Lärm-Isophone angeschnitten wird. Auch insoweit ist die Nicht-Zuordnung zum Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche mithin ohne Weiteres nachvollziehbar.

580 Welche Grundstücke vom Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche im Einzelnen in räumlicher und sachlicher Hinsicht umfasst sind, ergibt sich aus einer dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss beigefügten Anlage, die eine Liste der betroffenen Flurnummern enthält. Auf Klägerseite liegen das Wohngrundstück FlNr. 62/1 der Gemarkung ********* des Klägers *****, das im Eigentum der Großen Kreisstadt Freising stehende Sportgelände in Freising-Attaching (Grundstücke FlNr. 604, 192, 193 und 194 der Gemarkung Attaching) sowie die Notunterkunft der Stadt Freising „Villa Kunterbunt“ (FlNr. 447 der Gemarkung Attaching) innerhalb des Entschädigungsgebiets. Dem jeweiligen Grundstückseigentümer steht gegenüber der Beigeladenen ein Anspruch auf Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts des Grundstücks zu (näher hierzu unten Ziff. 10.3).

581 Für den Senat ist weder ausgehend vom klägerischen Vortrag noch sonst ersichtlich, dass Wohngrundstücke oder sonstige Grundstücke mit schutzbedürftiger Nutzung außerhalb des vom Beklagten festgesetzten Übernahmegebiets derart schweren Beeinträchtigungen ausgesetzt wären, dass eine Einbeziehung in das Übernahmegebiet für Entschädigungsansprüche geboten erschiene. Maßgeblich ist hierbei, dass Lärmbelastungen nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtspre-

chung (erst) dann unzumutbar sind, wenn ein Wohngrundstück so massiv verlärmt wird, dass es seine Wohnqualität einbüßt und unbewohnbar wird. Das gleiche gilt, wenn der Lärm von so hoher Einwirkungsintensität ist, dass er den Grad einer Gesundheitsgefährdung erreicht (BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 376 m.w.N.). Vorliegend werden außerhalb des vom Beklagten festgesetzten Übernahmegebiets nach den insoweit unwidersprochenen Darlegungen und Berechnungen des Beklagten bzw. der Beigeladenen keine Dauerschallpegel über 67 dB(A) tagsüber erreicht. Die erreichten Nachtwerte liegen (sehr) deutlich unterhalb von 60 dB(A). Namentlich hinsichtlich der nahe des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche gelegenen Wohngrundstücke der Kläger ****-***** und ********** ist insoweit festzuhalten, dass keine über äquivalente Dauerschallpegel von 64,1 dB(A) tagsüber und 49,3 dB(A) nachts (Kläger **********) bzw. von 63,9 dB(A) tagsüber und 49,0 dB(A) nachts (Kläger **********) hinausgehenden Lärmbelastungen zu erwarten sind. Das demgegenüber mit höheren Lärmwerten (maximale äquivalente Dauerschallpegel von 69,4 dB(A) tagsüber und 51,5 dB(A) nachts) belastete Wohngrundstück des Klägers ***** liegt – wie dargelegt – innerhalb des vom Beklagten festgesetzten Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche. Entsprechendes gilt hinsichtlich des Sportgeländes in Freising-Attaching sowie der Notunterkunft „Villa Kunterbunt“ der Stadt Freising.

582 Fehler bei der Festlegung des Gebietsumgriffs ergeben sich mit Blick auf die Flugroutenprognose (vgl. hierzu bereits oben Ziff. 6.2.1) entgegen klägerischer Auffassung auch nicht daraus, dass eine die gesamte Ortslage von Freising-Attaching betreffende Streubreite insbesondere von Abflügen in Richtung Westen unberücksichtigt geblieben wäre. Vielmehr ergeben sich nach den insoweit überzeugenden Darlegungen des Beklagten bei Starts von der geplanten dritten Bahn in Richtung Westen Überflughöhen, die regelmäßig oberhalb von 300 Meter, meist über 400 Meter und nur vereinzelt in einer Höhe von nur 230 Meter über Grund liegen. Die hieraus resultierenden Belastungen für den Ortsbereich von Freising-Attaching erreichen mithin ersichtlich nicht ein Ausmaß, das mit den Belastungen bei Landevorgängen aus Richtung Westen – mit Überflügen von unter 100 Meter über Grund – vergleichbar ist. Im Hinblick auf die Nähe der Ortslage von Freising-Attaching zum Flughafen München sind nach den nachvollziehbaren Darlegungen des Beklagten im Übrigen ohnedies nur geringfügige Abweichungen von den prognostizierten Flugrouten zu erwarten (vgl. auch Niederschrift vom 18.7.2013, S. 13).

583 Ein Änderungsbedarf hinsichtlich des Gebietsumgriffs des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche in Freising-Attaching ergibt sich auch nicht im Hinblick auf neben dem Fluglärm auftretende – vom Beklagten berücksichtigte – weitere Immissionsbelastungen. Namentlich gilt dies hinsichtlich der von Klägerseite in der mündlichen Verhandlung in diesem Zusammenhang angeführten Geruchsbelastung durch das geplante Vorhaben (vgl. Niederschrift vom 18.7.2013, S.11f.). Auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Zumutbarkeit der zu erwartenden – eher geringfügigen – Geruchsbelastungen unter Ziff. 8.1 wird verwiesen. Im Ergebnis nichts anderes gilt für sonstige aus besonders boden- bzw. grundstücksnahen Überflügen resultierende Belastungen schon deshalb, weil unmittelbare niedrige Überflüge über Grundstücke außerhalb des festgesetzten Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche – wie bereits unter Ziff. 9.1 dargelegt – (auch) im Prognosefall nicht stattfinden.

584 Nach allem konnte den klägerischen Hilfsanträgen zur Einbeziehung von im Eigentum der Kläger stehenden Grundstücken in Freising-Attaching in das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche nicht gefolgt werden. Klarstellend ist in diesem Zusammenhang weiter darauf hinzuweisen, dass es für die darüber hinaus von Klägerseite für geboten erachtete Einbeziehung der gesamten Ortslage von Freising-Attaching in das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche im Hinblick auf das dargelegte Niveau von Belastungen außerhalb des vom Beklagten festgesetzten Entschädigungsgebiets schon im Ansatz an jeder Grundlage fehlt. Hierbei verkennt das Gericht auch nicht, dass die von der geplanten dritten Start- und Landebahn ausgehenden Belastungen auf das städtebauliche Umfeld und die sozialen Strukturen in Attaching einwirken und auch derartige Wirkungen – jedenfalls bei einer hinreichenden Massivität – nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu einem Eingriff in das von Art. 14 GG Abs. 1 geschützte Eigentum führen können (vgl. BVerfG, U.v. 17.12.2013 – 1 BvR 3139/08 – NVwZ 2014, 211 Rn. 278). Ob eine hinreichende Massivität der Beeinträchtigung hier vorliegt, kann jedoch dahinstehen, da ein diesbezüglicher Eingriff jedenfalls – sein Vorliegen unterstellt – wegen der für das planfestgestellte Vorhaben sprechenden überwiegenden Gemeinwohlbelange, derentwegen sogar ein Entzug privaten Grundeigentums nach Art. 14 Abs. 3 GG i.V.m. § 28 LuftVG zulässig ist, verfassungsrechtlich gerechtfertigt ist (vgl. oben Ziff. 2.1 und Ziff. 5; zum Entzug privaten Grundeigentums siehe unten Ziff. 11.1).

585 Schließlich ist auch nichts dafür ersichtlich, dass sich hinsichtlich von klägerischen Grundstücken in Freising-Attaching außerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche aus Überflügen bzw. aus Vorbeiflügen erhebliche nachteilige Wirkungen auf die Gesundheit namentlich zulasten der Kläger *****, ********** und ********** ergeben. Insoweit fehlt es den hierauf gerichteten Beweisanträgen der Kläger *****, ********* und ********** schon an einer hinreichenden tatsächlichen Grundlage. Dessen ungeachtet kommt es aus rechtlichen Gründen nicht auf die unter Beweis gestellte Gesamtwirkung der multiplen Belastungen an. Wie bereits unter Ziff. 7.10 hinsichtlich des Zusammentreffens von Fluglärm mit Luftschadstoffen ausgeführt, ist von Rechts wegen keine gesonderte rechtliche Würdigung der Gesamtwirkung multipler Belastungen – etwa mit der Konsequenz der Annahme von Sicherheitszuschlägen zu Grenzwerten hinsichtlich verschiedenartiger Immissionen – geboten. Wie unter Ziff. 7.10 aufgezeigt, gehen von einem Flughafen neben Lärmimmissionen regelmäßig weitere Immissionen aus. Dies hat auch der Normgeber bei der Festlegung von Grenzwerten für Einzelbelastungen – auch mit Blick auf gesundheitliche Risiken – nicht übersehen. Die Beweisanträge B.1 bis B.3 für die Kläger *********, ********** und ***** (gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ******** vom 9.1.2014) waren hiernach abzulehnen.

586 10.3 Auch gegen die Ausgestaltung des Übernahmeanspruchs zugunsten berechtigter Grundstückseigentümer im Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche ist im Ergebnis nichts zu erinnern. Zu Recht stützt sich der Beklagte insoweit auf Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG und nicht auf das Aufopferungsgewohnheitsrecht, obgleich in der genannten Vorschrift von einem Übernahmeanspruch nicht ausdrücklich die Rede ist. Der Übernahmeanspruch ist nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung eine besondere Art des Entschädigungsanspruchs und steht – verfassungsrechtlich betrachtet – im Zusammenhang mit der sich aus der streitgegenständlichen Planfeststellung ergebenden Inhalts- und Schrankenbestimmung im Sinn von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG zulasten klägerischen Eigentums (vgl. BVerwG, U.v. 27.6.2007 – 4 A 2004/05 – BVerwGE 129, 83 Rn. 11 m.w.N.; vgl. auch BVerfG, B.v. 23.2.2010 – 1 BvR 2736/08 – NVwZ 2010, 512 Rn. 39 und 53; HessVGH, u.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 880; Allesch in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand Juli 2011, § 28a Rn. 4f.). Der finanzielle Ausgleich, der nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zu leisten ist, hat hierbei eine andere Funktion als eine Enteignungsentschädigung. Er tritt als Surrogat an die Stelle von Schutzmaßnahmen, namentlich des baulichen Schallschutzes, die an sich geboten sind, weil das Planvorhaben – wie vorliegend – mit erheblichen Belastungen verbunden ist (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A

1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 396; Allesch in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand Juli 2011, § 28a Rn. 3).

587 Ausgehend von diesen rechtlichen Grundlagen gewährt der insoweit nicht zu beanstandende Planfeststellungsbeschluss betroffenen Grundstückseigentümern ein Wahlrecht, anstelle der Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen bzw. der Gewährung von Außenwohnbereichsentschädigung nach den Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes (vgl. hierzu oben Ziff. 6.5) eine Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts des Grundstücks gegen Übereignung des Grundstücks an die Beigeladene zu verlangen. In Ausnahme hierzu wird ein Übernahmeanspruch vom Beklagten für den Fall ausgeschlossen, dass der Betroffene mit der Beigeladenen bereits eine einvernehmliche vertragliche Regelung über die Hinnahme von flughafeninduzierten Immissionen gegen Gewährung von entsprechender Entschädigung getroffen hat (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 156f.). Auch bezüglich dieser Regelung sind rechtliche Bedenken nicht ersichtlich. Dessen ungeachtet ist auch weder vorgetragen noch sonst erkennbar, dass ein Kläger dieser Ausschlussregelung unterfiele. Insoweit fehlt es auch an der erforderlichen klägerischen Betroffenheit (vgl. BVerwG, U.v. 9.6.2010 – 9 A 20/08 – NVwZ 2011, 177 Rn. 21; U.v. 12.8.2009 – 9 A 64/07 – BVerwGE 134, 308 Rn. 24). Hilfsanträge von Klägern mit dem Ziel einer engeren Fassung der zitierten Ausschlussregelung waren hiernach abzulehnen.

588 Die nach dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss zu leistende Verkehrswertentschädigung ist nicht zu beanstanden. Auch bei Anwendung der Grundsätze der enteignungsrechtlichen Vorwirkung auf die Ermittlung der Entschädigungshöhe bleibt der inmitten stehende Anspruch aus Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG ein Kompensationsanspruch für eine Inhalts- und Schrankenbestimmung im Sinn von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Daher kann auch in diesem Fall in Übereinstimmung mit Art. 14 Abs. 1 GG die aufgrund der Sozialbindung des Eigentums zumutbare Belastung in Abzug gebracht werden (vgl. BVerfG, B.v. 23.2.2010 – 1 BvR 2736/08 – NVwZ 2010, 512 Rn. 54). Mithin kann die Entschädigungshöhe – anders als dies vorliegend mit Wirkung zugunsten der Kläger der Fall ist – grundsätzlich auch hinter dem Verkehrswert zurückbleiben.

589 Jedenfalls im Rahmen des vorliegenden Klageverfahrens – also mit Blick auf eine mögliche Beschwer der Klägerseite – spricht auch nichts gegen die vom Beklagten gewählte Stichtagsregelung für die Ermittlung des Verkehrswerts. Namentlich stellt der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss insoweit auf den 5. Novem-

ber 2007 als dem Tag der erstmaligen öffentlichen Auslegung der Verfahrensunterlagen ab. Die Wahl dieses Stichtags entspricht hierbei dem Zeitpunkt, den der Gesetzgeber für das Inkrafttreten einer Veränderungssperre für planbetroffene Flächen vorgesehen hat (vgl. § 8a Abs. 1 Satz 1LuftVG). Im Rahmen der Stichtagsregelung sind für die Bestimmung des Verkehrswerts enteignungsrechtliche Grundsätze anzuwenden. Dies hat der Beklagte durch eine in der mündlichen Verhandlung erklärte Neufassung von Ziff. VIII.3.1.2 Abs. 4 Satz 2 des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses (vgl. S. 156) auch ausdrücklich deutlich gemacht (vgl. Niederschrift vom 24.7.2013, S. 12). Mithin ist bei der Ermittlung der Höhe der zu gewährenden Entschädigung auf den Verkehrswert eines betroffenen Grundstücks unmittelbar vor Eintritt der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses abzustellen.

590 Der vom Beklagten gewählte Stichtag wirkt sich zugunsten der Kläger aus. Dem dargestellten Surrogatcharakter des Entschädigungsanspruchs entspräche es grundsätzlich, als maßgeblichen Zeitpunkt denjenigen Tag anzusehen, an dem die an sich gebotenen Schutzeinrichtungen vorhanden sein müssen. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sieht hierin denjenigen Zeitpunkt, zu dem die Lärmeinwirkungen die durch das Verfassungsrecht gezogene Zumutbarkeitsgrenze tatsächlich übersteigen (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 412ff. m.w.N.). Dieser Zeitpunkt läge jedenfalls nicht vor der Inbetriebnahme des planfestgestellten Vorhabens. Jedoch ist es nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts verfassungsrechtlich jedenfalls nicht ausgeschlossen, trotz des Surrogatcharakters des Entschädigungsanspruchs hinsichtlich der Ermittlung der Höhe der Entschädigung auf einen früheren Zeitpunkt, auch einen – wie hier geschehen – früheren Zeitpunkt als den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abzustellen und auf den Entschädigungsanspruch aus Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG den enteignungsrechtlichen Grundsatz der Vorwirkung anzuwenden (vgl. BVerfG, B.v. 23.2.2010 – 1 BvR 2736/08 – NVwZ 2010, 512 Rn. 54).

591 Eine noch weitere Vorverlagerung des Stichtags – wie von Klägerseite gefordert – könnte jedoch nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nur dann geboten sein, wenn andernfalls die Betroffenen in der Konsequenz des für die Wertermittlung maßgeblichen Stichtags mittels der zu zahlenden Entschädigung nicht in die Lage versetzt würden, sich ein adäquates Wohngrundstück für sich und ihre Familie leisten zu können. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass die verfassungsrechtliche Eigentumsgarantie die persönliche Freiheit des

Einzelnen im vermögensrechtlichen Bereich und insbesondere dann sichern soll, wenn ein Grundstück den wesentlichen Teil des Vermögens bildet und die Grundlage der privaten Lebensführung des Betroffenen einschließlich seiner Familie darstellt (vgl. BVerfG, B.v. 23.2.2010 – 1 BvR 2736/08 – NVwZ 2010, 512 Rn. 48f.). Letzteres ist jedoch weder von Klägerseite substanziiert geltend gemacht worden noch sonst für den Senat ersichtlich. Im Übrigen verweist der Beklagte nachvollziehbar auch darauf, dass die Grundstückswerte in Freising-Attaching bereits seit dem Jahr 2000 bis zum Jahr 2008 nahezu unverändert geblieben sind.

592 Zwar rügen private Kläger, dass den (privaten) Grundstückseigentümern von unbebauten Grundstücken innerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche, deren grundsätzliche Bebaubarkeit sich aus ihrer Lage innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ergibt (vgl. § 34 BauGB), im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss kein Übernahmeanspruch eingeräumt werde. Jedoch ist nicht ersichtlich, dass – was erforderlich wäre – der insoweit geltend gemachte Rechtsfehler für die Eigentumsbetroffenheit eines Klägers erheblich sein könnte (vgl. BVerwG, U.v. 9.6.2010 – 9 A 20/08 – NVwZ 2011, 177 Rn. 21; U.v. 12.8.2009 – 9 A 64/07 – BVerwGE 134, 308 Rn. 24). Innerhalb des in seinem Umgriff rechtsfehlerfrei festgesetzten Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche (vgl. oben Ziff. 10.2) liegt aus dem Kreis der privaten Kläger nur das bereits für Wohnzwecke genutzte Grundstück FlNr. 62/1 der Gemarkung ********* des Klägers *****, für das mithin ein Übernahmeanspruch besteht. Da der Entschädigungsanspruch als Surrogat an die Stelle von baulichen Schutzmaßnahmen zugunsten von durch Lärmeinwirkungen tatsächlich belastete Bewohner tritt, muss dieser Anspruch zudem nicht auf lediglich potenziell für Wohnzwecke nutzbare Grundstücke erstreckt werden. Denn eine solche vermehrt schutzbedürftige Nutzung ist insoweit noch nie ausgeübt worden. Aus diesem Grund handelt es sich nicht um eine ins Werk gesetzte Nutzbarkeit mit der Folge, dass nur eine eigentumsrechtlich nicht geschützte Nutzungschance betroffen ist. Soweit es der Klägerseite in diesem Zusammenhang schließlich auch darum geht, darauf hinzuweisen, dass der Verkehrswert eines nach § 34 BauGB bebaubaren Grundstücks – hinsichtlich dessen Bebaubarkeit gegebenenfalls auch positive bauaufsichtliche Vorbescheide erteilt worden sind – höher ist als der Verkehrswert eines nicht bebaubaren Grundstücks, vermag eine Beschwer ebenfalls nicht deutlich zu werden, da sich die Höhe der zu gewährenden Entschädigung bei Geltendmachung des Übernahmeanspruchs nach der im Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelung nach dem Verkehrswert des betreffenden Grundstücks bestimmt. Hierbei ist

auch die Bebaubarkeit eines Grundstücks ein maßgeblicher wertbildender Faktor; dasselbe gilt, wenn in einer fehlenden Bebauung des Grundstücks im Einzelfall ein werterhöhender Faktor liegen sollte.

593 Entgegen dem klägerischen Vortrag negiert der Beklagte auch keine weiteren entschädigungsrechtlichen Anforderungen. Der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss (S. 156) erklärt das Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung – BayEG – ergänzend für sinngemäß entsprechend anwendbar. Hieraus leitet der Beklagte zu Recht – zumal ausweislich seiner klarstellenden Erklärungen in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 18.7.2013, S. 14f.) – die Übertragbarkeit von Grundsätzen des Enteignungsrechts für das Entschädigungsverfahren ab (vgl. insbesondere Art. 8, Art. 10 und Art. 11 BayEG). Mithin werden auch Vermögensnachteile, die sich im Zuge der Geltendmachung des Übernahmeanspruchs ergeben bzw. Folgeschäden – namentlich etwa Aufwendungen für einen erforderlich werdenden Umzug – von dem Anspruch auf Gewährung einer angemessenen Entschädigung umfasst. Zu erstatten sind insoweit auch die Aufwendungen zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung sowie für Sachverständige (vgl. Art. 43 BayEG). Lediglich ergänzend ist in diesem Zusammenhang noch darauf hinzuweisen, dass es grundsätzlich nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen (vgl. BVerwG, U.v. 10.7.2007 – 7 A 11/11 – NVwZ 2012, 1393 Rn. 86).

594 11. Auch die (weiteren) rechtlich geschützten Belange privater, vom planfestgestellten Vorhaben unmittelbar bzw. mittelbar betroffener Grundstückseigentümer – namentlich auch der Kläger – werden vom Beklagten in vollem Umfang gewahrt.

595 11.1 Dies gilt zunächst hinsichtlich des im Zuge der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens unmittelbar in Anspruch genommenen klägerischen Grundstückseigentums (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 2681ff.). Für Zwecke der Zivilluftfahrt ist die Enteignung zulässig (§ 28 Abs. 1 Satz 1 LuftVG; vgl. hierzu bereits oben Ziff. 2.1). Der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss hat hinsichtlich der von der Planfeststellung erfassten Grundstücke enteignungsrechtliche Vorwirkung und ist einem nachfolgenden Enteignungsverfahren als bindend zugrunde zu legen. Nach der Verfassungsnorm des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG darf eine Enteignung zulasten Privater nur zum Wohle der Allgemein-

heit erfolgen (zum Schutz des kommunalen Eigentums siehe unten Ziff. 12.2). Wie unter Ziff. 2 festgestellt, ist das streitgegenständliche Vorhaben der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, so dass eine Enteignung (auch) von Privatgrundstücken zugunsten des planfestgestellten Vorhabens dem Grunde nach zulässig ist. Unter Ziff. 5 wurde zudem dargelegt, dass – über die bestehende Planrechtfertigung hinaus – (weitere) überwiegende öffentliche Interessen für das planfestgestellte Vorhaben streiten. Der verfassungsrechtliche Eigentumsschutz zugunsten privater Eigentümer nach Art. 14 GG gebietet jedoch dessen ungeachtet auch, dass der Entzug des konkret betroffenen privaten Eigentums für das Vorhaben unverzichtbar ist. Vorrangig ist für ein dem Gemeinwohl dienendes Vorhaben unter Schonung privaten Eigentums öffentlicher oder von privater Seite freiwillig zur Verfügung gestellter Grund und Boden in Anspruch zu nehmen. Kann das Vorhaben mithin in gleicher Weise oder mit anderen rechtlich und wirtschaftlich vertretbaren Lösungen auch ohne den Entzug privaten Eigentums verwirklicht werden, ist die Enteignung unzulässig (vgl. BVerfG, U.v. 17.12.2013 – 1 BvR 3139/08 – NVwZ 2014, 211 Rn. 184 m.w.N.; BVerfG [Kammer], B.v. 8.7.2009 – 1 BvR 2187/07 – NVwZ 2009, 1283/1286 m.w.N.).

596 Hinsichtlich der vorliegend für das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch genommenen, im Eigentum privater Kläger stehenden Grundstücksflächen steht zur Überzeugung des Senats jedoch fest, dass die betroffenen Flächen für das Vorhaben unverzichtbar sind. Dies gilt zunächst hinsichtlich derjenigen, derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen, die zur Errichtung von Teilen der Start- und Landebahn als solcher, den Bahnschultern, eines Seitenstreifens sowie eines Zurollwegs in Anspruch genommen werden. Betroffen sind insoweit die Grundstücke FlNr. 1149 der Gemarkung ******** der Kläger *********, FlNr. 1149/4 der Gemarkung ******** der Kläger ********** und FlNr. 1149/6 der Gemarkung ******** des Klägers **********. Konkrete Zweifel an der Unverzichtbarkeit dieser Grundstücksflächen für die Verwirklichung der geplanten dritten Start- und Landebahn in der planfestgestellten Alternative (vgl. hierzu oben Ziff. 3.2) sind hierbei wegen der beschriebenen Lage schon im Ansatz nicht ersichtlich. Entsprechendes gilt auch hinsichtlich der im Eigentum des Klägers Bund Naturschutz stehenden Grundstücke FlNr. 1091/3 der Gemarkung ******** sowie FlNr. 6094/88 und 6094/89 der Gemarkung ********, die ebenfalls als Projektflächen (Teil der Start- und Landebahn als solcher bzw. Erweiterung des Vorfelds Ost) unmittelbar in Anspruch genommen werden.

597 Für das planfestgestellte Vorhaben im Ergebnis als unverzichtbar erweisen sich jedoch auch weitere, im Eigentum der Kläger ***** (Grundstück FlNr. 491 der Gemarkung *********) und ******* (Grundstück FlNr. 2703/6 der Gemarkung *******) stehende, derzeit ebenfalls landwirtschaftlich genutzte Flächen. Das Grundstück FlNr. 491 der Gemarkung ********* (1,447 Hektar) der Kläger ***** wird zur planfestgestellten Errichtung eines Abschirmungswalls (Abschirmungswall Nr. 2), zur Erweiterung eines bereits bestehenden, unmittelbar außerhalb des Flughafenzauns und nördlich der derzeitigen Nordbahn gelegenen Aussichtshügels (Aussichtshügel Attaching-Süd) sowie zur Umsetzung landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen (Plan Nr. J-306) vollständig und dauerhaft in Anspruch genommen. Die entsprechenden Aufschüttungen in Form von Wall und Hügel erfüllen – wie sich auch im Zuge ausführlicher Erörterung der Problematik in der mündlichen Verhandlung ergeben hat (vgl. Niederschriften vom 31.10.2013, S. 4ff., vom 7.11.2013, S. 11ff., und vom 19.11.2013, S. 4f.) – mehrere, für das planfestgestellte Vorhaben insgesamt unverzichtbare Funktionen und können insbesondere nicht auf anderen, namentlich bereits im Eigentum der Beigeladenen stehenden Flächen verwirklicht werden. Abschirmungswall und Hügel dienen – neben der dem interessierten Publikum durch den Aussichtshügel gebotenen Möglichkeit, das Geschehen auf dem Flughafengelände zu beobachten – nach nachvollziehbarer Darlegung durch den Beklagten und die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung der Erweiterung des Lärmschutzes, der visuellen Abschirmung in Richtung der nahe gelegenen bebauten Ortslage von Freising-Attaching sowie der Einbindung des Flughafengeländes in die Landschaft bzw. dessen Abpufferung gegen die Landschaft (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2193f.; vgl. auch Niederschrift über den Augenschein vom 21.11.2012, S. 8f.). Eine weitere Funktion ist die durch die planfestgestellten Aufschüttungen gebotene Möglichkeit, einen Teil des bei der Verwirklichung des Vorhabens anfallenden Erdaushubs baustellennah – und damit im Hinblick auf kurze Transportwege sowohl ökonomisch als auch ökologisch sinnvoll – wieder einzusetzen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 402). Nicht zuletzt dienen die entstehenden Böschungsbereiche im Rahmen einer ebenfalls planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme bzw. naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahme als Habitat für die geschützte Art Zauneidechse (Plan Nr. J-306). Zulasten der Art Zauneideche fallen im Wege der Überbauung vorhabenbedingt Strukturen – namentlich Grabenstrecken – weg, die im Zuge der Anlage des Verkehrsflughafens München errichtet worden sind und von Zauneidechsen besiedelt wurden (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1840ff. und S. 1967ff., insbesondere S. 1969; siehe hierzu unten insbesondere Ziff. 13.3.8; vgl. auch Niederschrift vom 31.10.2013, S. 4ff.).

598 Diesen nicht zu beanstandenden, der rechtmäßigen Verwirklichung des Gesamtvorhabens dienenden Zwecken werden die planfestgestellten Aufschüttungen auf dem Grundstück FlNr. 491 der Gemarkung Attaching entgegen diesbezüglicher klägerischer Einwendungen in ihrer konkreten Ausgestaltung auch gerecht. Berücksichtigen durfte der Beklagte dabei auch, dass die abschirmende Wirkung einer – in ein Gesamtkonzept eingebetteten – Einzelmaßnahme in Relation zu den vorhabenbedingten Gesamtbelastungen für den Bereich Freising-Attaching naturgemäß begrenzt ist. Für gesundheitliche Bedenken im Hinblick auf das geogene Arsen, das im für die Aufschüttungen vorgesehenen Aushubmaterial vorhanden ist, besteht kein Anlass (vgl. oben Ziff. 7.6; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2376f.). In naturschutzfachlicher Hinsicht hat insbesondere der Vertreter der höheren Naturschutzbehörde des Beklagten in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 31.10.2013, S. 4ff.) die Eignung der zukünftigen Zauneidechsen-Habitate im Bereich des klägerischen Grundstücks im Einzelnen nachvollziehbar erläutert. Dies betrifft auch die Gesichtspunkte hinreichender Flächengröße, ausreichender Störungsfreiheit (genügender Abstand zu den für Besucher zur Verfügung gestellten Flächen) und bestehender Verbindungslinien zu weiteren Zauneidechsen-Habitaten. Deckungsmöglichkeiten stehen im Hinblick auf die vorgesehene Bepflanzung für die Zauneidechsen ebenfalls zur Verfügung. Dass durch die Kulissenwirkung der Aufschüttungen zugleich auch vom Verlust einzelner Reviere für die Offenland-Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auszugehen ist, stellt die Eignung der Maßnahme zugunsten der Art Zauneidechse im Rahmen eines schlüssigen, multifunktionalen Gesamtkonzepts hierbei nicht infrage (zu Kohärenzsicherungsmaßnahmen zugunsten der Arten Kiebitz und Großer Brachvogel siehe unten Ziff. 13.1.4.3). Im Übrigen wird auch nicht in hinreichend substanziierter Weise dargelegt, dass das landwirtschaftlich genutzte (verpachtete) Grundstück FlNr. 447 der Gemarkung ********* der Kläger ***** für diese in wirtschaftlicher oder sonstiger Weise von herausgehobener Bedeutung wäre. Zu dem ebenfalls in der mündlichen Verhandlung erörterten Gesichtspunkt der Störung einer Planung der Großen Kreisstadt Freising durch die im Bereich des Grundstücks FlNr. 447 planfestgestellten Aufschüttungen bzw. zu diesbezüglich aufgeworfenen Fragen der Landschaftsgestaltung wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziff. 12.1.2 verwiesen.

599 Andere Flächen – namentlich solche, die sich bereits im Eigentum der Beigeladenen oder der öffentlichen Hand befinden – stehen für den planfestgestellten Abschirmungswall bzw. die Erweiterung des Aussichtshügels nicht zur Verfügung. Insbesondere ein Hereinrücken der Aufschüttungen in das im Süden angrenzende (eingezäunte) Flughafengeländes kommt aus technischen Gründen nicht in Betracht. Unter Vorlage eines Übersichtslageplans hat die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar verdeutlicht, dass die betreffenden – im Umgriff der bestehenden Nordbahn gelegenen – Flächen im Hinblick auf flugsicherheitstechnische Anforderungen an die Hindernisfreiheit auf der Grundlage des Regelwerks der ICAO (Anhang 14 Ziff. 1.8) für Aufschüttungen nicht infrage kommen (vgl. Niederschrift vom 19.11.2013, S. 4f.; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 1979, S. 334). Zudem ergäbe sich nach ebenfalls nachvollziehbarer Darlegung der Beigeladenen eine Überschneidung mit der Schutzzone des Instrumentenlandesystems (ILS). Andere von Klägerseite alternativ für eine Ausbringung von Erdaushub in Betracht gezogene, im Eigentum der Beigeladenen stehende Flächen, sind nach nachvollziehbarer Darlegung schließlich bereits anderweitig mit planfestgestellten Aufschüttungen belegt.

600 Das Grundstück FlNr. 2703/6 der Gemarkung ******* (4,3296 Hektar) des Klägers ******* wird zur planfestgestellten Verlegung des Abfanggrabens Ost einschließlich der Schaffung eines Retentionsraums in einem Umfang von 2,2980 Hektar dauerhaft und in einem Umfang von 0,2101 Hektar vorübergehend in Anspruch genommen. Auch bezüglich dieses Grundstücks hat sich nach erfolgten Ortsaugenscheinen (vgl. Niederschriften vom 21.11.2012, S. 10f. und vom 27.11.2012, S. 12f.) und nach ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 23.7.2013, S. 4ff.) die Unverzichtbarkeit der teilweisen Inanspruchnahme des klägerischen Grundstücks zugunsten der Errichtung der geplanten dritten Start- und Landebahn ergeben. Beklagter wie Beigeladene haben in nachvollziehbarer Weise deutlich gemacht, dass mit Rücksicht auf die örtlichen Geländeverhältnisse – namentlich die Höhenlagen, die Gefällesituation und den Wasserabfluss Richtung Nord-Nordost zur Isar hin – keine Verlegung des im Bereich des Grundstücks FlNr. 2703/6 geplanten Abfanggrabens Ost mit zugehöriger Überlaufstrecke (Notentlastung) und Retentionsraum möglich ist. Die Sachgerechtigkeit der planfestgestellten wasserbaulichen Lösung – die auf ein 100-jährliches Hochwasserereignis ausgelegt ist – und die Übereinstimmung mit den wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten im Flughafenumfeld hat auch der in der mündlichen Verhandlung anwesende Vertreter des zuständigen Wasserwirtschaftsamts München bestätigt (vgl. Niederschrift vom 23.7.2013, S. 5f.; vgl. auch Wasserwirt-

schaftsamt München, Gutachten 3.1, 29.2.2008, insbesondere S. 14f.). Der Expertise des Wasserwirtschaftsamts kommt nach ständiger Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs eine hervorgehobene Bedeutung zu, da diese auf jahrelanger fachlicher Bearbeitung eines bestimmten Gebiets und nicht nur auf der Auswertung von Aktenvorgängen im Einzelfall beruht (vgl. nur BayVGH, B.v. 9.1.2014 – 8 ZB 12.1264 – juris Rn. 7 m.w.N.).

601 Die planfestgestellte Variante des Abfanggrabens Ost nimmt im Übrigen nach insoweit unwidersprochener Darstellung der Beigeladenen – und soweit dies nach den örtlichen hydraulischen Verhältnissen möglich ist – auf die vom Kläger sowohl im Raumordnungsverfahren als auch im Planfeststellungsverfahren vorgetragenen Belange Rücksicht (vgl. auch **. *****/**. ********, Erläuterungsbericht wasserwirtschaftliche Maßnahmen, 10.8.2007, S. 100). Soweit die Klägerseite auf etwaige wasserbauliche Alternativen verweist, würden diese nach den nachvollziehbaren Darlegungen der Beigeladenen wegen der gegebenen hydraulischen Verhältnisse jedenfalls den Einsatz von Pumpen bedingen. Die zuverlässige Funktion bei Hochwassereignissen – die grundsätzliche technische Machbarkeit des Einsatzes von Pumpen unterstellt – wäre in der Folge zumindest nur mit unzumutbaren Abstrichen gewährleistet. Hinzu kommt, dass die Beigeladene ebenfalls nachvollziehbar darlegt, dass im Zuge der planfestgestellten Lösung für den Abfanggraben Ost der Geländeverbrauch und die Notwendigkeit der Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter insgesamt am geringsten ist. Zugleich konnte der Kläger ******* nicht substanziiert darlegen, dass er auf die landwirtschaftliche Nutzung des für das planfestgestellte Vorhaben teilweise in Anspruch genommenen Grundstücks FlNr. 2703/6 in besonderem Maß angewiesen ist. Zur Frage etwaiger Vernässungs- bzw. Hochwasserschäden zulasten von Grundstücken des Klägers ******* wird auf die Darlegungen unter Ziff. 11.3 und Ziff. 11.4 verwiesen.

602 Nach allem waren die im Zusammenhang mit der teilweisen Inanspruchnahme des Grundstücks FlNr. 2703/6 der Gemarkung ******* für den Kläger ******* gestellten Beweisanträge abzulehnen (Beweisanträge Nr. 4, 7 und 8 der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013 für den Kläger *******). Die Möglichkeit zur vollständigen „Hochwasserentsorgung“ innerhalb des zukünftigen umzäunten Flughafengeländes wird vom Kläger ohne hinreichende tatsächliche Grundlage behauptet. Nachvollziehbar ist vielmehr, dass eine vollständige Versickerung der im Zuge der Oberflächenversiegelung anfallenden Wassermengen allein auf dem Flughafengelände hydraulisch unmöglich ist. Die vorliegenden Untersuchungen zur wasserwirtschaftlichen Erforderlichkeit der Schaffung von Retentionsraum im

Mündungsbereich des Abfanggrabens Ost in planfestgestellter Form – also unter teilweiser Inanspruchnahme des klägerischen Grundstücks FlNr. 2703/6 der Gemarkung ******* – wurden vom Kläger nicht ernsthaft erschüttert. Insbesondere die vom Kläger behauptete Möglichkeit eines alternativen und funktionell gleichwertigen Einsatzes von Pumpen auf im Eigentum der Beigeladenen stehenden, tiefer liegenden Flächen wird zudem ohne hinreichende tatsächliche Grundlage behauptet.

603 11.2 Auch unter dem Gesichtspunkt von Immobilienwert- bzw. Mieteinnahmeverlusten wird durch den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss in die Eigentumsrechte Betroffener nicht in unzulässiger Weise eingegriffen. Der Beklagte geht vielmehr im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung ohne Überschreiten der Grenze zur Abwägungsdisproportionalität davon aus, dass es billigem Planungsermessen entspricht, im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben zu erwartende Wertminderungen von Immobilien bzw. etwaige Mieteinnahmeverluste ohne Gewährung diesbezüglicher Entschädigungen hinter den gegenläufigen Interessen am Ausbau des Verkehrsflughafens München zurücktreten zu lassen (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 2703ff., insbesondere S. 2731). Aus diesem Grund konnte auch klägerischen Hilfsanträgen mit dem Ziel der Gewährung einer Entschädigung für im Prognosefall eintretende Verkehrswertminderungen zulasten im Eigentum der Kläger stehender Grundstücke nicht gefolgt werden.

604 Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnmilieus vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinn des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung in der Wirtschaftlichkeit ist vor diesem Hintergrund grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 402 m.w.N.; vgl. auch BVerfG, B.v. 23.2.2010 – 1 BvR 2736/08 – NVwZ 2010, 512 Rn. 45 und 48). Eine allgemeine Wertgarantie vermögenswerter Rechtspositionen folgt aus Art. 14 Abs. 1 GG nicht. Die Eigentumsgarantie erfasst vielmehr nur Rechtspositionen, die einem Rechtssubjekt bereits zustehen, nicht aber in der Zukunft liegende Chancen und Verdienstmöglich-

keiten (vgl. BVerfG, B.v. 23.2.2010 – 1 BvR 2736/08 – NVwZ 2010, 512 Rn. 38 m.w.N.). Hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwerts eines Eigentumsguts berühren in der Regel das Eigentumsgrundrecht nicht (BVerfG, B.v. 5.2.2002 – 2 BvR 305/93 – BVerfGE 105, 17/30; vgl. auch Papier in Maunz/Dürig, Grundgesetz-Kommentar, 69. Ergänzungslieferung 2013, Art. 14 Rn. 164).

605 Ob unbeschadet dessen durch eine Planfeststellung bedingte Wertverluste im Rahmen der fachplanerischen Abwägung als Abwägungsmaterial Berücksichtigung finden müssen, wird in der höchstrichterlichen Rechtsprechung jedenfalls nicht hinsichtlich aller Arten betroffener Grundeigentümer einheitlich beantwortet. Im Kontext einer straßenrechtlichen Planfeststellung hat das Bundesverwaltungsgericht in jüngerer Zeit entschieden, dass die Entwicklung des Verkehrswerts eines – kommunalen – Grundstücks kein Belang ist, den die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung einstellen muss (vgl. BVerwG, B.v. 18.3.2008 – 9 VR 5/07 – juris Rn. 11 unter Berufung auf B.v. 9.2.1995 – 4 NB 17.94 – juris). In ähnlicher Weise hat das Bundesverwaltungsgericht im Zusammenhang mit dem Neubau einer Höchstspannungsfreileitung kürzlich entschieden, dass in der planerischen Abwägung möglicherweise sinkende Verkehrswerte bebauter – kommunaler – Grundstücke im Nahbereich des planfestgestellten Vorhabens keiner gesonderten Berücksichtigung bedürfen. Hiernach sind in die Abwägung (nur) die faktischen Beeinträchtigungen benachbarter – kommunaler – Grundstücke mit dem ihnen zukommenden Gewicht einzustellen. Dass diese Auswirkungen mittelbar den Verkehrswert beeinflussen können, stellt nach dieser Entscheidung demgegenüber keinen eigenständigen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, B.v. 28.2.2013 – 7 VR 13/12 – juris Rn. 22 m.w.N.). Auf der Grundlage dieser Sichtweise beurteilt sich die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung jedenfalls auf kommunale Grundstücke – außerhalb des Schutzbereichs von Art. 14 Abs. 1 GG (siehe hierzu näher unten Ziff. 12.2) – grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren, mit anderen Worten nach der in natura gegebenen Beeinträchtigung des Grundstücks. Der Verkehrswert ist nach diesem Verständnis hierbei (nur) ein Indikator für die Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks, der von vielen Faktoren abhängt. Eine Grundstückswertminderung stellt nach dieser Sichtweise folgerichtig keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Jedenfalls in der älteren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wurde diese – grundsätzlich auch aus rechtslogisch-systematischer Sicht verallgemeinerungsfähige – Sichtweise auch auf Wertverluste zulasten von Grundstücken Privater bezogen (vgl. BVerwG, B.v. 9.2.1995 – 4 NB 17.94 – juris Rn. 13 m.w.N.). Einer solchen

Sichtweise folgt – jedenfalls im Ausgangspunkt – auch der Hessische Verwaltungsgerichtshof mit Bezug auf Grundstücke Privater (vgl. HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1230ff; bestätigt durch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314).

606 Ausgehend von der neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung entbindet ein finanzieller Ausgleich nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG, wie er vorliegend bezogen auf das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche gewährleistet ist (vgl. oben Ziff. 10.3), die Planfeststellungsbehörde demgegenüber nicht von ihrer Pflicht, planbedingte Wertverluste an unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG stehenden Privatgrundstücken als private Belange im Rahmen der planerischen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Es bleibt der Planfeststellungsbehörde dabei unbenommen, solche Wertminderungen nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen – wie dies vorliegend geschehen ist (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2705ff.) – im Rahmen der fachplanerischen Abwägung hinter gegenläufigen öffentlichen Interessen zurücktreten zu lassen. Die Grenze zur Abwägungsdisproportionalität ist hierbei erst dann erreicht, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Das Eigentum darf in seinem Wert mithin nicht soweit gemindert werden, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bleibt (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 404 m.w.N.).

607 Vermindert sich der Verkehrswert eines Grundstücks jedoch um nicht mehr als 20 Prozent, kann nach der weiteren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der sich der erkennende Senat auch insoweit anschließt, jedenfalls noch keine Rede davon sein, dass das Grundeigentum praktisch funktionslos wird (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 406). Diese Rechtsprechung steht auch in Einklang mit der Judikatur des Bundesverfassungsgerichts, das ebenfalls davon ausgeht, dass – angesichts eines dem Gemeinwohl dienenden (Flughafen-)Vorhabens – ein gewisser Grundstückswertverlust als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums ohne Ausgleich hinzunehmen ist (vgl. BVerfG, B.v. 23.2.2010 – 1 BvR 2736/08 – NVwZ 2010, 512 Rn. 49f.; z.B. eine Verkehrswertminderung im – hier nicht gegebenen – Ausmaß von 50 bis 60 Prozent würde demgegenüber das wegen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmende Maß übersteigen).

608 Vorliegend hat sich nicht zuletzt auf der Grundlage ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung gezeigt, dass vorhabenbedingt keine rechtlich geschützten Grundstückswertminderungen – gegebenenfalls auch resultierend aus einer verschlechterten Vermietbarkeit von den Eigentümern nicht selbst genutzter Objekte – zu erwarten sind, die an einen Bereich von 20 Prozent oder darüber heranreichen könnten. Dies ist das insoweit übereinstimmende Ergebnis sowohl des von der Beigeladenen in Auftrag gegebenen Gutachtens von ****. **. ******** ******** (Untersuchungsbericht zur Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens München, 16.3.2010) als auch des vom Beklagten in Auftrag gegebenen Gutachtens des ********** ********** (****. **. ***** ****, Auswirkungen flughafenbedingter Lärmimmissionen auf die Wohnungs- und Häuserpreise im Umfeld des Flughafens München, 22.5.2012) und deckt sich mit Erfahrungen, die in der Umgebung anderer großer Verkehrsflughäfen – und auch im Bereich des Verkehrsflughafens München selbst – in der Vergangenheit gesammelt worden sind. Auch aus dem von Klägerseite vorgelegten Schreiben der Firma ***** * ******* vom 12. Juni 2013 zur aktuellen Lage auf dem Immobilienmarkt in Freising-Attaching und aus den Darlegungen des Sachbeistands der Kläger *********, ****. **. ***** *****, ergibt sich letztlich nichts anderes (vgl. zum Ganzen Niederschriften vom 16.7.2013, S. 4ff., und vom 18.7.2013, S. 4ff.).

609 Der seitens der Beigeladenen zur Einschätzung der Immobilienpreisentwicklung beauftragte Gutachter ****. **. ******** kommt vorliegend auf der Grundlage der Auswertung von Verkaufsvorgängen in 23 Ortsteilen im Landkreis Erding, 27 Ortsteilen im Landkreis Freising und fünf Ortsteilen innerhalb der Großen Kreisstadt Freising in den Jahren von 2003 bis 2009 im Rahmen einer Vergleichspreisanalyse zum Ergebnis, dass nach dem Ausbau des Flughafens davon ausgegangen werden muss, dass sich die mittleren Grundstückspreise in wenigen Ortsteilen um maximal fünf Prozent und in den Ortslagen Attaching-Süd und Berglern-Süd um bis zu zehn Prozent gegenüber dem heutigen Preisniveau verringern. Zugleich weist der Gutachter darauf hin, dass in keinem der untersuchten flughafennahen Ortsteile die prognostizierte fluglärmbedingte Minderung der mittleren Grundstückspreise höher ausfällt als der derzeitige Preisvorteil aufgrund der Flughafenanbindung (****. **. ******** ********, Untersuchungsbericht zur Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens München, 16.3.2010, S. 11f.).

610 Der Beklagte legt im Planfeststellungsbeschluss (S. 2724ff.) im Einzelnen und in für den Senat nachvollziehbarer Weise dar, dass und aus welchen Gründen er dieses Gutachten seinerseits für überzeugend hält. Hierauf wird Bezug genommen. Der Gutachter hat sein Gutachten in der mündlichen Verhandlung zudem in insgesamt nachvollziehbarer Weise ausführlich erläutert (vgl. Niederschriften vom 16.7.2013, S. 7ff., und vom 18.7.2013, S. 6ff.). Danach hat er sich bei seiner Vorgehensweise entgegen klägerischer Kritik an den Regelungen der §§ 194ff. des Baugesetzbuchs (BauGB) und den Vorschriften der Immobilienwertermittlungsverordnung vom 19. Mai 2010 (BGBl I S. 639) – und damit an normativen Wertermittlungsgrundsätzen – orientiert. Auch die weitere von Klägerseite, insbesondere in methodischer Hinsicht an der Begutachtung geübte Kritik – etwa hinsichtlich des Zuschnitts des Untersuchungsraums oder der Auswahl der Vergleichsgrundstücke – vermag nach umfassender Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften vom 16.7.2013, S. 5ff., und vom 18.7.2013, S. 5ff.) im Ergebnis nicht durchzugreifen. Im Detail bedarf diese Kritik jedoch keiner näheren Erörterung, da nach Überzeugung des Senats unabhängig von der Begutachtung von ****. **. ******** hinreichende weitere Anhaltspunkte dafür vorhanden sind, dass es vorliegend nicht zu Immobilienwertverlusten in einem ausgleichsbedürftigen Ausmaß kommt.

611 So berücksichtigt der Beklagte im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss ergänzend zur Begutachtung von ****. **. ******** auch, dass anderweitige gutachterliche Untersuchungen zu Immobilienpreisveränderungen bei deutschen Flughafenprojekten, namentlich der Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt am Main (****. **. ******** ********, Immobilienpreisentwicklung im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main, 2007) und des Flughafens Berlin-Schönefeld (******** *** **********, Gutachten über die Wertentwicklung von Wohnimmobilien im Bereich des Ausbaus des Flughafens Berlin-Schönefeld, 2003), maximale Preisabschläge von 13,7 Prozent und im anderen Fall Preisabschläge von durchschnittlich 15 Prozent ergeben haben. Diese vom Beklagten berücksichtigten gutachterlichen Stellungnahmen stießen als Grundlagen für den jeweils ergangenen Planfeststellungsbeschluss für die Vorhaben in Frankfurt bzw. in Berlin auf keine gerichtliche Kritik (vgl. HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1233; bestätigt durch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314) oder wurden ausdrücklich der gerichtlichen Entscheidung zugrunde gelegt (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 406). Für den Bereich des Flughafens München hat eine Studie aus dem Jahr 1997 laut streitbefangenem Planfeststellungsbeschluss sogar ergeben, dass bis zu einer Belastung mit

Schallpegeln von 62 dB(A) der regionale Markt keinerlei Preisabschläge vornimmt. Bei darüber hinausgehenden Lärmbelastungen wurden Preisabschläge bis maximal 13 Prozent ermittelt. Lediglich bei ganz erheblichen Lärmeinflüssen zwischen 72 und 75 dB(A) – wie sie jedenfalls außerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche in Freising-Attaching vorliegend nicht annähernd in Rede stehen – haben sich hiernach maximale Abschläge von bis zu 21 Prozent ergeben (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2726f.). Auch diese Ergebnisse einschlägiger Studien lassen es als uneingeschränkt nachvollziehbar erscheinen, dass es vorliegend außerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche – und damit bei äquivalenten Dauerschallpegeln unter 65 dB(A) (vgl. oben Ziff. 10.2) – zu Wertverlusten deutlich unterhalb von 20 Prozent kommt.

612 Die vom Beklagten dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte Annahme von Immobilienwertminderungen unterhalb der Schwelle zur Verpflichtung zu Entschädigungszahlungen wird auch durch eine während des Klageverfahrens im Auftrag des Beklagten erstellte, weitere gutachterliche Untersuchung bestätigt (****. **. ***** ****, ********** **********, Auswirkungen flughafenbedingter Lärmimmissionen auf die Wohnungs- und Häuserpreise im Umfeld des Flughafens München, 22.5.2012). Methodik und Ergebnisse dieser Untersuchung, die auch einer qualitätssichernden Einschätzung des von der Beigeladenen in Auftrag gegebenen Gutachtens von ****. **. ******** gedient hat, wurden vom Gutachter auch in der mündlichen Verhandlung umfassend und nachvollziehbar dargelegt (vgl. Niederschrift vom 16.7.2013, S. 11f.). Die nach der mathematisch-statistischen Methode der Regressionsanalyse als einem Standardverfahren der empirischen Wirtschaftsforschung erstellte Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass im Untersuchungsbereich Immobilienwertverluste im Bereich von 9,3 bis 12,3 Prozent erwartet werden können.

613 Der vom Beklagten beauftragte Gutachter geht hierbei davon aus, dass eine Zunahme des flughafenbedingten Dauerschallpegels von einem dB(A) tagsüber mit einem Wertverlust von durchschnittlich 0,79 bis 0,94 Prozent verbunden ist. Nach den nachvollziehbaren gutachterlichen Feststellungen entsprechen diese Werte den für zahlreiche andere Flughafenstandorte geschätzten Wertverlusten infolge flughafenbedingter Schallbelastungen und sind damit empirisch breit abgesichert. Hiernach ist der Zusammenhang zwischen Wertverlust und Schallzunahme in der Regel linear (vgl. hierzu auch *******, Immissionsschutz 2014, 30, wonach sich ausweislich von insgesamt 29 ausgewerteten Studien ein mittlerer Wert von 0,87 Prozent Wertänderung einer Immobilie pro Dezibel veränderter Lärmbelas-

tung ergibt). Lediglich hinsichtlich des sogenannten Oberdorfs von Freising-Attaching – nicht bezogen hingegen auf die gesamte Ortslage von Attaching – stellt der Gutachter im Hinblick auf die absolute Höhe der Schallimmissionen und die Problematik sonstiger Immissionen (Wirbelschleppen, Lichtimmissionen, besonders tiefe Überflüge) fest, dass die tatsächlich eintretenden Preisverluste größer ausfallen könnten, als für Attaching-Süd mit 3,6 bis 4,3 Prozent und für Attaching-Mitte mit 9,5 bis 11,3 Prozent berechnet (vgl. ****. **. ***** ****, ********** **********, Auswirkungen flughafenbedingter Lärmimmissionen auf die Wohnungs- und Häuserpreise im Umfeld des Flughafens München, 22.5.2012, S. 18ff.). Anknüpfend an diese Feststellungen hat der Gutachter in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar näher erläutert, dass bei Überschreiten eines Lärmbereichs von bis zu 62,3 dB(A) der Zusammenhang zwischen Wertverlust und Schallzunahme nicht mehr streng linear verläuft, bis etwa 65 dB(A) aber noch nahe am Linearen verbleibt. In diesem Bereich bis 65 dB(A) tritt hiernach in der Regel jedenfalls kein höherer Wertverlust als ein Prozent pro einem Dezibel Lärmzunahme auf. Jenseits des gesicherten Werts von 62,3 dB(A) bis zu einer Lärmbelastung von 65 dB(A) empfiehlt der Gutachter aus der genannten Bandbreite von 0,79 bis 0,94 Prozent Wertminderung mithin den oberen Wert heranzuziehen. Auch eine – vereinfachende – Heranziehung von einem Prozent hält der Gutachter noch für vertretbar (vgl. Niederschrift vom 16.7.2013, S. 11f.).

614 Angewendet auf das außerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche im Bereich von Freising-Attaching im Prognosefall mit den höchsten absoluten Lärmwerten belastete klägerische Anwesen der Eheleute ********* (Grundstück FlNr. 76 der Gemarkung *********) mit einem Lärmanstieg um 6,7 dB(A) auf 64, 1 dB(A) ergibt sich nach beispielhafter Berechnung des Gutachters eine Wertminderung für das Wohnanwesen um 6,7 Prozent oder geringfügig darunter. Für das Anwesen der Kläger ********** (Grundstück FlNr. 42/2 der Gemarkung *********) mit der höchsten relativen Lärmzunahme an einem klägerischen Grundstück außerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche im Bereich von Freising-Attaching um 6,8 dB(A) auf 63,9 dB(A) ergibt sich hiernach eine Wertminderung für das Wohnanwesen um jedenfalls unter sieben Prozent. Im Bereich der Gemeinde ******** liegt der höchste Wert der Lärmzunahme an einem in privatem Eigentum stehenden klägerischen Anwesen (Grundstück FlNr. 327/19 der Gemarkung ******** der Eheleute Bauer) im Prognosefall – je nach Berechnungsmethode (vgl. hierzu oben Ziff. 6.2.1) bei 10,3 bzw. 10,4 Prozent (Anstieg auf 63,3 bzw. 63,4 dB(A)). Unter Zugrundelegung der Berechnungsmethode des

Gutachters ****. **. **** ergibt sich insoweit ein maximaler Wertverlust von jedenfalls unter elf Prozent.

615 Gegen die methodische Herangehensweise der Gutachter ****. **. ******** und ****. **. **** kann nicht mit Erfolg eingewandt werden, dass neben dem Lärm weitere wertbestimmende bzw. wertmindernde Einflussfaktoren zu Unrecht unberücksichtigt geblieben seien. Vielmehr hat namentlich der Gutachter ****. **. **** in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar dargelegt, dass in die Untersuchung auch die mit einer erhöhten Fluglärmbelastung typischerweise einhergehenden weiteren Nachteile für betroffene Grundstücke bzw. die diesbezüglichen Immissionsbelastungen – mittelbar – eingeflossen sind und der Lärm anerkanntermaßen als Leitkriterium dient (vgl. Niederschrift vom 16.7.2013, S. 11f.; vgl. hierzu auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2719). Auf der anderen Seite sind auch die mit dem Flughafenvorhaben verbundenen grundstückspreissteigernden Faktoren – wie etwa die Erhöhung des Einkommens in der Region (vgl. auch oben Ziff. 5.3) – nicht unmittelbar in die Untersuchung von ****. **. **** eingeflossen (vgl. ****. **. ***** ****, ********** **********, Auswirkungen flughafenbedingter Lärmimmissionen auf die Wohnungs- und Häuserpreise im Umfeld des Flughafens München, 22.5.2012, S. 21; zur Bedeutung wertsteigernder Faktoren vgl. auch ****. **. ******** ********, Immobilienpreisentwicklung im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main, 2007, S. 14f. und S. 18f.). Namentlich die Annahme von den gutachterlich ermittelten Grundstückswertverlusten hinzuzurechnenden weiteren Wertverlusten durch – wie von Klägerseite geltend gemacht – multiple Belastungsfaktoren kommt hiernach nicht in Betracht.

616 Auch das von Klägerseite vorgelegten Schreiben der Firma ***** * *******, **** ********, vom 12. Juni 2013 zur aktuellen Lage auf dem Immobilienmarkt in Freising-Attaching gibt keinen Anlass zu abweichenden Einschätzungen. Aus diesem Schreiben ergibt sich, dass die Immobilienpreise im Bereich von Freising-Attaching als um 25 bis 30 Prozent niedriger eingeschätzt werden als in dem im Prognosefall ebenfalls – aber in geringerem Maße – von Fluglärm betroffenen Freisinger Stadtteil Lerchenfeld. Für eine Einschätzung der vorhabenbedingten Grundstückswertverluste gibt diese Aussage nichts her. Auch der Hinweis auf die – von Klägerseite auch sonst wiederholt geltend gemachten – Besonderheiten des Grundstücksmarkts insbesondere in Freising-Attaching, der einerseits von einer relativ geringen Anzahl an Transaktionen und andererseits einer hohen Marktpräsenz der Beigeladenen geprägt ist, stellt die Darlegungen der Gutachter nicht substanziiert in Zweifel. Dies gilt auch mit Blick darauf, dass die Ergebnisse der im

Auftrag der Beigeladenen bzw. des Beklagten erstatteten Gutachten in Einklang mit anderweitigen hinsichtlich des Einflusses von Fluglärm auf Immobilienpreisveränderungen durchgeführten Untersuchungen stehen. Die derzeit als statisch beschriebene Marktlage insbesondere im Bereich Freising-Attaching steht im Übrigen wohl auch mit den Unsicherheiten in Zusammenhang, die aus der noch nicht abschließend geklärten Frage der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens resultieren. Im Ergebnis nichts anderes ergibt sich mit Blick auf die in der mündlichen Verhandlung von Klägerseite ebenfalls aufgezeigte, von einem vergleichsweise niedrigen Preisniveau geprägte Grundstücksmarktsituation in Freising-Pulling (vgl. Niederschrift vom 18.7.2013, S. 5ff.).

617 Entschädigungspflichtige vorhabenbedingte Verkehrswertminderungen sind auch hinsichtlich der Grundstücke der Kläger ********* nach umfänglicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung nicht ersichtlich. Dies gilt – im Hinblick auf die dargelegte Reichweite des Eigentumsschutzes – auch angesichts der Ausführungen des Sachverständigen ****. **. ***** ***** (vgl. Niederschrift vom 19.9.2013, S. 11ff.) sowie der vom Sachverständigen im Nachgang zur mündlichen Verhandlung vorgelegten gutachterlichen Untersuchungen (****. **. ***** *****, Einfluss der Einrichtung der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München auf den Verkehrswert des Einfamilienhauses der Eheleute ********* in Freising-Attaching, 25.10.2013; ****. **. ***** *****, Einfluss der Einrichtung der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München auf den Verkehrswert der Mietwohnanlage der Eheleute ********* in Freising-Attaching, 25.10.2013). Insoweit kann auch dahinstehen, auf welche Grenzen die Aussagekraft der gutachterlichen Untersuchungen von ****. **. ******** und ****. **. **** angesichts der Besonderheiten der Immobilien der Kläger ********* aus Sicht des Sachverständigen ****. **. ***** jeweils im Einzelnen stößt (****. **. ***** *****, Stellungnahme vom 25.10.2013).

618 Den Kern der Untersuchung von ****. **. ***** bildet der Blick auf die Entwicklung von Grundstückspreisen bzw. Bodenrichtwerten im Umfeld des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main vor und nach der Errichtung der dortigen Landebahn Nordwest, namentlich in Wohnbereichen des Bad Homburger Ortsteils Hartwald einerseits und des Frankfurter Stadtteils Lerchesberg andererseits, die nach den Angaben des Sachverständigen hinsichtlich Größe, hochwertiger Bebauung und Abstand zum Stadtzentrum von Frankfurt miteinander vergleichbar sind. Der Ortsteil Hartwald ist hiernach unbeeinflusst von Flugverkehr, der Stadteil Lerchesberg wird ferner im Zuge der Errichtung der Landebahn Nordwest erstmalig in niedriger Höhe überflogen. Während sich nach der Untersuchung des Sachverständigen in

Hartwald der Bodenrichtwert vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2010 von 600 Euro pro Quadratmeter auf 1000 Euro pro Quadratmeter deutlich erhöht hat, hat sich im gleichen Zeitraum in Frankfurt-Lerchesberg nur eine verhältnismäßig geringe Steigerung von 600 Euro pro Quadratmeter auf 650 Euro pro Quadratmeter ergeben. Die Ursache für diese weit geringere Steigerung bzw. ungünstigere Wertentwicklung – der Sachverständige spricht insoweit von einem „Verlust“ von etwa 50 Prozent – liegt nach den Ergebnissen der Untersuchung im Einfluss der Landebahn Nordwest.

619 Bezogen auf die Situation von Freising-Attaching geht ****. **. ***** ausgehend hiervon und wegen angenommener schärferer wertmindernder Einflüsse von einer „Wertminderung“ von 70 Prozent im Prognosefall für das Wohnhaus der Eheleute ********* (Grundstück FlNr. 76 der Gemarkung *********) aus. Für die Mietwohnanlage der Eheleute ********* (Grundstück FlNr. 74 der Gemarkung *********) geht ****. **. ***** – nach weiterer Prüfung im Nachgang zur mündlichen Verhandlung – von einer „Wertminderung“ von 55 Prozent aus. Soweit der Sachverständige jedoch insoweit von „Verlust“ bzw. von „Wertminderung“ spricht, bezieht er sich nicht allein auf Minderungen im Verhältnis zu einem an einem bestimmten Stichtag (hier: 4.11.2007) angenommenen Grundstückswert, sondern auch auf noch nicht realisierte Marktchancen bzw. Erwartungen an zukünftige Wertsteigerungen. Derartige Chancen und Erwartungen sind jedoch vom Grundrecht auf Eigentum – wie dargelegt – nicht geschützt. Ebenso wenig berührt die bloße Minderung des Marktwerts eines Eigentumsguts den Schutzbereich von Art. 14 Abs. 1 GG (vgl. BVerfG, B.v. 5.2.2002 – 2 BvR 305/93 – BVerfGE 105, 17/30; Papier in Maunz/Dürig, Grundgesetz-Kommentar, 69. Ergänzungslieferung 2013, Art. 14 Rn. 164).

620 Dessen ungeachtet steht darüber hinaus auch die Vergleichbarkeit der Ortslagen von Frankfurt-Lerchesberg einerseits und Freising-Attaching andererseits dahingehend in Zweifel, dass Freising-Attaching bereits derzeit – mit das Preisniveau von Grundstücken dämpfender Wirkung (vgl. auch vorgelegtes Schreiben der Firma ***** * ******* vom 12.6.2013) – einer nicht ganz unerheblichen Lärmbelastung infolge des bestehenden Verkehrsflughafens München ausgesetzt ist. Frankfurt-Lerchesberg wurde demgegenüber im Zuge der Errichtung der Landebahn Nordwest erstmalig mit flughafeninduziertem Lärm belastet. Vor diesem Hintergrund erscheint für den Bereich Frankfurt-Lerchesberg eine deutlich stärkere Marktreaktion als plausibel, als eine solche für den Bereich von Freising-Attaching im Prognosefall zu erwarten ist.

621 Nach allem waren die klägerischen Beweisanträge hinsichtlich vorhabenbedingt zu erwartender Grundstücks- bzw. Immobilien-Verkehrswertverluste abzulehnen (Beweisanträge Nr. 1 bis 7 zum Komplex Immobilien-Verkehrswertverluste der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen zu dieser Frage – namentlich auch hinsichtlich des Bereichs Freising-Attaching – wurden von Klägerseite nicht ernsthaft erschüttert. Die fachwissenschaftliche Vertretbarkeit der Untersuchungen wurde dabei nicht ernsthaft infrage gestellt, sondern vielmehr im Zuge der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften vom 16.7.2013, S. 7ff., und vom 18.7.2013, S. 6ff.) untermauert. Die vorliegenden Begutachtungen sind für die Überzeugungsbildung des Gerichts geeignet; methodische oder sonstige Fehler wurden von Klägerseite – wie dargestellt – nicht hinreichend substanziiert aufgezeigt und sind auch sonst nicht ersichtlich. Die Einholung eines weiteren Sachverständigen-Gutachtens – auch zu Teilfragen – lässt hiernach keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn erwarten. Dafür, dass sich aus der Festsetzung des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche in Freising-Attaching eigenständige Wertverluste ergeben, fehlt es darüber hinaus schon an einer hinreichenden tatsächlichen Grundlage. Die vorliegenden Untersuchungen werden – wie ebenfalls im Einzelnen dargestellt – auch nicht durch die Darlegungen des von den Klägern ********* beauftragten Gutachters ****. **. ***** hinreichend substanziiert in Zweifel gezogen. Abzulehnen waren die klägerischen Beweisanträge auch insoweit, als sie sich auf die Ermittlung von Immobilienverkehrswertverlusten infolge (im Einzelnen bezeichneter) multipler Belastungsfaktoren richten. Die über den Fluglärm hinaus für Immobilien-Verkehrswertverluste relevanten Belastungen werden in den vorliegenden Untersuchungen – wie ausgeführt – bereits hinreichend berücksichtigt. Insoweit waren auch klägerische Beweisanträge im Zusammenhang mit etwaigen Gefährdungen durch Wirbelschleppen (vgl. hierzu auch bereits oben Ziff. 9.3), die sich auf hierauf beruhende Immobilien-Verkehrswertverluste beziehen, abzulehnen (Beweisanträge Nr. 3 Buchstabe a und Nr. 9 zum Komplex Wirbelschleppen der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Soweit sich die beantragte Beweiserhebung auf ein „Abschneiden“ Freising-Attachings von der konjunkturellen Weiterentwicklung am Immobilienmarkt – und damit auf die Nichtrealisierung von Marktchancen – beziehen soll, ist diese aus den dargelegten Rechtsgründen schon nicht entscheidungserheblich.

622 Ebenfalls abzulehnen waren nach allem auch – gleichgerichtete – Beweisanträge einzelner Kläger zu vorhabenbedingten Immobilien-Verkehrswertverlusten mit Be-

zug auf die jeweiligen klägerischen Grundstücke (Beweisanträge Nr. 1 bis 3 für die Kläger *********, Nr. 1 und 2 für die Kläger **********, Nr. 1 und 2 für den Kläger **********, Nr. 1 und 2 für den Kläger *****, Nr. 1 und 2 für die Kläger ***** und Nr. 9, 10 und 13 für den Kläger ******* der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013; zu etwaigen wertmindernden Beeinträchtigungen zulasten des Klägers ******* siehe auch unten unter Ziff. 11.3 und Ziff. 11.4). Hinsichtlich des Klägers ***** kommt zu den bereits genannten Gründen noch hinzu, dass die Frage von Immobilien-Verkehrswertverlusten im Hinblick auf die Lage des klägerischen Grundstücks FlNr. 62/1 der Gemarkung ********* innerhalb des Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche in Bezug auf diesen Kläger nicht entscheidungserheblich ist.

623 Nochmaligen Beweisanträgen der Kläger *********, ********** und ***** zum Wertverlust von Immobilien fehlt es – ungeachtet dessen, dass die Unzulässigkeit der wiederholten Beweisantragstellung nicht fernliegt – jedenfalls an der Beweisbedürftigkeit (Beweisanträge C.I.1 bis C.III gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ******** vom 9.1.2014). Die vorliegenden und in der mündlichen Verhandlung umfassend erläuterten Untersuchungen zu vorhabenbedingten Immobilien-Verkehrswertverlusten namentlich auch im Bereich von Freising-Attaching wurden von Klägerseite – wie dargelegt – nicht ernsthaft erschüttert. Tragfähige gutachterliche Aussagen liegen insbesondere auch zu Fluglärmbelastungen mit einem äquivalenten Dauerschallpegel über 62,3 dB(A) vor. Die Einholung eines weiteren Sachverständigen-Gutachtens oder die Einvernahme einer sachverständigen Zeugin hinsichtlich der Anwesen der Kläger *********, ********** und ***** lassen keinen entscheidungserheblichen Erkenntnisgewinn erwarten. Auch auf der Grundlage der Ausführungen des von den Klägern ********* beauftragten Sachverständigen ****. **. ***** ergeben sich – wie dargelegt – keine Anhaltspunkte für nicht im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmende Wertverluste an klägerischen Grundstücken. Auch mit Blick auf über den Fluglärm als Leitkriterium hinaus für Immobilien-Verkehrswertverluste relevante vorhabenbedingte Belastungen ergibt sich – wie ausgeführt – nichts anderes. Durchgreifende methodische Defizite in der jeweiligen Herangehensweise der Gutachter ****. **. ******** und ****. **. **** haben sich – wie ebenfalls dargelegt – nicht ergeben. Ergänzend ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die letztgenannten Beweisanträge sich in Teilen auch auf die Behauptung der Unbehelflichkeit von Gutachten beschränken, ohne ihrerseits Tatsachen hinsichtlich der Klägeranwesen unter Beweis zu stellen.

624 11.3 Die von Klägerseite geäußerten Befürchtungen zur Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Betriebe insbesondere durch die vorhabenbedingte Absenkung des Grundwasserspiegels sowie durch mit dem planfestgestellten Vorhaben einhergehende Veränderungen am derzeit bestehenden Entwässerungssystem greifen nicht durch. Wie im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss (S. 2695) nachvollziehbar ausgeführt, wird im Bereich der geplanten dritten Start- und Landebahn das Grundwasser um rund einen halben Meter abgesenkt. Die Auswirkungen dieser Grundwasserregelung betreffen jedoch nach den nicht hinreichend substanziiert infrage gestellten Darlegungen des Beklagten ausschließlich das Flughafengelände selbst sowie den unmittelbaren nördlichen und östlichen Nahbereich. Da nach Auffassung des Beklagten nichtsdestotrotz nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich die Grundwasserabsenkung auf landwirtschaftliche Flächen und deren Ertragssituation im Norden und Osten des Flughafengeländes auswirken wird, wurde – entgegen klägerischer Darstellung und einer Maßgabe der landesplanerischen Beurteilung vom 21. Februar 2007 (vgl. hierzu oben Ziff. 4.2) folgend – ein pflanzensoziologisches Beweissicherungsverfahren durchgeführt und für den Fall, dass die geplante Grundwasserabsenkung nachweisbar ursächlich für künftige Veränderungen der Ertragssituation auf landwirtschaftlichen Flächen im Umland des Flughafengeländes ist, vorsorglich eine Entschädigungspflicht der Beigeladenen verfügt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, Nebenbestimmung A.VIII.12.2, S. 203f. und S. 2695f.). Dafür, dass diese Regelungen den Interessen von Betroffenen bzw. klägerischen Interessen nicht hinreichend gerecht würden, ist nichts ersichtlich.

625 Nichts anderes gilt hinsichtlich einer etwaigen negativen Betroffenheit landwirtschaftlicher Nutzflächen durch Vernässung oder Überströmung infolge der mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen wie der Schaffung von Feuchtbiotopstrukturen, mäßigen Anhebungen des Grundwasserstands oder der Beseitigung von Gräben. Seitens der von der Beigeladenen beauftragten Gutachter wird die Reichweite von Vernässungen durch (teilweise) Beseitigung von Gräben – mit der Konsequenz einer Erschwernis der landwirtschaftlichen Nutzung – nachvollziehbar im Mittel mit etwa 50 bis 100 Metern angenommen. Erweist sich ungeachtet dieser hiernach als begrenzt anzunehmenden Reichweite eine Vernässungsmaßnahme als ursächlich für die verschlechterte Bewirtschaftbarkeit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche, ist die Beigeladene verpflichtet, den auf der Vernässung beruhenden Schaden finanziell auszugleichen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, Nebenbestimmung A.VIII.12.3, S. 204 und S. 2696ff.). Die Rechte etwaiger betroffener Landwirte werden durch diese Regelung in vollem Umfang gewahrt.

626 Soweit der Kläger ******* in diesem Zusammenhang insbesondere mit Blick auf die aus naturschutzfachlichen Gründen planfestgestellte Umgestaltung des Keckeisgrenzgrabens (Grundstück FlNr. 2449/10 der Gemarkung *******) Befürchtungen hinsichtlich einer nachteiligen Vernässung seiner landwirtschaftlichen Nutzflächen hegt, sind diese nicht begründet. Die Beigeladene hat dazu auch in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar dargelegt, dass die planfestgestellten Maßnahmen – namentlich einer Ausweitung bzw. Mäandrierung – keine Auswirkungen auf die Wasserführung des Keckeisgrenzgrabens haben und die Situation im Hochwasserfall durch die Maßnahmen sogar verbessert wird (vgl. Niederschrift vom 23.7.2013, S. 7). Ein Einfluss der naturschutzfachlichen Maßnahmen auf die Ackerlandqualität namentlich zulasten des Klägers ******* steht hiernach nicht zu befürchten. Vor diesem Hintergrund waren die für den Kläger ******* gestellten Beweisanträge Nr. 11 und Nr. 14 der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013 abzulehnen. Die unter Beweis gestellten Tatsachen – namentlich ein verlangsamter Wasserablauf, die Erhöhung des Grundwasserstands und die Vernässung des klägerischen Grundstücks FlNr. 2696 der Gemarkung ******* durch naturschutzfachliche Maßnahmen im Bereich des Keckeisgrenzgrabens – werden vom Kläger ohne hinreichende tatsächliche Grundlage behauptet. Mit den diesbezüglichen plausiblen Erklärungen von Beklagtem und Beigeladener hat sich die Klägerseite nicht hinreichend substanziiert auseinandergesetzt.

627 Hinsichtlich von Schäden bei seltenen Hochwasserereignissen – namentlich bei Beaufschlagung der planfestgestellten Retentionsraumaufweitung und des Notüberlaufs – sieht der Planfeststellungsbeschluss eine Pflicht zum Schadensersatz gegenüber den betroffenen Grundstückseigentümern durch die Beigeladene vor (vgl. Planfeststellungsbeschluss, Nebenbestimmung A.VII 1.6.3 [dort Ziff. 9.3.4.16], S. 77f.). Abwägungsfehler sind entgegen klägerischer Auffassung insoweit nicht ersichtlich. Der klägerische Beweisantrag hinsichtlich von Angeboten der Beigeladenen für den Erwerb von Grundstücken des Klägers ******* einerseits und hinsichtlich der dem Kläger ******* entstehenden Kosten für eine Ersatzlandbeschaffung andererseits ist nicht entscheidungserheblich und war deshalb abzulehnen (Beweisantrag Nr. 15 für den Kläger ******* der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013; zu Beweisanträgen für den Kläger ******* im Zusammenhang mit etwaigen Hochwasserschäden siehe Ziff. 11.4).

628 11.4 Von Klägerseite wird – ohne nähere Substanziierung – auch der Eintritt von Gebäudeschäden, wie Setzungen oder Rissen, als Folge der planfestgestellten Grundwasserabsenkung (vgl. soeben Ziff. 11.3) befürchtet. Hierzu verweist der Beklagte in nachvollziehbarer Weise darauf, dass im Auswirkungsbe-

reich der geplanten Grundwasserabsenkung sich insbesondere keine Wohngebäude Dritter befinden und Schäden insoweit nicht zu befürchten sind. Gleichwohl hat die Beigeladene zugesagt, für Gebäude, die im Bereich nördlich der geplanten dritten Start- und Landebahn bis zur Bundesautobahn A 92, östlich der Goldach und westlich der Dorfen belegen sind, vorsorglich anzubieten, Beweissicherungsmaßnahmen durchführen zu lassen. Diese Zusage wird durch den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss für verbindlich erklärt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, Nebenbestimmung A.VIII.12.2, S. 203f. und S. 2695). Die Interessen von zumindest denkbarerweise betroffenen Gebäudeeigentümern werden insoweit gewahrt. Für eine mögliche Betroffenheit im Bereich Freising-Attaching gibt es demgegenüber keine konkreten Anhaltspunkte. Erst recht gilt dies für den Bereich Freising-Lerchenfeld. Eine vorhabenbedingte Vergrößerung vorhandener Wandrisse an einem Nebengebäude auf dem Grundstück FlNr. 2381/31 der Gemarkung ******** der Kläger ********** und ***** steht insoweit nicht zu befürchten (vgl. auch Niederschrift über den Augenschein vom 6.12.2012, S. 7).

629 Hinsichtlich etwaiger Schäden bei seltenen Hochwasserereignissen sieht der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss in ebenfalls abwägungsfehlerfreier Weise eine Verpflichtung der Beigeladenen zum Schadensersatz an den jeweils Betroffenen vor (siehe oben Ziff. 11.3). Diese Ersatzpflicht umfasst auch etwaige – vom Kläger ******* ebenfalls befürchtete – Gebäudeschäden im Bereich der Hofstelle auf dem Grundstück FlNr. 2696 der Gemarkung *******. Namentlich der Kläger ******* wird insoweit sowohl hinsichtlich seiner landwirtschaftlich genutzten Grundstücke (vgl. Planfeststellungsbeschluss, Nebenbestimmung A.VII 1.6.3 [dort Ziff. 9.3.4.16], S. 77f.; siehe hierzu oben Ziff. 11.3) als auch hinsichtlich seiner Hofstelle im Hochwasserfall schadlos gestellt. Auch unzumutbare Grundstückswertverluste resultierend aus etwaigen Hochwassergefahren bzw. aus „wassertechnischen Veränderungen“ sind nicht ersichtlich (zur Zumutbarkeit jedenfalls geringfügiger Wertverluste vgl. oben Ziff. 10.3).

630 Die für den Kläger ******* hinsichtlich von etwaigen Hochwasser-Einwirkungen bzw. „wassertechnischen Veränderungen“ unter Beweis gestellte Tatsache, wonach ein „Anspringen“ der geplanten Notentlastung im Bereich des Abfanggrabens Ost zu erheblichen Hochwassergefährdungen und zu Überschwemmungsschäden im Bereich der klägerischen Hofstelle führt, wird vom Beklagten zugestanden und kann als wahr gelten (Beweisantrag Nr. 12 für den Kläger ******* der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Tritt dieser Fall ein, greift die Schadensersatzpflicht der Beigeladenen. Die in diesem Zusammenhang für den Kläger ******* weiter unter Beweis gestellten Tatsachen sind wegen der vom streitgegen-

ständlichen Planfeststellungsbeschluss angeordneten Schadensersatzpflicht sämtlich nicht entscheidungserheblich. Diesbezügliche klägerische Beweisanträge waren mithin schon aus diesem Grund (insoweit) abzulehnen (Beweisanträge Nr. 3, 5, 10 und 13 für den Kläger ******* der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Dessen ungeachtet ist eine Abführung von Wasser in den Keckeisgrenzgraben – anders als vom Kläger angenommen – im Rahmen des planfestgestellten Vorhabens nicht vorgesehen (vgl. **. *****/ **. ********, Erläuterungsbericht wasserwirtschaftliche Maßnahmen, 10.8.2007, S. 102f.). Eine speziell aus einer solchen Wasserabführung resultierende Vernässung oder Überflutung kommt mithin nicht in Betracht. Die diesbezüglichen Beweisanträge waren mithin auch mangels ernsthafter Erschütterung der vorliegenden Untersuchungen bzw. mangels hinreichender tatsächlicher Grundlage abzulehnen (Beweisanträge Nr. 3 und 5 für den Kläger ******* der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013).

631 Nicht entscheidungserheblich sind schließlich Tatsachenbehauptungen zu Ursachenzusammenhängen zwischen Hochwassereinwirkungen und der Entwässerung des Flughafens München in ihrer derzeitigen Ausgestaltung (Beweisantrag Nr. 1 für den Kläger ******* der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Entsprechendes gilt hinsichtlich unter Beweis gestellter Tatsachen im Zusammenhang mit einem Aufstau des Keckeisgrenzgrabens durch Biberdämme (Beweisantrag Nr. 2 für den Kläger ******* der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013) sowie hinsichtlich der Frage, ob die Beigeladene Planungsvorschläge zu Erdaufschüttungen im Bereich der klägerischen Hofstelle vorgelegt hat (Beweisantrag Nr. 6 für den Kläger ******* der Rechtsanwälte ********** und *** ******* vom 19.11.2013). Die diesbezüglichen Beweisanträge für den Kläger ******* waren mithin ebenfalls abzulehnen.

632 11.5 Für eine abwägungsfehlerhafte, nicht hinreichende Berücksichtigung privaten Eigentums mit Blick auf etwaige Einschränkungen in der Nutzbarkeit von Grundstücken durch eine – außerhalb des streitgegenständlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgende – Erweiterung und Anpassung des Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG (innerhalb dessen Umgriff die Erteilung einer Baugenehmigung der Zustimmung der Luftfahrtbehörde bedarf) oder durch Hindernisbegrenzungsmaßnahmen in Gestalt von Einzelanordnungen des Luftamts ist entgegen klägerischer Auffassung ebenfalls nichts ersichtlich (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 2698ff.). Vielmehr verweist der Beklagte im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss zu Recht insbesondere auf die geringe Intensität der in Betracht kommenden Eingriffe in das Eigentum Betroffener durch etwaige spätere

Vollzugsmaßnahmen (vgl. insbesondere § 16 LuftVG zur Beseitigung von Luftfahrthindernissen).

633 Namentlich im Bereich von Freising-Attaching besteht nach den nachvollziehbaren Darlegungen des Beklagten im Rahmen der mündlichen Verhandlung (vgl. insbesondere Niederschrift vom 24.7.2013, S. 13) sowie im Schriftsatz vom 13. Januar 2014 (S. 2) kein Erfordernis, Gebäude abzutragen. Gebäude sind vielmehr hinsichtlich einer etwaigen Beeinträchtigung der Hindernisfreiheit für den Luftverkehr nicht betroffen. Dies gilt auch innerhalb des festgesetzten Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche und insoweit auch hinsichtlich des Anwesens des Klägers ***** (vgl. auch oben Ziff. 10.2). In Einzelfällen können lediglich Befeuerungs- bzw. Kennzeichnungsmaßnahmen in Betracht kommen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2703). Derartige – nicht auf den Entzug von Eigentumspositionen – gerichtete Maßnahmen zur Erhaltung der Hindernisfreiheit stellen Inhalts- und Schrankenbestimmungen des Eigentums im Sinn des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG dar. § 19 LuftVG hält insoweit eine gesetzliche Entschädigungsregelung bereit, die verhindert, dass Nutzungsbeschränkungen in eine unverhältnismäßige Inhalts- und Schrankenbestimmung abgleiten (vgl. auch BayVGH, B.v. 15.9.2009 – 8 ZB 09.1409 – NVwZ-RR 2010, 136/137 m.w.N.).

634 Der Beklagte hat den in einem gesonderten Verfahren festzusetzenden Bauschutzbereich und die Hindernissituation in tatsächlicher Hinsicht in zureichender Weise erfasst (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2699 und S. 2702). Soweit demgegenüber von Klägerseite vorgetragen wird, der Beklagte habe die Hindernissituation – insbesondere hinsichtlich weiterer vorhandener Bäume – nur unzureichend erfasst, kommt es auf die behaupteten, allenfalls untergeordneten Ermittlungsdefizite vorliegend nicht an. Eine Unterschätzung der Tragweite des Bauschutzbereichs im Rahmen der fachplanerischen Abwägungsentscheidung des Beklagten wäre mit diesbezüglichen Ermittlungsdefiziten nicht verbunden. Dies ergibt sich zum einen schon mit Blick auf die geringe Eingriffsintensität, die insbesondere mit einer Einkürzung (Wipfelköpfung) oder Fällung weiterer einzelner Bäume gegen Entschädigung verbunden wäre, und zum anderen daraus, dass der Beklagte die etwaige Notwendigkeit des Einkürzens oder Fällens von Bäumen – wie auch von Befeuerungs- bzw. Kennzeichnungsmaßnahmen in Einzelfällen – bei seiner Entscheidung berücksichtigt hat (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2702f.). Das gegebenenfalls erforderliche Fällen bzw. Einkürzen von Bäumen betrifft jedoch – wie auch Maßnahmen hinsichtlich von Gebäuden – nach den Darlegungen des Beklagten keinen der Kläger (vgl. Schriftsatz des Beklagten vom

13.1.2014, S. 2). Auch insoweit kommt eine Rechtsverletzung zulasten der Klägerseite nicht in Betracht.

635 Nach allem waren die im Zusammenhang mit dem Bauschutzbereich für die Kläger ********* und ***** zum Vorhandensein und zur Höhe von Bäumen und Gebäuden bzw. Gebäudeteilen auf klägerischen Grundstücken gestellten Beweisanträge mangels Entscheidungserheblichkeit abzulehnen (Beweisanträge A.I.1 bis A.II.4 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ******** vom 9.1.2014). Zum einen hat der Beklagte – wie dargelegt – erklärt, dass klägerische Grundstücke weder hinsichtlich von Gebäuden noch hinsichtlich von Bäumen von etwaigen Maßnahmen zur Herstellung von Hindernisfreiheit betroffen sind. Zum anderen ergeben sich bei unterstellter klägerischer Betroffenheit hinsichtlich der Beeinträchtigung privaten Eigentums durch Bauschutzbereich und Hindernisbegrenzungsmaßnahmen – wie dargelegt – für etwaige Abwägungsdefizite keine Anhaltspunkte. Das darüber hinaus zum Beweis gestellte zukünftige Ergreifen von Maßnahmen durch das Luftamt betrifft die Rechtsanwendung und ist insoweit, ungeachtet der zudem fehlenden Entscheidungserheblichkeit, schon dem Tatsachenbeweis nicht zugänglich (Beweisanträge A.I.5 und A.II.4 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ******** vom 9.1.2014).

636 12. Der Beklagte hat bei seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung entgegen klägerischer Auffassung auch die betroffenen kommunalen Belange in nicht zu beanstandender Weise umfassend ermittelt und rechtsfehlerfrei gewürdigt. Für eine Verletzung rechtlich geschützter kommunaler Belange durch den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss ist mithin nichts ersichtlich. Namentlich gilt dies hinsichtlich der klagenden Gemeinden Berglern, Eitting, Fahrenzhausen und Oberding sowie der Großen Kreisstadt Freising. Entsprechendes gilt auch hinsichtlich der Belange des Landkreises Freising (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 2398ff.).

637 12.1 Das durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG sowie durch Art. 11 Abs. 2 und Art. 83 Abs. 1 der Bayerischen Verfassung (BV) im Rahmen der Gesetze geschützte Recht auf kommunale Selbstverwaltung umfasst die gemeindliche Planungshoheit. Diese vermittelt einer Gemeinde nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der sich der erkennende Senat auch für das Landesrecht anschließt, eine wehrfähige, in die fachplanerische Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das betreffende Vorhaben nachhaltig eine (hinreichend) bestimmte (konkrete) Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit we-

sentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht (vgl. BVerwG, B. v. 28.2.2013 – 7 VR 13/12 – juris Rn. 23 m.w.N.) oder kommunale Einrichtungen erheblich beeinträchtigt (vgl. BVerwG, U.v. 6.11.2013 – 9 A 9.12 – NuR 2014, 277; B.v. 26.9.2013 – 4 VR 1/13 – juris Rn. 49; U.v. 30.5.2012 – 9 A 35/10 – NVwZ 2013, 147 Rn. 35 m.w.N.; U.v. 27.3.1992 – 7 C 18.91 – BVerwGE 90, 96/100 m.w.N.; vgl. auch B.v. 5.11.2002 – 9 VR 14/02 – juris Rn. 6 m.w.N.; U.v. 12.12.1996 – 4 C 14/95 – BayVBl 1997, 571/572). Ein Eingriff in die gemeindliche Planungshoheit führt freilich nicht ohne Weiteres zur Rechtswidrigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses. Der Belang der Planungshoheit kann vielmehr im Wege der Abwägung mit anderen, für das Vorhaben sprechenden Belangen überwunden werden (vgl. nur BVerwG, U.v. 30.5.2012 – 9 A 35/10 – NVwZ 2013, 147 Rn. 36 m.w.N.; B.v. 3.9.1997 – 11 VR 20/96 – juris Rn. 22). Im Rahmen dieser Abwägung ist jedoch darauf Rücksicht zu nehmen, konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise zu „verbauen“ (vgl. BVerwG, B.v. 26.9.2013 – 4 VR 1/13 – juris Rn. 49 m.w.N.). Der Schutz des Landkreises Freising als Gemeindeverband ist in diesem Zusammenhang noch wesentlich geringer; er genießt einen Schutz seiner Selbstverwaltung nur nach Maßgabe der Regelungen des Gesetzgebers (vgl. Art. 28 Abs. 2 Satz 2 GG, Art. 10 Abs. 2 und 3 BV).

638 12.1.1 Die Klägerinnen und der Landkreis Freising rügen vorliegend zuvörderst – sowohl unter dem Gesichtspunkt einer erheblichen Beeinträchtigung kommunaler Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten als auch hinsichtlich des Schutzes in kommunalem Eigentum befindlichen Wohnraums – die durch das planfestgestellte Vorhaben zu erwartenden Belastungen durch Fluglärm. Insoweit gelten jedoch – eingedenk der nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 11 Abs. 2, Art. 83 Abs. 1 BV im Rahmen der Gesetze gewährleisteten kommunalen Planungshoheit – auch für die kommunalen Klägerinnen und den Landkreis Freising die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes. Hinsichtlich der Lärmbelastung zahlreicher kommunaler Einrichtungen und Wohnungen unterscheidet sich die Rechtsposition der Kommunen und des Landkreises Freising – im Hinblick auf den grundstücksbezogenen Ansatz des Fluglärmschutzgesetzes – mithin nicht von der Rechtsposition privater Eigentümer von Grundstücken, die mit Wohnungen oder schutzbedürftigen Einrichtungen wie etwa einer privaten Schule, einem privaten Kindergarten oder einem privat betriebenen Krankenhaus bebaut sind (wie hier auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1238; bestätigt durch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 525). Auf die obigen Darlegungen zum Komplex Lärmimmissionen, insbesondere auch hinsichtlich

schutzbedürftiger Einrichtungen und der Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz bzw. des Anspruchs auf Außenwohnbereichsentschädigung sowie den diesbezüglich von Klägerseite gestellten Hilfsanträgen, kann deshalb vollumfänglich verwiesen werden (siehe oben Ziff. 6, insbesondere Ziff. 6.2.1, Ziff. 6.4 und Ziff. 6.5). Hinsichtlich von Übernahmeansprüchen für im Eigentum der Großen Kreisstadt Freising stehende Grundstücke im Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche in Freising-Attaching (Grundstücke FlNr. 192, 193, 194 und 604 [Sportanlage] bzw. FlNr. 447 [„Villa Kunterbunt“] der Gemarkung Attaching) wird auf die Ausführungen unter Ziff. 10.2 und Ziff. 10.3 verwiesen. Für Abwägungsdefizite ist entgegen klägerischer Auffassung insoweit nichts ersichtlich (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 2511ff., insbesondere S. 2528f.). Dies gilt – ungeachtet der von den Beteiligten in der mündlichen Verhandlung näher erörterten Frage, inwieweit eine zukünftige Fluglärmbelastung bei den Planungen für dieses Schulzentrum ohnedies bereits absehbar gewesen ist (vgl. Niederschrift vom 24.7.2013, S. 6f.) – auch hinsichtlich des Förderschulzentrums in Freising-Pulling des Landkreises Freising (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 2532).

639 12.1.2 Was den Gesichtspunkt eines Eingriffs in die kommunale Planungshoheit durch die nachhaltige Störung der Bauleitplanung vermittels des auf festgesetzte Bebauungsplangebiete einwirkenden vorhabenbedingten Fluglärms betrifft, durfte die Planfeststellungsbehörde angesichts der in § 5 FluglärmG zum Ausdruck kommenden gesetzgeberischen Wertungen davon ausgehen, dass das Wohnen und andere immissionsempfindliche Nutzungen in der Umgebung eines Flugplatzes auch bei Überschreiten der für Bauverbote maßgeblichen Grenzwerte noch in gesunder Weise möglich sind, wenn die durch die Werte ausgelösten gesetzlichen Vorgaben (Maßnahmen des passiven Schallschutzes) jeweils beachtet werden. Eine nachhaltige Funktionsstörung eines Bebauungsplans ergibt sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts insoweit nicht. Von einer nachhaltigen Funktionsstörung eines Bebauungsplans ist vielmehr erst bei Erreichen der nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung für Übernahmeansprüche maßgeblichen Dauerschallpegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht auszugehen. Eine Differenzierung nach Baugebietstypen ist mit Blick auf das Fluglärmschutzgesetz hierbei nicht vorzunehmen (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 539). Dessen ungeachtet gilt zudem, dass einem auf einem Bebauungsplan beruhenden Wohngebiet in der planerischen Abwägung kein größeres Gewicht zukommt als einem Baugebiet, das sich ohne Bauleitplanung tatsächlich entwickelt hat. Anders gewendet gelten für die Abwägung der kommunalen Belange in Ansehung bestehender Baugebiete keine anderen

Maßstäbe als für den Fluglärm in Ansehung bebauter Gebiete im Allgemeinen (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1243f.; bestätigt durch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 538f.).

640 Innerhalb des von dieser Rechtsprechung gesteckten Rahmens hat sich der Beklagte bei seiner Würdigung der im Umgriff des planfestgestellten Vorhabens in Geltung befindlichen kommunalen Bauleitpläne – namentlich derjenigen der Großen Kreisstadt Freising – gehalten. Auch den tatsächlichen Bestand von Baugebieten hat der Beklagte bei seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung hinreichend berücksichtigt (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 2415ff., insbesondere S. 2420f. und S. 2483). Aus den Darlegungen der Vertreter der Großen Kreisstadt Freising in der mündlichen Verhandlung – insbesondere auch der umfassenden Erläuterung des Stadtentwicklungsplans (vgl. Niederschrift vom 24.9.2013, S. 6ff.) – ergeben sich ebenfalls keine Gesichtspunkte, die der Beklagte zu Unrecht übergangen hätte. Namentlich die im Stadtentwicklungsplan gezogene „blaue Linie“ (60 dB(A)-Linie), jenseits derer aus Sicht der Großen Kreisstadt Freising eine Wohnnutzung aus Gründen des Lärmschutzes nur noch eingeschränkt möglich sein soll, korrespondiert nicht mit den soeben dargelegten Maßgaben des Fluglärmschutzgesetzes. Insoweit kann auch dahinstehen, welche Aussagekraft die dem Stadtentwicklungsplan hinsichtlich des Verkehrslärms zugrunde gelegte energetische Addition von Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Fluglärmwerten zukommt (zur Bildung eines Summenpegels der Gesamtlärmbelastung vgl. auch oben Ziff. 6.2.4 und Ziff. 10.1). Jedenfalls handelt es sich bei den von der Großen Kreisstadt Freising dem Stadtentwicklungsplan zugrunde gelegten Lärmwerten nach DIN 18005-1 lediglich um Orientierungswerte bzw. um Zielvorstellungen zum Schallschutz bei der städtebaulichen Planung, nicht hingegen um Grenzwerte, die sich für Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren Geltung beimessen dürfen.

641 Eine die Große Kreisstadt Freising in ihren Rechten verletzende nachhaltige Funktionsstörung eines Bebauungsplans durch den im Prognosefall zu erwartenden Fluglärm ist hiernach nicht ersichtlich. Hinsichtlich des im Klageverfahren näher betrachteten, der Landschaftsentwicklung bzw. der Freiraumsicherung dienenden Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ (beschlossen am 23.9.1999, in Kraft getreten zum 16.11.1999), innerhalb dessen Geltungsbereich nach den Feststellungen des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses auf unbewohnten Grundstücken äquivalente Dauerschallpegel von 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts auftreten, gilt dies schon

deshalb, weil der Bebauungsplan der Landschaftsentwicklung dient und weder das Wohnen noch eine andere immissionsempfindliche Nutzung vorgesehen ist (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2445ff.).

642 Die nachhaltige Funktionsstörung eines Bebauungsplans der Großen Kreisstadt Freising durch die Einwirkung von Fluglärm kommt vorliegend tatbestandlich lediglich insoweit in Betracht, als auf einzelnen Grundstücken der Gemarkung Attaching (FlNr. 192, 193, 194 und 604) im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Freizeitzentrum mit Sportanlagen“ aus dem Jahr 1976 im Prognosefall ein Dauerschallpegel von 70 dB(A) am Tag und von 60 dB(A) in der Nacht erreicht wird. Diesbezüglich ist es jedoch nicht zu beanstanden, dass der Beklagte im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung zu dem Ergebnis kommt, dass das öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München gegenüber den kommunalen Belangen insoweit jedenfalls überwiegt (vgl. BayVGH, B.v. 15.4.2014 – 8 B 12.1457 – juris Rn. 20 m.w.N.; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2427ff.). Abgesehen von diesem Sonderfall ist hinsichtlich weiterer von der Planung berührter Bauleitpläne im Hinblick darauf, dass im Prognosefall in deren jeweiligem Geltungsbereich äquivalente Dauerschallpegel von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) nicht erreicht werden, für eine nachhaltige Funktionsstörung durch Fluglärm nichts ersichtlich. Namentlich gilt dies auch für den im Klageverfahren insoweit genannten Bebauungsplan Nr. 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“ (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 2466ff.).

643 Im Ergebnis nichts anderes gilt auch hinsichtlich der von der Großen Kreisstadt Freising angeführten informellen Planungen, namentlich des Vorentwurfs des „Rechtsplans Isarauenpark Freising-Süd“, der Rahmenplanung Pulling und des Rahmenplans Lerchenfeld (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2455ff., S. 2478ff. und S. 2480ff.). Hinsichtlich der informellen Planungen der Klägerin kann hiernach offen bleiben, ob sich diese Planungen – oder zumindest ein Teil dieser Planungen – überhaupt schon als in rechtserheblicher Weise hinreichend konkret und verfestigt darstellen, um eine abwägende Rücksichtnahme seitens des Beklagten zu erfordern (vgl. hierzu etwa BVerwG, B.v. 28.2.2013 – 7 VR 13/12 – juris Rn. 23 m.w.N.; U.v. 21.3.1996 – 4 C 26/94 – BVerwGE 100, 388/393f. m.w.N.).

644 Die Frage einer unzulässigen Störung der kommunalen Bauleitplanung der Großen Kreisstadt Freising stellt sich – über den Gesichtspunkt der Fluglärmbelastung von Bebauungsplangebieten hinaus – hinsichtlich des gegenüber dem streitbefan-

genen Planfeststellungsbeschluss prioritären Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ insbesondere noch dahingehend, dass der Planfeststellungsbeschluss innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans – neben der vorhabenbedingt zu verlegenden Staatsstraße 2084 – die Errichtung eines Abschirmungswalls bzw. die Erweiterung eines bereits bestehenden, unmittelbar außerhalb des Flughafenzauns nördlich der derzeitigen Nordbahn gelegenen Aussichtshügels sowie die damit zusammenhängende Umsetzung landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen (Plan Nr. J-306) vorsieht (vgl. hierzu bereits oben Ziff. 11.1). Der bereits vorhandene Aussichtshügel Attaching-Süd ist im Bebauungsplan Nr. 88 als Bestand dargestellt (was auch die unanfechtbare Auflage Ziff. 1.8 der Genehmigung der Regierung von Oberbayern vom 12.5.1997 fordert). Die durch Klage angegriffenen geplanten Geländeaufschüttungen befinden sich – jedenfalls zum Teil – in einem Bereich, der vom Plangeber als Fläche für die Landwirtschaft bzw. als Wald festgesetzt ist. Zugleich sind nach Ziff. 10 Satz 1 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 88 Abgrabungen und Aufschüttungen innerhalb der als Wald und als Fläche für die Landwirtschaft festgesetzten Flächen unzulässig. Nach Ziff. 10 Satz 2 sind allerdings notwendige Aufschüttungen und Abgrabungen für Verkehrsanlagen von dieser Regelung ausgenommen. Auf der Grundlage dieser Festsetzungen ergibt sich zumindest dann, wenn es sich bei dem am Flughafenzaun gelegenen Abschirmungswall und dem funktionell auf das Flugfeld bezogenen, erweiterten Aussichtshügel nicht – was freilich durchaus naheliegend erscheint – ohnedies um notwendige Aufschüttungen für Verkehrsanlagen handelt, möglicherweise ein (teilweiser) Widerspruch der streitbefangenen Planfeststellung zu den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 88.

645 Ein solcher – unterstellter – Widerspruch führt jedoch jedenfalls nicht zur Rechtswidrigkeit des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses. Der Beklagte verweist unter Bezugnahme auf § 38 Satz 1 BauGB vielmehr zu Recht darauf, dass ein bestehender Widerspruch zu den Festsetzungen des – prioritären – Bebauungsplans Nr. 88 zwar unter Umständen eine nachträgliche Änderung dieses Bebauungsplans bedingt, aber nicht zu einer Verletzung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie führt, da für das planfestgestellte Vorhaben überörtliche Interessen von höherem Gewicht sprechen und die Belange der Großen Kreisstadt Freising in angemessener Weise Berücksichtigung gefunden haben. Diese Rechtsauffassung, wonach auch ein vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses in Geltung befindlicher Bebauungsplan – entgegen dem Grundsatz der Priorität – im Wege einer fachplanerischen Abwägungsentscheidung überwunden werden kann,

steht in Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach unbeschadet dessen, dass dem Prioritätsprinzip im Rahmen der fachplanerischen Abwägung Bedeutung zukommt, ein bestehender Bebauungsplan kein striktes Planungshindernis darstellt (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 540; B.v. 13.12.2006 – 4 B 73/06 – NVwZ 2007, 459 Rn. 9; U.v. 21.5.2003 – 9 A 40/02 – NVwZ 2003, 1381f. m.w.N; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1240; BayVGH, B.v. 15.4.2014 – 8 B 12.1457 – juris Rn. 20 m.w.N.).

646 Vorliegend kommt noch hinzu, dass es sich bei dem Bebauungsplan Nr. 88 der Großen Kreisstadt Freising jedenfalls in maßgeblichen Teilen um einen Grünordnungsplan handelt und es sich bei der Pflege von Natur und Landschaft um keine der kommunalen Planungshoheit und damit der Garantie der kommunalen Selbstverwaltung gemäß Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 11 Abs. 2 BV unterfallende Aufgabe handeln dürfte (vgl. BVerwG, U.v. 24.6.2004 – 4 C 11/03 – NVwZ 2004, 1229/1234 m.w.N.; vgl. auch BayVGH, B.v. 21.12.2010 – 22 ZB 09.1681 – juris Rn. 10 m.w.N.). Ist ein Bauleitplan nicht erforderlich, gelten für die Aufstellung von Grünordnungsplänen die Vorschriften für Bauleitpläne lediglich entsprechend (vgl. den auch im Zeitpunkt der Planfeststellung fortgeltenden Art. 3 des Bayerischen Naturschutzgesetzes – BayNatSchG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. August 1998, GVBl S. 593).

647 Für Fehler im Rahmen der hiernach zu treffenden fachplanerischen Abwägungsentscheidung ist auch nach umfassender Erörterung in der mündlichen Verhandlung nichts ersichtlich (vgl. Niederschriften vom 24.9.2013, S. 10ff., vom 31.10.2013, S. 4ff., vom 7.11.2013, S. 11ff., und vom 19.11.2013, S. 4f.; vgl. zum Ganzen auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2402ff.). Nach dem nachvollziehbaren landschaftspflegerischen Begleitkonzept des Beklagten erweist es sich als erforderlich, die in Rede stehenden Flächen zu nutzen, um vorhabenbedingte Landschaftsbildbeeinträchtigungen zu kompensieren und den Flughafen in das Landschaftsbild einzubinden. Die Erweiterung des bestehenden Aussichtshügels knüpft hierbei an die bereits bestehende Art und Weise der Landschaftsgestaltung an und führt diese im Sinn des Ursprungskonzepts – als wiederum gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 88 prioritärer Fachplanung – zur Gestaltung der Flughafenrandzone fort (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 1979, S. 45, Ziff. 4.3 und S. 598f.). Darüber hinaus werden durch die geplanten Geländeaufschüttungen Flug- und Bodenlärm von der Ortslage Freising-Attaching abgehalten und im Rahmen ebenfalls planfestgestellter naturschutzfachlicher Kompensati-

onsmaßnahmen zugleich geeignete Habitate für die geschützte Art Zauneidechse geschaffen. Auf die näheren Darlegungen hierzu unter Ziff. 11.1 wird verwiesen.

648 Andererseits ist nichts dafür ersichtlich, dass die Ziele des Bebauungsplans Nr. 88 bei Realisierung der vergleichsweise kleinräumigen und am Rand des Bebauungsplangebiets gelegenen planfestgestellten Maßnahmen nicht weiterhin erreicht werden können oder das Planungskonzept der Großen Kreisstadt Freising hierdurch maßgeblich infrage gestellt wäre. Zielsetzungen des Bebauungsplans Nr. 88 sind die Sicherung eines großflächigen Freiraums, der Schutz naturnaher Landschaftsteile, die Verbesserung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und der Eigenart des Landschaftsbildes sowie die Verhinderung von Bodenerosion (vgl. Begründung zum Bebauungsplan Nr. 88, S. 12). Zudem ist in der Begründung des Bebauungsplans Nr. 88 im Rahmen der weiteren Erläuterung bzw. Aufgliederung seiner Zielsetzungen besonders auch vom Ziel der Schaffung eines optischen Schutzes der Baugebiete gegenüber dem Flughafen bzw. den Start- und Landebewegungen auf den Rollbahnen die Rede (vgl. Begründung zum Bebauungsplan Nr. 88, S. 12). Diesem Ziel werden auch die planfestgestellten Geländeaufschüttungen gerecht. Schließlich kommt hinzu, dass nach Ziff. 9 Buchst. c der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 88 innerhalb der Flächen für die Landwirtschaft ausdrücklich ausnahmsweise auch technische Einrichtungen untergeordneten Umfangs im Zusammenhang mit dem Start- und Landebetrieb des Flughafens zugelassen werden können.

649 Hinsichtlich ihres weiteren Bebauungsplans Nr. 88a „Briefzentrum Freising“ äußert die Große Kreisstadt Freising noch Zweifel, ob die dort festgesetzte Ausgleichsflächen mit Blick auf das planfestgestellte Vorhaben zweckentsprechend genutzt werden können. Insoweit legt der Beklagte jedoch unwidersprochen dar, dass diesbezügliche Flächen durch das planfestgestellte Vorhaben weder berührt noch in sonstiger relevanter Weise entwertet werden (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2406). Wegen weiterer Bauleitpläne der Stadt Freising – oder wegen weiterer Gesichtspunkte hinsichtlich der bereits ausdrücklich behandelten Bauleitpläne – vermag der Senat schließlich schon im Grundansatz nicht zu erkennen, dass der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss in unzulässiger Weise in die kommunale Planungshoheit eingreifen könnte.

650 Die Gemeinden Berglern, Eitting, Oberding und Fahrenzhausen verweisen auf keine Bauleitpläne, die durch den streitgegenständlichen Ausbau des Verkehrs-

flughafens München konkret beeinträchtigt sein könnten. Derartiges ist auch nicht ersichtlich.

651 Ausgehend von klägerischen Darlegungen bleibt schließlich noch klarzustellen, dass der Beklagte im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung unter dem Gesichtspunkt der Situationsgebundenheit berücksichtigen durfte, dass der Verkehrsflughafen München mit dem bisherigen Flugbetrieb auch für die kommunalen Klägerinnen und den Landkreis Freising bereits seit längerer Zeit Realität geworden ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts musste die Planfeststellungsbehörde bei der fachplanerischen Abwägung diesen Gesichtspunkt sogar in Rechnung stellen, soweit etwa die Frage aufgeworfen war, welchen zusätzlichen ausbaubedingten Einschränkungen die Klägerinnen bei der Ausübung ihrer kommunalen Planungshoheit ausgesetzt sein werden (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 540). Der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss wird den Maßgaben dieser Judikatur gerecht (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 2485 und insbesondere S. 2584f.).

652 12.1.3 Das planfestgestellte Vorhaben entzieht wegen seiner Großräumigkeit auch nicht wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer der kommunalen Klägerinnen einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung. Zwar werden auf den Gemeindegebieten von Eitting, Berglern, Oberding und der Großen Kreisstadt Freising im Zuge der streitgegenständlichen Planfeststellung Flächen von insgesamt nicht unerheblicher Größe der luftrechtlichen Fachplanung einschließlich naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen unterworfen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, insbesondere S. 2738f.). Dessen ungeachtet erreicht die Größe dieser Flächen jedoch ersichtlich nicht ein Ausmaß, bei dem von wesentlichen Teilen des Gemeindegebiets einer der Klägerinnen die Rede sein könnte. Dies gilt im Ergebnis auch hinsichtlich der Gemeinde Oberding, auf deren Gemeindegebiet der Flächenbedarf sowohl in absoluten Zahlen (957 Hektar vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme) als auch im Verhältnis zur Größe des Gemeindegebiets am höchsten ist. Insbesondere bebautes Gemeindegebiet – wie namentlich der Ortsteil Schwaigermoos der Gemeinde Oberding – ist von den streitgegenständlichen Planungen jedoch in insgesamt nur verhältnismäßig geringem Umfang betroffen. Im Übrigen durfte und musste die gegebene Situationsgebundenheit durch den bestehenden Verkehrsflughafen München bei der fachplanerischen Abwägungsentscheidung des Beklagten – wie soeben unter Ziff. 12.1.2 dargelegt – auch hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme Berücksichtigung finden.

653 12.1.4 Nicht durchgreifend sind die auch unter dem Gesichtspunkt der kommunalen Planungshoheit geltend gemachten Einwendungen hinsichtlich von Siedlungsbeschränkungen durch die gesetzlichen Bauverbote des § 5 FluglärmG (vgl. hierzu auch bereits oben Ziff. 11.5). Da sich die diesbezüglichen Bauverbote unmittelbar aus der gesetzlichen Regelung selbst ergeben, ist es nicht die Planfeststellungsbehörde, sondern der Gesetzgeber, der den betroffenen Kommunen die diesbezüglichen Einschränkungen im Interesse eines vorsorgenden Lärmschutzes zumutet (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 818; bestätigt durch BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 546). Dessen ungeachtet hat die Planfeststellungsbehörde die gesetzlichen Bauverbote des Fluglärmschutzgesetzes jedoch im Sinne mittelbarer Auswirkungen des Planvorhabens im Rahmen ihrer planerischen Abwägung rechtsfehlerfrei berücksichtigt (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 546; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 818). Hierbei unterliegt es keinen Bedenken, dass der Beklagte auch die weitreichenden gesetzlichen Ausnahmetatbestände in § 5 Abs. 3 FluglärmG – unter anderem Wohnungen im Geltungsbereich eines bereits vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG), Wohnungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FluglärmG) sowie Bebauungspläne der Innenentwicklung, die nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemacht werden (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FluglärmG) – berücksichtigt hat (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 2494ff.).

654 Mit Bezug speziell auf das Gebiet der im Prognosefall intensiv von Fluglärm betroffenen Gemeinde Berglern hat der Beklagte nicht übersehen, dass im Prognosefall 2025 Siedlungsflächen des zentralen Ortsteils Berglern und des südlichen Ortsteils Mitterlern von der Kontur der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG berührt werden und die Nacht-Schutzzone die Siedlungsflächen des Ortsteils Glaslern und einen südlichen Bereich des zentralen Ortsteils Berglern überlagert und insoweit Bauverbote nach § 5 FluglärmG eingreifen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2496). In diesem Zusammenhang ist auch kein Rechtsfehler ersichtlich, wenn der Beklagte feststellt, dass der Gemeinde Berglern – ungeachtet der Legalausnahmen nach § 5 Abs. 3 FluglärmG – die Möglichkeit zu zukünftigen gemeindeeigenen Planungen auch deshalb verbleibt, weil im Prognosefall nicht sämtliche Ortsteile dem grundsätzlichen Bauverbot nach § 5 Abs. 2 FluglärmG unterliegen werden. Neue Wohnnutzungen ohne die Einschränkungen des § 5 FluglärmG sind im Planungsfall 2025 hiernach jedenfalls in den Ortsteilen Mit-

terlern und Niederlern möglich (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2501). Auch nach den Ergebnissen der mündlichen Verhandlung bestehen für die Gemeinde Berglern weiterhin hinreichende Entwicklungsmöglichkeiten. Über diesbezügliche Möglichkeiten verfügen ferner die übrigen von dem planfestgestellten Vorhaben betroffenen Gemeinden (vgl. zum Ganzen auch Niederschriften vom 23.7.2013, S. 8ff., und vom 24.7.2013, S. 8f.).

655 Entsprechendes wie zu den Bauverboten nach § 5 FluglärmG gilt schließlich hinsichtlich der künftigen, ebenfalls von Gesetzes wegen angeordneten Erweiterung des Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG. Innerhalb des Bauschutzbereichs bedarf die Erteilung einer Baugenehmigung der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Auch diesen Gesichtspunkt hat der Beklagte im Rahmen fachplanerischer Abwägung ohne Rechtsfehler gewürdigt (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 2408ff.; vgl. hierzu auch bereits oben Ziff. 11.5). Soweit die Große Kreisstadt Freising auf Beeinträchtigungen insbesondere des Bebauungsplans Nr. 123 „Westliche Ortsabrundung Attaching“ aus dem Jahr 1999 hinweist, verweist der Beklagte in nachvollziehbarer Weise insbesondere darauf, dass bei etwaigen Bauhöhenüberschreitungen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans eine Zustimmung der Luftfahrtbehörde mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2411).

656 12.2 Rechtsverletzungen ergeben sich auch nicht im Hinblick auf die vorhabenbedingte Betroffenheit kommunalen Grundeigentums. Wird fremdes Eigentum durch eine hoheitliche Planung betroffen, in dem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstück nachteilige Wirkungen von dem beabsichtigten Vorhaben zu erwarten hat, so ist dieser Umstand grundsätzlich als privater Belang in die planerische Abwägung einzubeziehen. Eine solche Betroffenheit ist nur dann nicht abwägungserheblich, wenn sie entweder objektiv geringfügig oder nicht schutzwürdig ist. Diese einfachrechtlichen Grundsätze, die auch der Beklagte dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt hat (vgl. zum Grundeigentum Privater oben Ziff. 11.1), sind auch für Grundstücke im gemeindlichen Eigentum maßgebend (vgl. BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4000/09 – juris Rn. 25 m.w.N.; U.v. 21.3.1996 – 4 C 26/94 – BVerwGE 100, 388/391 m.w.N.; vgl. auch BayVGH, U.v. 5.7.1994 – 8 A 93.40054 – BayVBl 1995, 50/51). Dies gilt ungeachtet des Umstands, dass Gemeinden als in die gesamtstaatliche Problembewältigung eingebundene Verwaltungsträger und Teil der öffentlichen Gewalt sich hierbei nach ständiger Rechtsprechung nicht auf den verfassungsrechtlichen Schutz des Eigentums durch Art. 14 Abs. 1 GG berufen kön-

nen (vgl. nur BVerwG, B.v. 18.3.2008 – 9 VR 5/07 – juris Rn. 12 m.w.N; BVerwG, U.v. 21.3.1996 – 4 C 26/94 – BVerwGE 100, 388/391; U.v. 27.3.1992 – 7 C 18.91 – BVerwGE 90, 96/101).

657 Auf Seiten der kommunalen Klägerinnen unmittelbar grundstücksbetroffen sind die Gemeinden Eitting, Oberding sowie die Große Kreisstadt Freising. Die von dem planfestgestellten Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücksflächen liegen freilich vielfach außerhalb des Siedlungsgebiets und unterliegen schon jetzt einer öffentlichen Zweckbindung, namentlich als Straßen- und Wegeflächen. Die Klägerinnen verweisen hinsichtlich ihrer unmittelbaren Grundstücksbetroffenheiten ohne nähere Erläuterung jeweils lediglich darauf, mit den betreffenden Grundstücken unter anderem kommunale Pflichtaufgaben zu erfüllen. Konkrete Einwände gegen die Inanspruchnahme der jeweiligen Grundstücke – etwa hinsichtlich einer Verzichtbarkeit der Inanspruchnahme der Flächen für die Verwirklichung des Vorhabens (vgl. hierzu oben Ziff. 11.1) – haben die Klägerinnen demgegenüber nicht vorgetragen und sind auch sonst nicht ersichtlich. Vor diesem Hintergrund und auch in Bezug auf die Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 11 Abs. 2 BV sind rechtliche Bedenken gegen die Entscheidung des Beklagten, den Klägerinnen diese Flächenverluste ebenso wie einer Reihe weiterer Grundstückseigentümer zuzumuten, nicht zu erheben (vgl. auch BVerwG, B.v. 18.3.2008 – 9 VR 5/07 – juris Rn. 16).

658 Hinsichtlich der mittelbaren Betroffenheit kommunalen Eigentums namentlich durch Fluglärm kann auf die Darlegungen unter Ziff. 12.1.1 zur Beeinträchtigung kommunaler Einrichtungen Bezug genommen werden. Soweit kommunales Eigentum der Großen Kreisstadt Freising im Bereich Attaching vom festgesetzten Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche umfasst wird (Grundstücke FlNr. 192, 193, 194 und 604 der Gemarkung Attaching; vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 2429), ist ebenfalls auf die obigen Darlegungen unter Ziff. 12.1.1 bzw. unter Ziff. 10 zu verweisen. Bezüglich sonstiger Betroffenheiten kommunalen Eigentums – wie hinsichtlich von Luftschadstoffimmissionen, sonstigen Immissionen oder vom Luftverkehr ausgehenden Risiken – gelten gegenüber den bereits unter Ziff. 7 bis 9 getroffenen Feststellungen keine Besonderheiten für die kommunalen Klägerinnen bzw. für den Landkreis Freising. Hinsichtlich auch von kommunaler Seite geltend gemachter Immobilien-Verkehrswertverluste und Mieteinbußen gelten die obigen Ausführungen unter Ziff. 11.2 entsprechend. Insoweit ist nichts dafür ersichtlich, dass die diesbezüglichen abwägungserheblichen Belange der kommunalen Kläger höher zu gewichten wären als die diesbezügli-

chen Belange Privater. Vom Schutzbereich der von Klägerseite auch in diesem Zusammenhang geltend gemachten, verfassungsrechtlich geschützten kommunalen Finanzhoheit (Art. 28 Abs. 2 Satz 3 GG) sind in der Zukunft liegende Chancen hinsichtlich der Wertentwicklung von Grundstücken jedenfalls nicht umfasst (vgl. BVerwG, B.v. 18.3.2008 – 9 VR 5/07 – juris Rn. 10).

659 12.3 Auch weitere, möglicherweise rechtlich geschützte kommunale Belange hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer fachplanerischen Abwägungsentscheidung ohne Rechtsfehler berücksichtigt.

660 12.3.1 Die kommunalen Klägerinnen – und erst recht der Landkreis Freising – können sich nicht mit Erfolg darauf berufen, dass zu befürchten stehe, dass im Zuge der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens ein vorhandenes landwirtschaftliches Gepräge verloren gehe (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 2741ff.). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Gemeinde nicht befugt, die allgemeinen Auswirkungen eines Vorhabens auf die gemeindliche Wirtschaftsstruktur als eigene Rechtsbeeinträchtigung geltend zu machen. Die Wirtschaftsstruktur einer Gemeinde wird nämlich von vielfältigen Faktoren bestimmt und beeinflusst, die jedenfalls nicht sämtlich speziell dem Selbstverwaltungsrecht der Gemeinde zugeordnet sind (vgl. BVerwG, U.v. 26.2.1999 – 4 A 47/96 – juris Rn. 40; U.v. 12.12.1996 – 4 C 14/95 – BayVBl 1997, 571/572 m.w.N). Nach einem weiteren höchstrichterlichen Judikat sind die ökonomischen Belange der vorliegend angesprochenen Agrar- und Forstwirtschaft als Belange der Allgemeinheit anzusehen und können aus diesem Grund nicht von kommunaler Seite geltend werden (vgl. BVerwG, U.v. 10.12.2008 – 9 A 19/08 – juris Rn. 29). Hinsichtlich einer Geltendmachung durch den Landkreis Freising gilt Entsprechendes.

661 Auch der Verweis darauf, dass die künftigen Flughafenanlagen weithin sichtbar seien und durch den zunehmenden Flugverkehr zusätzliche Unruhe in der Landschaft erzeugt werde, vermag eine Verletzung kommunaler Rechte nicht zu begründen. Insbesondere können sich die Klägerinnen insoweit nicht auf eine Verletzung ihres aus Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG grundsätzlich abzuleitenden Selbstgestaltungsrechts berufen. Dieses in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannte Recht kann nämlich nur durch Maßnahmen betroffen werden, die das Ortsbild entscheidend prägen und damit nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (vgl. BVerwG, U.v. 6.11.2013 – 9 A 9.12 – NuR 2014, 277/278; U.v. 30.5.2012 – 9 A 35/10 – NVwZ 2013, 147

Rn. 36 m.w.N.). Die vorliegend geplante dritte Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens München steht jedoch in keinem Bebauungszusammenhang mit Ortsteilen der Klägerinnen und wirkt auch nicht wesentlich auf das optische Erscheinungsbild der jeweiligen bebauten Ortsbereiche ein. Das Vorhaben nimmt vielmehr Außenbereichsflächen in einem Raum in Anspruch, der bereits durch zivilisatorische Eingriffe – namentlich durch den Bestand des Verkehrsflughafens München – deutlich geprägt bzw. vorbelastet ist (vgl. hierzu BVerwG, B.v. 15.4.1999 – 4 VR 18/98 – juris Rn. 9; B.v. 8.1.1997 – 11 VR 30/95 – juris Rn. 51; B.v. 29.12.1994 – 7 VR 12/94 – juris Rn. 21; BayVGH, U.v. 6.3.2009 – 22 A 07.40036 – juris Rn. 25). Die Veränderung des Landschaftsbilds ist demgegenüber – anders als die Prägung des Ortsbilds – schon im Ansatz kein Gesichtspunkt, der im Zusammenhang mit dem kommunalen Selbstgestaltungsrecht mit Erfolg geltend gemacht werden könnte (vgl. BVerwG, B.v. 8.1.1997 – 11 VR 30/95 – juris Rn. 51).

662 12.3.2 Für eine Verletzung des kommunalen Selbstverwaltungsrechts ist auch unter dem Gesichtspunkt der vorhabenbedingten Zunahme des Straßenverkehrs, namentlich auf Gemeinde- und auf Kreisstraßen, nichts ersichtlich (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 2574ff. und S. 2601ff., insbesondere S. 2623ff.). Der Beklagte verweist vielmehr ohne Rechtsfehler darauf, dass die im Prognosefall zu erwartende Zunahme des Straßenverkehrs im Umfeld des Verkehrsflughafens München aufgrund der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens auf dem hinreichend leistungsfähigen Verkehrsnetz hinzunehmen ist. Für die von Klägerseite vorgetragenen Befürchtungen hinsichtlich einer funktionswidrigen übermäßigen Nutzung von Gemeinde- oder Kreisstraßen, namentlich für einen vorhabenbedingten „Verkehrsinfarkt“ im Stadtgebiet der Großen Kreisstadt Freising, bestehen demgegenüber keine hinreichenden Anhaltspunkte. Eine Veränderung in der verkehrlichen Infrastruktur eröffnet die Klagebefugnis einer Gemeinde im Übrigen nur, wenn deren Gemeindegebiet oder Teile hiervon nachhaltig betroffen sind (vgl. BVerwG, B.v. 18.9.1998 – 4 VR 11/98 – juris Rn. 18). Auch hierfür fehlt es an hinreichenden Anhaltspunkten. Die kommunale Planungshoheit umfasst auch nicht das Recht der Gemeinde, ihre Verkehrsinfrastruktur unangetastet zu lassen (BVerwG, B.v. 18.3.2008 – 9 VR 5/07 – juris Rn. 8).

663 12.3.3 Soweit von klägerischer Seite – unter Berufung auf die kommunale Finanzhoheit (Art. 28 Abs. 2 Satz 3 GG) – in allgemeiner Form zukünftige finanzielle Herausforderungen angeführt werden, die sich vorhabenbedingt aus etwaigen Investitionen in Infrastruktureinrichtungen wie Kindertageseinrichtungen, Schulen

oder Straßen ergäben, ist für eine Rechtsverletzung ebenfalls nichts ersichtlich. Die Frage einer Beeinträchtigung der verfassungsrechtlich geschützten Finanzhoheit kann sich nur dann stellen, wenn eine nicht mehr zu bewältigende und hinzunehmende Einengung des Finanzspielraums infolge mangelnder Finanzausstattung dargelegt und nachgewiesen worden ist (vgl. BVerwG, U.v. 18.6.1997 – 11 A 65/95 – juris Rn. 31; vgl. auch BVerfG, U.v. 15.10.1985 – 2 BvR 1808/82 – BVerfGE 71, 25/36f.). An diesbezüglichen substanziierten Darlegungen der kommunalen Klägerinnen fehlt bereits jeder Ansatz. Im Übrigen verweist der Beklagte in nachvollziehbarer Weise darauf, dass der finanzielle Handlungsspielraum der Gemeinden und Gemeindeverbände in der Region des Verkehrsflughafens München – nicht zuletzt auch im Vergleich zu anderen bayerischen Regionen – als insgesamt positiv zu beurteilen und eine wesentliche Schlechterstellung der Gemeinden und Gemeindeverbände im Flughafenumland nicht erkennbar ist (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 993). Soweit schließlich die Große Kreisstadt Freising darauf hinweist, dass die Neuerrichtung gegebenenfalls nicht mehr zweckgerecht nutzbarer kommunaler Einrichtungen, namentlich der Sportanlage in Freising-Attaching, kaum finanzierbar sei, ist – lediglich ergänzend – auf den diesbezüglichen Übernahmeanspruch der Klägerin gegen Erstattung des Verkehrswerts gegenüber der Beigeladenen zu verweisen (vgl. oben Ziff. 10.2 und Ziff. 10.3).

664 12.3.4 Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass sich im Zuge des planfestgestellten Vorhabens negative Auswirkungen auf die öffentliche Wasserversorgung ergeben könnten, sind schon in tatsächlicher Hinsicht nicht ersichtlich (vgl. hierzu auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2578f.). Insbesondere aus der von Klägerseite geltend gemachten steigenden Zahl von Überflügen über ein Trinkwassereinzugsgebiet ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung. Auf die obigen Ausführungen unter Ziff. 7.3 – namentlich zum Trinkwasserschutzgebiet Pulling – wird in diesem Zusammenhang Bezug genommen. Hinsichtlich des Ausmaßes des externen Risikos durch vermehrte Überflüge im Prognosefall wird auf die obigen Darlegungen unter Ziff. 9.1.1 verwiesen.

665 12.3.5 Auch die vorgetragenen Befürchtungen der Großen Kreisstadt Freising hinsichtlich einer im Prognosefall drohenden Funktionsunfähigkeit der Freiwilligen Feuerwehr in Freising-Attaching vermögen die Rechtmäßigkeit des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses nicht infrage zu stellen. Dies gilt schon mit Blick darauf, dass die Klägerin angesichts der mitgeteilten derzeitigen Mannschaftsstärke der Freiwilligen Feuerwehr Attaching von 38 Personen nicht hinreichend deutlich machen kann, dass angesichts von – wie ebenfalls von der

Klägerin dargelegt – 15 vom Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche in Freising-Attaching mit ihren Wohngrundstücken betroffenen derzeitigen Feuerwehrangehörigen eine Mindeststärke der Ortsfeuerwehr von 18 Personen zukünftig nicht mehr gewährleistet werden kann. Dies gilt aber insbesondere auch deshalb, weil etwaige vorhabenbedingte finanzielle Belastungen – hier wegen etwaiger Kostensteigerungen im Bereich der städtischen Feuerwehr – unter dem Gesichtspunkt einer Beeinträchtigung der kommunalen Finanzhoheit nur dann rechtserheblich werden können, wenn eine nicht mehr zu bewältigende und hinzunehmende Einengung des Finanzspielraums dargelegt und nachgewiesen worden ist (vgl. oben Ziff. 12.3.3). An diesbezüglichen Darlegungen fehlt es auch mit Blick auf die Kosten für die zukünftige Sicherstellung des Brandschutzes in Freising-Attaching bereits im Ansatz.

666 13. Das planfestgestellte Vorhaben steht auch mit den Anforderungen des Naturschutzrechts in Einklang. Soweit das planfestgestellte Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebiets, namentlich des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“, in seinen für die jeweiligen Erhaltungsziele oder Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteilen führt, ist das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig und sind zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben. Auch die Maßgaben des Artenschutzrechts sowie der naturschutzrechtliche Eingriffsregelung werden durch den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss gewahrt.

667 13.1 Der Beklagte geht im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss davon aus, dass das Vorhaben der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele bzw. den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ führt und insofern nach § 34 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) grundsätzlich unzulässig ist. Gleichwohl hält der Beklagte das Vorhaben für ausnahmsweise zulassungsfähig, weil es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist, zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) und die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen) nach § 34 Abs. 5 Satz 1

BNatSchG vorgesehen werden (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1283f.). Diese Annahmen halten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

668 13.1.1 Der Beklagte geht ohne Rechtsfehler davon aus, dass die geplante dritte Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München zu erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des – wirksam festgesetzten – Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ führt. Im Rahmen dieser Annahme schätzt der Beklagte auch das Ausmaß dieser Beeinträchtigung rechtsfehlerfrei ein.

669 13.1.1.1 Gegenstand der im Rahmen des europäischen Gebietsschutzes nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rats vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie – FFH-RL, ABl EG Nr. L 206 S. 7) durchzuführenden Verträglichkeitsprüfung ist die Verträglichkeit eines Projekts mit den für das betroffene Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (EUGH, U.v. 7.9.2004 – C-127/02 – Slg. 2004, I-7405 Rn. 47). Hinsichtlich eines Europäischen Vogelschutzgebiet ergeben sich die Erhaltungsziele nach bayerischer Rechtslage aus der gestützt auf Art. 13b Abs. 1 Satz 2 des Bayerischen Naturschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Dezember 2005 (BayNatSchG 2005, GVBl 2006 S. 2) erlassenen Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung – VoGEV vom 12. Juli 2006, GVBl S. 524) in der Fassung der Verordnung zur Änderung der Vogelschutzverordnung vom 8. Juli 2008 (GVBl S. 486). Hinsichtlich des vorliegend betroffenen Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ sind die Erhaltungsziele in § 3 Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 VoGEV (Gebiets-Nr. DE7637471) festgelegt.

670 Die Schutzbestimmungen der Richtlinie 79/409/EWG des Rats vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutz-Richtlinie – V-RL, ABl EG Nr. L 103 S. 1) finden demgegenüber vorliegend keine Anwendung. Ist, wie dies mit Blick auf die Regelungen der bayerischen Vogelschutzverordnung hinsichtlich des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ der Fall ist, ein Europäisches Vogelschutzgebiet einerseits räumlich eindeutig bestimmt (hier nach § 2 Abs. 1 i.V.m. Anlage 2 VoGEV) und sind andererseits die Erhaltungszielarten im Rahmen einer endgültigen rechtsverbindlichen Entscheidung mit Außenwirkung benannt (hier nach § 3 Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 Spalte 6 VoGEV), findet gemäß Art. 7 FFH-RL ein Wechsel des Schutzregimes von Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutz-Richtlinie zu Art. 6 Abs. 2 der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie statt (vgl. BVerwG,

U.v. 8.1.2014 – 9 A 4/13 – juris Rn. 40; B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 60f. m.w.N.; B.v. 3.6.2010 – 4 B 54/09 – NVwZ 2010, 1289 Rn. 12; U.v. 1.4.2004 – 4 C 2/03 – BVerwGE 120, 276/284f.; vgl. auch EuGH, U.v. 27.2.2003 – C 415/01 – Slg. 2003, I-02081 Rn. 26; U.v. 7.12.2000 – C-374/98 – Slg. 2000, I-10799 Rn. 52ff.).

671 Der Wechsel des Schutzregimes tritt hierbei nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts – das insoweit ausdrücklich eine Übereinstimmung mit der Judikatur des Gerichtshofs der Europäischen Union näher darlegt – unabhängig davon ein, ob eine Schutzgebietsausweisung die materiellrechtlichen Anforderungen nach Art. 4 Abs. 1 und 2 V-RL oder nach Art. 6 Abs. 2 FFH-RL an im jeweiligen Gebiet gegebenenfalls zu treffende Schutzmaßnahmen erfüllt (BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 58ff. m.w.N.; vorgehend HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 36ff. m.w.N.). Weder Art. 7 FFH-RL noch das Bundesnaturschutzgesetz machen den Regimewechsel mithin davon abhängig, dass das durch die Ausweisung als Schutzgebiet gewährleistete Schutzniveau auch den materiellrechtlichen Anforderungen genügt (vgl. BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 62f. m.w.N.; vgl. auch EuGH, U.v. 14.10.2010 – C 535/07 – Slg. 2010, I-09483 Rn. 58ff.; U.v. 20.9.2007 – C-388/05 – Slg. 2007, I-7555 Rn. 24f.; U.v. 13.6.2002 – C-117/00 – Slg. 2002, I-5335 Rn. 25). Auch aus bayerischem Naturschutzrecht lässt sich eine Abhängigkeit des Regimewechsels von materiellrechtlichen Anforderungen nicht ableiten. Nichts anderes ergibt sich auch aus der neuesten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Wiederum unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (U.v. 14.10.2010 – C 535/07 – Slg. 2010, I-09483) hält das Gericht für einen Regimewechsel eine Schutzerklärung für notwendig, in der jedenfalls die Erhaltungsziele im betreffenden Gebiet festgelegt werden. Weitergehende Voraussetzungen benennt das Gericht im Übrigen nicht (vgl. BVerwG, U.v. 8.1.2014 – 9 A 4/13 – juris Rn. 40f.).

672 Die Vogelschutz-Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union jedenfalls ausdrücklich nicht dazu, Gebote und Verbote in denjenigen Rechtsakt aufzunehmen, der für das jeweilige Schutzgebiet die geschützten Arten und Lebensräume sowie die Erhaltungsziele verbindlich festlegt (vgl. EuGH, U.v. 14.10.2010 – C 535/07 – Slg. 2010, I-09483 Rn. 61). An dieser europäischen Rechtslage knüpft das bei Erlass der Vogelschutzverordnung vom 12. Juli 2006 geltende bayerische Regelwerk an. Namentlich enthält die bereits zitierte, zwischenzeitlich außer Kraft getretene landesrechtliche Regelung des Art. 13b BayNatSchG 2005 zwei gesonderte Ermächti-

gungsgrundlagen. Zum einen erfolgt die Festsetzung eines Europäischen Vogelschutzgebiets und die Festlegung der Erhaltungsziele dieses Gebiets durch eine Rechtsverordnung nach Art. 13b Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG 2005, zum anderen können – bei entsprechendem Bedarf – innerhalb dieses Gebiets zu beachtende Gebote und Verbote in einer gesonderten Schutzverordnung nach Art. 13b Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG 2005 erlassen werden. Auf der Grundlage dieses Regelungskonzepts ist es – auch ausweislich der Gesetzesbegründung (vgl. LT-Drs. 15/3477, S. 25) – ausgeschlossen, dass die zur Ausweisung eines Europäischen Vogelschutzgebiets erlassene Rechtsverordnung konkrete Gebote oder Verbote enthält.

673 In diesem legislativen Rahmen bewegt sich die zitierte, vorliegend maßgebliche Vogelschutzverordnung vom 12. Juli 2006 (VoGEV), die sich auf die Festlegung der Gebietsgrenzen sowie der Erhaltungsziele der Europäischen Vogelschutzgebiete in Bayern beschränkt. Die Herbeiführung eines Regimewechsels vermag dies – wie dargelegt – nicht infrage zu stellen. Auch insoweit ergibt sich aus der zitierten neusten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nichts anderes, wo ausgehend von der Rechtslage im Bundesland Sachsen-Anhalt nur informatorisch ausgeführt wird, dass die für den Regimewechsel notwendige Schutzerklärung nach nationalem Recht regelmäßig in Form einer Verordnung erfolgt, die den Schutzzweck entsprechend den Erhaltungszielen bestimmt, die Gebietsbegrenzung festlegt und durch geeignete Gebote und Verbote sowie Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen die Einhaltung des Art. 6 FFH-RL sicherstellt (vgl. BVerwG, U.v. 8.1.2014 – 9 A 4/13 – juris Rn. 41). Die bei Erlass der Vogelschutzverordnung geltende – frühere – bayerische Rechtslage weicht von dem aus der Sicht des – derzeitigen – nationalen Rechts (vgl. insbesondere § 32 Abs. 3 BNatSchG) bestehenden Regelfall ab, ohne sich jedoch hierdurch zur europäischen Rechtslage in Widerspruch zu setzen.

674 Hiernach nicht entscheidungserheblich ist die klägerische Auffassung, die für das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ vorhandenen Sicherungsinstrumente seien in materieller Hinsicht nicht ausreichend. Schon aus diesem Grund ist der klägerische Antrag mit der Behauptung, die im Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz vom 31. Oktober 2013 genannten Sicherungsinstrumente seien nicht ausreichend, nicht entscheidungserheblich und mithin abzulehnen (Beweisantrag Nr. 12 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Darüber hinaus sind der Sache nach Rechts- bzw. Wertungsfragen angesprochen, die dem Tatsachenbeweis ohnedies nicht zugänglich sind. Nach dem Dargelegten bedarf es auch hinsichtlich der von

Klägerseite zu den Voraussetzungen eines Regimewechsels von der Vogelschutz-Richtlinie zur Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie mit der Anregung einer Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union formulierten Fragestellungen keiner weiteren Klärung (Vorlagefragen Nr. 4 Buchstaben a und b gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). In diesem Zusammenhang können schließlich die von Klägerseite hinsichtlich der Notwendigkeit einer Aufstellung von Managementplänen in ausgewiesenen Schutzgebieten sowie zur Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Ausweisung von Schutzgebieten aufgeworfenen Fragen (Vorlagefragen Nr. 7 Buchstaben a bis d und Nr. 9 Buchstaben a bis d gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013) mangels Entscheidungserheblichkeit offen bleiben.

675 Lediglich hilfsweise ist darauf zu verweisen, dass – unabhängig von der Frage der Voraussetzungen eines Regimewechsels von der Vogelschutz-Richtlinie zur Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie – die Mitgliedstaaten im Übrigen auch der Sache nach nicht verpflichtet sind, für jedes Schutzgebiet spezielle Verbote zu erlassen. Auch die Notwendigkeit des Erlasses positiver Maßnahmen hängt von der konkreten Lage im betreffenden Schutzgebiet ab. Schließlich kann auch nicht nur eine Regelung, die für jedes Schutzgebiet speziell ausgestaltet und geschaffen wurde, ein Gebiet wirksam schützen (vgl. EuGH, U.v. 14.10.2010 – C-535/07 – Slg. 2010, I-9483 Rn. 62, 63 und 66). Dies kann vielmehr auch eine vorhandene anderweitige – gleichwertige – Unterschutzstellung leisten. Nichts anderes ergibt sich auch aus Art. 13b Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG 2005, der zum Erlass der „erforderlichen“ speziellen Gebote und Verbote ermächtigt. Bei Gewährleistung eines gleichwertigen Schutzes kann eine spezielle Inschutznahme unterbleiben (Art. 13b Abs. 2 Satz 5 BayNatSchG 2005). Entsprechendes ergibt sich im Übrigen nach gegenwärtig geltendem Bundesrecht (§ 32 Abs. 4 BNatSchG).

676 Im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ ist eine in diesem Sinn hinreichende Unterschutzstellung gewährleistet. Weitere spezielle Gebote und Verbote sind jedenfalls nicht zwingend erforderlich. Zuvörderst ist insoweit auf die weitreichenden gebietsbezogenen gesetzlichen Schutzbestimmungen der §§ 33 und 34 BNatSchG bzw. die Vorgängerregelungen in Art. 13c BayNatSchG 2005 zu verweisen. Dieser bußgeldbewehrte Schutz (vgl. § 69 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG) wird sowohl hinsichtlich naturschutzfachlich herausgehobener örtlicher Bereiche, wie etwa den Naturschutzgebieten „Viehlaßmoos“ und „Vogelfreistätte Eittinger Weiher“, als auch hinsichtlich der für das Vogelschutzgebiet charakteristischen Wiesenbrüter zudem durch spezielle Schutzverordnungen ergänzt, deren Sachgerechtigkeit entgegen klägerischer Auffassung insbesondere nicht dadurch in Zwei-

fel steht, dass sie sich auf die maßgeblichen Teilräume des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ beziehen bzw. jahreszeitlich angepasste Regelungen treffen. Auf einen entsprechenden gerichtlichen Aufklärungsbeschluss vom 17. Oktober 2013 hin hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz mit Schreiben vom 31. Oktober 2013 die bestehenden Schutzregelungen im Einzelnen nachvollziehbar dargelegt und erläutert. Hierauf – und auf die diesbezüglichen Erörterungen in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 7.11.2013, S. 6ff.) – wird Bezug genommen. Zu den Schutzverordnungen treten vorliegend noch eine Reihe von zur Unterschutzstellung eines Gebiets nach Art. 13b Abs. 2 Satz 5 BayNatSchG 2005 ebenfalls geeigneter Maßnahmen des Vertragsnaturschutzes hinzu, die der Vertreter der höheren Naturschutzbehörde des Beklagten – wie auch die adäquate Vollzugspraxis der Naturschutzbehörden hinsichtlich der Unterschutzstellung des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ insgesamt – in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erläutert hat (vgl. Niederschrift vom 7.11.2013, S. 10).

677 Für die Frage, welches Schutzregime vorliegend zur Anwendung kommt, spielt im Übrigen auch die klägerische Auffassung keine Rolle, wonach im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ eine Reihe weiterer Arten als Erhaltungsziel – namentlich unter anderem die Vogelarten Dorngrasmücke, Feldschwirl, Sumpfrohrsänger oder Kuckuck – hätten aufgenommen werden müssen. Unbeschadet dessen sind jedoch auch keine rechtlich durchgreifenden Fehler des Beklagten bei der Festlegung der Erhaltungszielarten im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ ersichtlich. In der Rechtsprechung sowohl des Gerichtshofs der Europäischen Union als auch des Bundesverwaltungsgerichts ist zum einen hinreichend geklärt, dass sowohl die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie als auch die Vogelschutz-Richtlinie den Mitgliedstaaten bei der Gebietsauswahl einen naturschutzfachlichen Beurteilungsspielraum belässt. Dies gilt auch bei Flora-Fauna-Habitat-Gebieten mit prioritären Lebensraumtypen. Dementsprechend müssen sie zum anderen nicht den Schutz jedes im Gebiet vorhandenen, gegebenenfalls auch prioritären Lebensraumtyps unabhängig von seiner konkreten Schutzwürdigkeit als Erhaltungsziel festlegen (vgl. EuGH, U.v. 11.9.2001 – C-67/99 – Slg. 2001, I-05757 Rn. 33; U.v. 19.5.1998 – C-3/96 – Slg. 1998, I-3031 Rn. 60; BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 39 m.w.N.). Nichts anderes kann hinsichtlich der Aufnahme von nach der Vogelschutz-Richtlinie geschützten europäischen Vogelarten als Erhaltungszielarten innerhalb eines Europäischen Vogelschutzgebiets gelten. Auch insoweit kommt den Mitgliedstaaten ein naturschutzfachlicher, gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbarer Beurteilungsspielraum zu (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 46). Dies gilt zumal für Ar-

ten, die nicht in Anhang I V-RL genannt sind, hinsichtlich derer aber gemäß Art. 4 Abs. 1 V-RL besondere Schutzmaßnahmen anzuwenden sind.

678 Dafür, dass der Verordnungsgeber bei der Festlegung der Erhaltungszielarten seinen naturschutzfachlichen Beurteilungsspielraum überschritten hätte, ist vorliegend – auch nach ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 26.9.2013, S. 4ff. und S. 12ff.) – nichts ersichtlich. Zum einen verweist der Beklagte zu Recht darauf, dass das Erdinger Moos im sogenannten IBA-Verzeichnis, einem Verzeichnis der Gebiete, die für die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten in Europa von großer Bedeutung sind und das nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union hinsichtlich der Festlegung von Schutzgebieten als wissenschaftliches Beweismittel herangezogen werden kann, nicht enthalten ist (vgl. EuGH, U.v. 19.5.1998 – C-3/96 – Slg. 1998, I-3031 Rn. 68f.). Zum anderen konnte der Beklagte in der mündlichen Verhandlung in überzeugender Weise darlegen, dass die von Klägerseite als aufzunehmende Erhaltungszielarten insbesondere benannten, nicht in Anhang I V-RL gelisteten Arten Dorngrasmücke, Feldschwirl, Sumpfrohrsänger und Kuckuck bayernweit stark verbreitet sind und sich insoweit das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ zur Erhaltung dieser Arten keinesfalls aufdrängt (vgl. Niederschrift vom 26.9.2013, S. 13f.). Hinzu kommt, dass auch die Europäische Kommission die Meldesituation hinsichtlich bayerischer Vogelschutzgebiete ausweislich eines vom Beklagten dem Gericht vorgelegten Schreibens vom 10. April 2006 (S. 7) ausdrücklich als zufriedenstellend bezeichnet. Hinsichtlich der Situation im Erdinger Moos ist schließlich davon auszugehen, dass der bereits vorhandene Bestand des Verkehrsflughafens München bei der Gebietsausweisung des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ Berücksichtigung gefunden hat und deshalb in die entsprechenden naturschutzfachlichen Bewertungen eingegangen ist (vgl. BayVGH, U.v. 30.10.2007 – 8 A 06.40024 – juris Rn. 162).

679 Zusammenfassend bleibt nach allem festzuhalten, dass im entscheidungserheblichen Zeitpunkt des Erlasses des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses entgegen klägerischer Auffassung keinerlei Anhaltspunkte für die Annahme eines sogenannten faktischen Vogelschutzgebiets im Bereich des Nördlichen Erdinger Mooses bestehen. Anzuwenden ist deshalb das Schutzregime der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie nach Maßgabe der Erhaltungsziele der Vogelschutzverordnung für das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“. Nach § 3 Abs. 1 VoGEV sind Erhaltungsziele die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in Anlage 1 Spalte 6 für das jeweilige Gebiet aufgeführten Vogelarten – im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“

sind dies insgesamt 40 Vogelarten – sowie ihrer Lebensräume (insbesondere die Niedermoorlandschaft aus weithin offenen Mosaiken aus Grünland, Feuchtwiesen und Äckern sowie Niedermoorkomplexe aus Streuwiesen, Röhrichten und Großseggenrieden, Hochstaudenfluren, Gräben sowie kleineren und größeren Stillgewässern, teils durchsetzt mit Gebüschen und Baumgruppen oder Baumzeilen, als Brut-, Nahrungs-, Überwinterungs- und Durchzugsgebiet). An diesen Erhaltungszielen muss sich die weitere Prüfung ausrichten.

680 Eine Ausrichtung der rechtlichen Prüfung an weiteren, von der Schutzgebietsverordnung nicht erfassten Vogelarten, kommt demgegenüber nicht in Betracht. In der Rechtsprechung ist geklärt, dass dann, wenn der Schutz eines – auch prioritären – Lebensraumtyps nicht zu den Erhaltungszielen eines FFH-Gebiets gehört, die Verträglichkeitsprüfung bezogen auf diesen Lebensraumtyp auch nicht zu einem negativen Ergebnis führen kann (vgl. BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 36 m.w.N.). Entsprechendes muss hinsichtlich von nicht zu den Erhaltungszielen gehörenden Vogelarten in einem Europäischen Vogelschutzgebiet gelten, auf das – wie vorliegend – das Schutzregime der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie Anwendung findet.

681 Ob ein Projekt schließlich in tatsächlicher Hinsicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen kann, erfordert eine Einzelfallbeurteilung, die wesentlich von naturschutzfachlichen Feststellungen und Bewertungen abhängt. Um die projektbedingten Einwirkungen zutreffend auf ihre Erheblichkeit hin beurteilen zu können, hat die Verträglichkeitsprüfung deshalb in einem ersten Schritt eine sorgfältige Bestandserfassung und Bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile zu leisten. Auf dieser Basis sind sodann die Einwirkungen zu ermitteln und naturschutzfachlich zu bewerten (BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 68). Auch bei dieser Prüfung kommt es – nicht anders als bei der Lärmprognose (vgl. hierzu oben Ziff. 6.1) und der Prognose der Luftschadstoffbelastung (vgl. hierzu oben Ziff. 7.1) – auf die Verkehrsmenge an, die realistischerweise zu erwarten ist. Auch im naturschutzfachlichen Zusammenhang ist mithin nicht auf die technische Maximalkapazität eines um die geplante dritte Start- und Landebahn erweiterten Verkehrsflughafens oder auf eine worst-case-Betrachtung, sondern auf die nach der Luftverkehrsprognose im Prognosefall zu erwartenden Verkehrsmengen abzustellen (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 428; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 181, bestätigt durch BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris).

682 13.1.1.2 Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung ist mithin die Verträglichkeit des Projekts mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“. Erfasst und bewertet werden müssen die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile (vgl. BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 72). Ob ein Projekt das betreffende Schutzgebiet in seinen für die Erhaltungsziele bedeutsamen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen kann, ist anhand seiner Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Gebietsbestandteile zu beurteilen. Maßgebliches Beurteilungskriterium ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i FFH-RL. Ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben. Das gemeinschaftsrechtliche Vorsorgeprinzip, das in Art. 6 Abs. 3 FFH-RL seinen Niederschlag gefunden hat, verlangt allerdings nicht, die Verträglichkeitsprüfung auf ein "Nullrisiko" auszurichten. Ein Projekt ist vielmehr dann zulässig, wenn nach Abschluss der Verträglichkeitsprüfung kein vernünftiger Zweifel verbleibt, dass erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden (BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 94 m.w.N.; vgl. auch EuGH, U.v. 7.9.2004 – Rs. C-127/02 – Slg. 2004, I-7405 Rn. 58f.).

683 Die Erfassungs- und Bewertungsmethode der Verträglichkeitsprüfung ist hierbei nicht normativ festgelegt. Die Zulassungsbehörde ist also nicht auf ein bestimmtes Verfahren festgelegt. Auch hinsichtlich der Methodenwahl muss sie aber den für die Verträglichkeitsprüfung allgemein maßgeblichen Standard der „besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse“ einhalten. Untersuchungsmethoden, die in der Fachwissenschaft als überholt gelten, sind demnach unzulässig. Umgekehrt bestehen jedoch keine Einwände gegen eine fachwissenschaftlich anerkannte Untersuchungsmethode, wenn mit einer anderen, ebenfalls anerkannten Methode nicht voll übereinstimmende Ergebnisse erzielt würden (BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 73 m.w.N.; vgl. auch U.v. 6.11.2013 – 9 A 14.12 – NuR 2014, 262/265; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 91). Angesichts der Vielzahl von Arten, die in wechselnden Zusammensetzungen in einem Lebensraum bestimmten Typs vorkommen können, ist bei der konkreten Zuordnungsentscheidung mehr als Plausibilität und Stimmigkeit jedoch nicht erreichbar. Deshalb ist es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unabweisbar, die gerichtliche Kontrolle hinsichtlich der Bestandserfassung zurückzunehmen und der Behörde eine fachliche Einschätzungsprärogative zuzuerkennen. Angesichts der Vielzahl der Kriterien, ihrer relativen Offenheit und ihres Angewiesenseins auf die Ausfüllung durch außerrechtliche Einschätzungen gilt schließlich erst recht für die Bestandsbewertung, dass in sie

einer gerichtlichen Kontrolle nur eingeschränkt zugängliche Einschätzungen einfließen (BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 74).

684 Entgegen klägerischer Kritik ist es für das Gericht vorliegend nicht ersichtlich, dass die seitens der Beigeladenen durchgeführte Bestandserfassung der Brutvögel im Europäischen Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ diesen Anforderungen nicht gerecht würde. Hierbei ist zunächst klarzustellen, dass die ungeachtet der Großflächigkeit des Untersuchungsgebiets gewählte Methode der Revierkartierung die aufwendigste und zugleich genaueste unter mehreren anerkannten Erfassungsmethoden darstellt und das Auftreten von Fehlerquellen bei keiner Methode gänzlich vermieden werden kann. Ebenfalls allen Methoden gemeinsam ist, dass der exakte Bestand einer Vogelpopulation mit vertretbarem Aufwand in der Regel ohnedies nicht ermittelt werden kann (vgl. Südbeck u.a. [Hrsg.], Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands, Radolfzell 2005, S. 30ff.). Vor diesem Hintergrund geht das klägerische Petitum, es bedürfe einer „absolut korrekten“ Bestandserfassung, schon im Grundansatz zu weit.

685 Bei der Durchführung der gewählten Revierkartierung hat die Beigeladene den erforderlichen zeitlichen Aufwand nachvollziehbar an den Orientierungswerten der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebenen Technischen Vertragsbedingungen für landschaftsplanerische Leistungen im Straßen- und Brückenbau (Stand: Juli 2009) ausgerichtet, gegen deren Heranziehung auch das Bundesverwaltungsgericht keine Einwände erhebt (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 78f. und 85). Hiernach sind vier flächendeckende Begehungen mit jeweils vier Minuten pro Hektar bei gering strukturiertem Gelände – wie es im Erdinger Moos jedenfalls ganz überwiegend vorzufinden ist – als Orientierungswert vorzusehen (vgl. Technischen Vertragsbedingungen für landschaftsplanerische Leistungen im Straßen- und Brückenbau, S. 11, Ziff. 6.7.1). In dem bereits zitierten Handbuch zur Brutvogelerfassung wird – bei vollständiger Erfassung aller Arten – sogar lediglich ein Erfahrungswert für Grünland, Acker, Heide und Moor von maximal 2,1 Minuten pro Hektar angegeben (Südbeck u.a. [Hrsg.], Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands, Radolfzell 2005, S. 37). Vor diesem Hintergrund ist die klägerische Auffassung, die vorliegend herangezogenen Orientierungswerte der Technischen Vertragsbedingungen für landschaftsplanerische Leistungen im Straßen- und Brückenbau seien unzureichend, nicht nachvollziehbar.

686 Die der Revierkartierung zugrunde gelegten Maßgaben wurden auch tatsächlich eingehalten. Beigeladene und Beklagter vermochten im Rahmen ausführlicher Er-

örterung der Brutvogelerfassung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 8.10.2013, S. 4ff., insbesondere S. 8f.) in für das Gericht nachvollziehbarer Weise insbesondere darzutun, dass im Zeitraum von April bis Juni 2006 vier Begehungen zuzüglich einer Nachtbegehung stattgefunden haben und dass die jeweilige Begehungsdauer hinreichend war. Aus Klägersicht auf vermeintliche Defizite hinweisende Berechnungsergebnisse, die von Klägerseite aus internen Rohdaten der Beigeladenen abgeleitet werden, vermag das Gericht demgegenüber nicht als plausibel nachzuvollziehen. Soweit in diesem Zusammenhang weiter kritisiert wird, dass Geländekarten und Begehungsprotokolle nicht dokumentiert und Beobachtungsumstände nicht hinreichend dargelegt seien, ist darauf zu verweisen, dass es hinsichtlich der Modalitäten der Ergebnisdokumentation keine allgemein anerkannten Methodenstandards gibt und die untersuchten Flächen vorliegend in Karten hinreichend dokumentiert erscheinen. Hinsichtlich der von Klägerseite ebenfalls kritisierten unterschiedlichen Arbeitsweise der an der Revierkartierung beteiligten Bearbeiter – und einer sich hieraus nach Auffassung der Klägerseite ergebenden fehlenden Vergleichbarkeit von Ergebnissen – weist die Beigeladene in nachvollziehbarer Weise darauf hin, dass einzelnen Bearbeitern bzw. Bearbeitergruppen zugeordnete Teilgebiete des Untersuchungsraums sich in der Ausstattung der Örtlichkeit und entsprechend auch in ihrer Vogelfauna zum Teil erheblich unterscheiden. Darüber hinaus legt die Beigeladene in ebenfalls nachvollziehbarer Weise weiter dar, dass ein etwaiges bearbeiterabhängiges „Rauschen“ bei der Erfassung der Avifauna jedenfalls dadurch methodisch ausgeglichen worden ist, dass sowohl bei Brutnachweis, bei Brutverdacht als auch bei der Feststellung „möglicherweise brütend“ im Ergebnis von einem Brutbestand ausgegangen worden sei. Soweit von Klägerseite allgemein Methodenunterschiede bei einer Reihe im Auftrag der Beigeladenen durchgeführten weiteren ornithologischen Untersuchungen kritisiert werden, gilt es zu beachten, dass die im Zeitraum von 2007 bis 2010 durchgeführten ergänzenden Untersuchungen jeweils spezielle Fragestellungen zum Inhalt gehabt haben, die eine differenzierte methodische Herangehensweise nachvollziehbar rechtfertigen.

687 Auch die Besonderheiten des Untersuchungsraums – wie das bestehende Flughafengelände und der Verlauf der Bundesautobahn A 92 – haben durch die eingesetzten gebietskundigen Kartierer hinreichende Beachtung erfahren. Ebenso erscheint der gewählte Erfassungszeitraum nicht als defizitär, zumal insbesondere in Bezug auf spätheimkehrende Vogelarten eine worst-case-Betrachtung dergestalt erfolgt ist, dass man zur Annahme eines Brutreviers bereits eine Feststellung hat ausreichen lassen. Ergänzend zur Revierkartierung im Jahr 2006 wurden zudem

in den Jahren 2008, 2009 und 2010 weitere Kartierungen durchgeführt und Daten aus bereits vorhandenen Untersuchungen mit herangezogen. Die höhere Naturschutzbehörde des Beklagten hat Unstimmigkeiten bei der Bestandserfassung nach nachvollziehbarer Darlegung nicht festgestellt. Diesbezügliche Hinweise ergeben sich auch nicht aus dem im Auftrag des Beklagten aus Gründen der Qualitätssicherung erstatteten Gutachtens der Firma ********** vom Juli 2010, das die vom Gutachter der Beigeladenen erhobenen Daten im Übrigen selbst als Datengrundlage zur Bewertung der Bestände heranzieht (vgl. **********, Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München sowie in weiteren Probeflächen im EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“, Juli 2010, S. 32; vgl. hierzu auch Niederschrift vom 8.10.2013, S. 13ff.).

688 Hinreichend erfasst wurden auch die Bestände der von Klägerseite beispielhaft herausgehobenen Arten Wachtelkönig und Feldlerche. Hinsichtlich der Art Wachtelkönig wird von Klägerseite kritisiert, dass erst auf Rüge hin gezielt nach der Art gesucht worden sei. Defizite hinsichtlich der Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen werden jedoch nicht deutlich. Hinsichtlich der Art Feldlerche ist für das Gericht die klägerische Herangehensweise, aus im Zuge der Bestandserfassung gewonnenen internen Rohdaten der Gutachter, die der Natur der Sache nach gegenüber externen Dritten keiner autonomen Interpretation zugänglich sind, Schlussfolgerungen zu Defiziten bei der Bestandserfassung zu ziehen, nicht nachvollziehbar. Dies gilt auch für vermeintliche Defizite bei der Erfassung weiterer Vogelarten. Zu Recht hat der Vertreter der höheren Naturschutzbehörde des Beklagten in der mündlichen Verhandlung diesbezüglich darauf hingewiesen, dass Rohdaten ihrer Art nach noch nicht gesichtet, gewichtet und richtig eingeordnet sind und insoweit mit den Rohdaten allein vielfach nichts anzufangen ist. Insoweit ist maßgeblich, dass das Gutachten selbst keine Inkonsistenz aufweist (vgl. Niederschrift vom 8.10.2013, S. 11). Ohne dass es hierauf noch ankäme, zeigen im Übrigen die von der Beigeladenen bei weiteren Kartierungen in den Jahren 2008, 2009 und 2010 ermittelten Bestandszahlen der Art Feldlerche im Wesentlichen eine Konstanz auf dem bei den von Klägerseite kritisierten Erhebungen ermittelten Niveau des Jahres 2006 (vgl. Niederschrift vom 8.10.2013, S. 11). Der klägerische Beweisantrag hinsichtlich der Bestandserfassung zur Art Feldlerche war hiernach abzulehnen (Beweisantrag Nr. 9 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Die vorliegende Begutachtung zur Bestandserfassung der Art Feldlerche ist für die Überzeugungsbildung des Gerichts – auch unter dem Gesichtspunkt der hinreichenden Wahrung fachlicher Standards – geeignet. Insbe-

sondere durchgreifende methodische Mängel vermochten von Klägerseite nicht aufgezeigt zu werden und sind auch sonst nicht erkennbar.

689 Der weitere klägerische Hinweis auf Erfassungsdefizite bei den Arten Teichrohrsänger und Trauerschnäpper vermag ebenfalls nicht durchzugreifen. Hinsichtlich der Art Teichrohrsänger haben sowohl Beklagter als auch Beigeladene – ungeachtet einer Einzelbeobachtung eines Individuums durch den Gutachter der Beigeladenen – in der mündlichen Verhandlung ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, dass im Wirkbereich des Vorhabens mangels geeigneter Habitate (Röhrichtbestände) keine regelmäßigen Brutvorkommen bestehen (vgl. Niederschrift vom 10.10.2013, S. 8ff.). Hinsichtlich der Art Trauerschnäpper ist eine Fehlerhaftigkeit der Feststellung von fünf Brutrevieren nach nachvollziehbarer Darlegung ebenfalls nicht ersichtlich (vgl. Niederschrift vom 10.10.2013, S. 8ff.). Hinreichend erfasst wurden auch die im Erdinger Moos nicht brütenden Zug- bzw. Rastvögel, bei denen eine Zählung von Brutrevieren naturgemäß nicht möglich ist. Insoweit ist es nicht zu beanstanden, dass der Gutachter der Beigeladenen diesbezüglich in stärkerem Umfang als bei der Brutvogelerfassung auf in ausführlicher Weise über viele Jahre erhobene Sekundärdaten – die nach nachvollziehbarer fachlicher Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde des Beklagten einen hohen Informationsgehalt aufweisen – sowie auf Auskünfte ortskundiger Ornithologen und eigene bereits vorhandene Erfahrungen zurückgegriffen hat und die insoweit durchgeführten vorhabenbezogenen Erhebungen sich wegen der dortigen Vogelvorkommen vor allem auf die Gewässer des Flughafenumfelds mit 17 Einzelgewässern und Gewässerabschnitten erstreckt haben (vgl. Niederschrift vom 10.10.2013, S. 7).

690 Auch die Terminierung der vom Gutachter der Beigeladenen durchgeführten Begehungen – von Anfang April bis Ende Juni – erscheint nach den nachvollziehbaren Darlegungen des Beklagten wie der Beigeladenen sachgerecht. Es fehlt hiernach auch nicht an einer erforderlichen frühen Begehung unter anderem zur Erfassung von Spechten. Nach allgemein anerkannten Methodenstandards (vgl. Südbeck u.a. [Hrsg.], Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands, Radolfzell 2005, S. 49) bedarf es in Offenlandschaften und Röhrichten – wie im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ – in der Regel keiner Kontrolle bereits in der zweiten Märzhälfte. Nach den nachvollziehbaren Darlegungen insbesondere der Beigeladenen fehlt es darüber hinaus auch nicht an erforderlichen späten Begehungen. Hiernach beginnt bei keiner im Untersuchungsraum relevanten Art der erweiterte Erfassungszeitraum erst mit der zweiten Maidekade.

Selbst der empfohlene engere Erfassungszeitraum beginnt hiernach nur bei zwei vorliegend bedeutsamen Brutvogelarten des Gebiets erst mit der zweiten Maidekade (Wachtelkönig und Drosselrohrsänger). Hinsichtlich der genannten Vogelarten kommt schließlich hinzu, dass der Bestand des Wachtelkönigs ergänzend seit 2007 zwei mal mit speziell angepasster Methodik erhoben wurde und die wenigen Brutgebiete des Drosselrohrsängers im Gebiet bereits vor Beginn der Kartierarbeiten bekannt gewesen sind.

691 Von Klägerseite behauptete weitere Erfassungsdefizite namentlich hinsichtlich der Art Bekassine können im Übrigen jedenfalls insoweit außer Betracht bleiben, als eine negative Berührung der Art – wie von Zug- und Rastvogelvorkommen insgesamt – durch das strittige Vorhaben nicht deutlich geworden ist. Entgegen klägerischer Auffassung erscheinen dem Gericht die ausführlichen Darlegungen der höheren Naturschutzbehörde des Beklagten und ergänzend des Gutachters der Beigeladenen als widerspruchsfrei und nachvollziehbar, wonach (abgesehen von den Gewässerbereichen im Flughafenumfeld) Zug- bzw. Rastvögel hauptsächlich in der Nördlichen Lüsse – und mithin außerhalb des Wirkbereichs des Vorhabens – vorkommen. Hintergrund hierfür ist, dass im Bereich der Nördlichen Lüsse das Nahrungsangebot für viele Vogelarten günstig ist und dort Strukturen existieren, die sich für den zeitlich nur beschränkten Aufenthalt als geeignet erweisen. Die von Klägerseite in diesem Zusammenhang im Klageverfahren behauptete Einzelbeobachtung von etwa 300 Bekassinen im Bereich der Südlichen Lüsse wurde nach unwidersprochener Darstellung des Gutachters der Beigeladenen demgegenüber nicht publiziert und stand auch sonst für die Beigeladene und den Beklagten im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses nicht zur Verfügung (vgl. zum Ganzen insbesondere Niederschrift vom 29.10.2013, S. 5ff.; vgl. auch Niederschriften vom 15.10.2013, S. 9f., vom 17.10.2013, S. 9f., und vom 22.10.2013, S. 5). Nach allem war der klägerische Beweisantrag hinsichtlich des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ als Rast-und Überwinterungsplatz abzulehnen (Beweisantrag Nr. 1 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen zum Vorkommen von Zugvögeln und deren Betroffenheit durch das planfestgestellte Vorhaben im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ wurden nicht ernsthaft erschüttert. Durchgreifende Ermittlungsdefizite oder Widersprüchlichkeiten wurden nach Auffassung des Senats weder vom Kläger hinreichend substanziiert dargelegt noch sind solche sonst ersichtlich.

692 Soweit die Klägerseite noch darauf hinweist, für ein 195 Hektar großes Gebiet südlich der südlichen Bahn sei unklar, in welchem Rahmen die vorliegenden Daten erhoben worden seien, legt die Beigeladene nachvollziehbar dar, dass das betreffende Gebiet Teil einer Kartiergebietserweiterung ist, in der 2007 nachkartiert wurde. Soweit die Klägerseite schließlich vorträgt, eine Fläche von 125 Hektar des Vogelschutzgebiets östlich des Flughafens sei nicht untersucht worden, verweist die Beigeladene nachvollziehbar darauf, dass die maßgebliche Fläche (Moorrest Kühstratt mit Umfeld westlich von Eitting) außerhalb des sogenannten engeren Kartiergebiets liegt und das Kartiergebiet unter Berücksichtigung der am weitesten reichenden Projektwirkungen festgelegt worden ist. Auch der Beklagte schließt eine Betroffenheit dieser Teilfläche durch vorhabenbedingte Auswirkungen nachvollziehbar aus.

693 13.1.1.3 Mit Blick auf die Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ führt das planfestgestellte Vorhaben nach den Feststellungen des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der nach § 3 Abs. 1 VoGEV i.V.m. Anlage 1 Spalte 6 geschützten Vogelarten Feldlerche, Flussregenpfeifer, Grauammer, Großer Brachvogel, Kiebitz, Pirol, Trauerschnäpper, Wachtel, Wachtelkönig sowie Wiesenschafstelze zu erheblichen Beeinträchtigungen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1485 und 1582). Demgegenüber erkennt der Planfeststellungsbeschluss bei den geschützten Vogelarten Beutelmeise, Drosselrohrsänger, Kornweihe, Rohrweihe, Schilfrohrsänger, Schnatterente, Teichrohrsänger, Wasserralle, Wiesenweihe und Blaukehlchen wegen sehr geringer (Verlust unter einem Prozent in Relation zur Schutzgebietspopulation) bzw. – betreffend die Art Blaukehlchen – geringer Betroffenheit (ein bis zwei Prozent Verlust in Relation zur Schutzgebietspopulation) keine vorhabenbedingte erhebliche Beeinträchtigung (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1484 und 1582). Soweit sich Erhaltungszielarten derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden, wird die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nach den Feststellungen des Beklagten nicht vereitelt, da im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ noch ausreichend Raum für eine Optimierung geeigneter Flächen zur Verfügung steht. Namentlich für die im Vogelschutzgebiet besonders bedeutsamen und zugleich erheblich beeinträchtigten Arten Kiebitz und Großer Brachvogel kommen hiernach unter anderem an das Viehlaßmoos angrenzende, vom planfestgestellten Vorhaben nicht betroffene Flächen in Betracht (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1486).

694 Diesen Feststellungen liegen auch nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung insgesamt keine maßgeblichen unzutreffenden Tatsachenannahmen oder ge-

richtlich zu bemängelnde fachliche Fehleinschätzungen zugrunde. Der Beklagte geht bei der Verträglichkeitsprüfung auch nicht von fehlerhaften, sondern von den dargestellten (vgl. Ziff. 13.1.1.1 und Ziff. 13.1.1.2), auch durch das Gericht zugrunde gelegten rechtlichen Maßstäben aus (vgl. hierzu auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1287ff.). Zutreffende rechtliche Maßstäbe wendet der Beklagte auch insoweit an, als er bei der Bewertung der Erheblichkeit einer Beeinträchtigung im Sinn des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL einen Bagatellvorbehalt annimmt. Zwar ist im Grundsatz jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich (vgl. BVerwG, U.v. 17.1.2007 – 9 A 20.05 – BVerwGE 128, 1 Rn. 41). Dieser Grundsatz bedeutet jedoch mit Blick auf den auch im europäischen Recht wurzelnden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (vgl. Art. 5 Abs. 1 Satz 2 EUV) nicht, dass es unstatthaft wäre, Bagatellschwellen heranzuziehen, unterhalb derer eine erhebliche Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels auszuschließen ist. Dieser Vorbehalt kann, da es sich um einen allgemeinen Gedanken handelt, sowohl bei direkten Flächenverlusten (vgl. BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 124) als auch bei mittelbaren Einwirkungen auf einen Lebensraum zum Tragen kommen (vgl. BVerwG, B.v. 10.11.2009 – 9 B 28/09 – DVBl. 2010, 176 Rn. 8). Wann eine Einwirkung hiernach Bagatellcharakter hat, ist eine zuvörderst naturschutzfachliche Frage (BVerwG, U.v. 14.4.2010 – 9 A 5/08 – BVerwGE 136, 291 Rn. 93). Vor diesem Hintergrund ist auch der auf die Behauptung eines abweichenden bzw. eines unzutreffenden rechtlichen Maßstabs im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss gestützten klägerischen Anregung, dem Gerichtshof der Europäischen Union diesbezüglich eine Frage zur Auslegung des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL vorzulegen, schon im Ansatz nicht zu folgen (Vorlageanregung Nr. 8 Buchstaben a und b gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013).

695 13.1.1.3.1 Von Klägerseite werden gegen die Annahmen des Beklagten zur Erheblichkeit der Beeinträchtigung von Erhaltungszielen sowohl übergreifende als auch auf einzelne Erhaltungszielarten bezogene Einwände erhoben. Die von Klägerseite hinsichtlich übergreifender Fragestellungen vorgetragenen Einwände vermögen die für das Gericht nachvollziehbaren Annahmen des Beklagten nicht zu erschüttern (zu Einwänden hinsichtlich einzelner Erhaltungszielarten siehe unten Ziff. 13.1.1.3.2). Insbesondere wird insoweit auch nicht ersichtlich, dass weitere Erhaltungszielarten durch vorhabenbedingte, vom Beklagten unzureichend gewürdigte Wirkfaktoren einer erheblichen Beeinträchtigung unterlägen.

696 Hinsichtlich des nicht unerheblichen Flächenverbrauchs des planfestgestellten Vorhabens, das mit einer vollständigen Versiegelung einer Fläche von 7,3 Prozent des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ verbunden ist, ist insoweit

klarstellend festzuhalten, dass der Beklagte für den Bereich der geplanten dritten Start- und Landebahn von einem Totalverlust der Habitate der betroffenen Erhaltungszielarten – und damit der maximal denkbaren Beeinträchtigung – ausgegangen ist. Soweit klägerische Einwendungen dies übersehen, gehen sie ins Leere.

697 Bezüglich der auch in der mündlichen Verhandlung umfassend erörterten Auswirkungen des im Prognosefall vorhabenbedingt zu erwartenden Fluglärms auf die Avifauna (vgl. Niederschrift vom 10.10.2013, S. 10ff.) legt der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss in nachvollziehbarer und von Klägerseite nicht maßgeblich erschütterter Art und Weise dar, dass sich negative Wirkungen im Planungsfall nicht ergeben (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1308ff.). Grundlage hierfür sind die ebenfalls nachvollziehbaren, seitens der Beigeladenen in Auftrag gegebenen fachgutachterlichen Untersuchungen (vgl. insbesondere ******* *******, Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP, 23.8.2007, S. 37f.) Nachvollziehbar und dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand entsprechend wird insbesondere festgestellt, dass sich negative Lärmauswirkungen für die Avifauna insbesondere aus der Überdeckung (sogenannte Maskierung) von Lautäußerungen bzw. Gesängen ergeben und es insoweit zur Vermeidung negativer Auswirkungen maßgeblich auf hinreichend lange Lärmpausen ankommt. Solche Lärmpausen sind beim diskontinuierlich auftretenden Fluglärm – anders als beim von stark befahrenen Straßen ausgehenden Straßenverkehrslärm – grundsätzlich vorhanden. Die vorhandene Habitateignung fluglärmbelasteter Gebiete zeigt sich zudem vorliegend nicht zuletzt auch darin, dass die bestehenden Flughafenwiesen des Verkehrsflughafens München und dessen unmittelbares Umfeld Vogelgemeinschaften von hoher Bedeutung beherbergen, die zur Ausweisung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ geführt haben, obwohl die entsprechenden Bereiche bereits gegenwärtig (seit gut zwei Jahrzehnten) häufig und zum Teil in niedrigen Höhen überflogen werden und dementsprechend zeitweilig starken Fluglärmimmissionen ausgesetzt sind.

698 Vor diesem Hintergrund und ausgehend von erhobenen Messwerten zum Betrieb des bestehenden Flughafens nimmt der Beklagte im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss in nachvollziehbarer Weise an, dass bei einer fluglärmbedingten Störzeit von gut 16 Minuten pro Stunde in jedem Fall eine ausreichende Kommunikationsmöglichkeit für die Vogel-Individuen gegeben ist. In ebenfalls nachvollziehbarer Weise verweist der Planfeststellungsbeschluss hierbei jedoch darauf, dass dieser Wert keinen Schwellenwert bzw. keinen Grenzwert darstellt, bei dessen Überschreitung ohne Weiteres mit einer Beeinträchtigung der Avifauna zu rechnen ist. Vielmehr handelt es sich bei diesem Wert um eine Bagatellschwelle,

bis zu der jedenfalls keine erkennbaren fluglärmbedingten negativen Effekte auf die Vogelwelt ausgelöst werden. Die im Prognosefall maximal erwartete Störzeit überschreitet die Bagatellschwelle und beträgt knapp 26 Minuten pro Stunde oder 43 Prozent (Pausenzeit 57 Prozent). Jedoch ergibt sich nach naturschutzfachlicher Einschätzung des Beklagten hieraus keine spezifische erhebliche Beeinträchtigung der Avifauna (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1311f.).

699 Dieses Ergebnis wird vom ****** ******** *** ********** in der auch im Planfeststellungsbeschluss zitierten Studie „Vögel und Verkehrslärm“ vom November 2007 in grundsätzlicher Hinsicht bestätigt. Nach dieser Studie, die den aktuellen fachwissenschaftlichen Erkenntnisstand widerspiegelt (vgl. BVerwG, U.v. 3.5.2013 – 9 A 16/12 – BVerwGE 146, 254 Rn. 71), kann gesichert davon ausgegangen werden, dass eine fluglärmbedingte Stördauer von zwölf Minuten pro Stunde einerseits keinerlei erkennbare negative Effekte auf die Vogelwelt auslöst. Andererseits wird es die Aufgabe weiterer, Beigeladener und Beklagtem im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht abzuverlangender Forschung sein, die Anzahl und die Dauer der Störereignisse zu ermitteln, ab denen eine kritische Schwelle überschritten wird (vgl. ****** ******** *** **********, Vögel und Verkehrslärm, November 2007, S. 202; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 152f.).

700 Ausgehend von diesem fachwissenschaftlichen Erkenntnisstand haben die von der Beigeladenen beauftragten Gutachter im Rahmen einer umfangreichen Wirkungsanalyse – und unter Einrechnung eines Sicherheitsaufschlags von fünf Prozentpunkten – in nachvollziehbarer Weise eine Unerheblichkeitsschwelle hinsichtlich der Wirkungen des Fluglärms bei einer mittleren Pausenzeit von 63 Prozent angenommen, bei deren Wahrung negative Wirkungen auf Brutvogelbestände am jeweiligen Wirkort ausgeschlossen werden können (vgl. **** **, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. SLB, 7.4.2011, S. 22). Die Vorgehensweise bei dieser Wirkungsanalyse – ausgehend von den wissenschaftlichen Erkenntnissen des ****** ********* *** ********** zum Verkehrslärm an Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von unter 10.000 Kraftfahrzeugen/24h und den an einer solchen Straße festzustellenden Lärmpausen – hat der Gutachter der Beigeladenen in für den Senat gut nachvollziehbarer Weise im Rahmen der mündlichen Verhandlung umfassend erläutert (vgl. Niederschrift vom 10.10.2013, S. 12ff.). Bei dieser Analyse hat der Gutachter insbesondere auch die unterschiedliche Lärmempfindlichkeit der betroffenen Vogelarten und namentlich die besondere Empfindlichkeit von Vogelarten, die zur Partnerfindung auf Gesänge angewiesen sind (wie zum Beispiel die Art Drosselrohrsänger),

beachtet (vgl. **** **, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. SLB, 7.4.2011, S. 24ff.). Schließlich vermochte der Gutachter auch deutlich zu machen, dass die bei Straßen in einem Randstreifen in bestimmter Breite anzunehmende Minderung der Habitatqualität nicht auf Lärmeinwirkungen, sondern auf die Kollisionsgefahr von Vögeln mit Straßenverkehrsteilnehmern zurückgeht und insoweit nicht auf die Fluglärmsituation zu übertragen ist.

701 Im Planungsfall ergibt sich – wie bereits dargelegt – als Ergebnis der Untersuchungen des Gutachters der Beigeladenen eine minimale Pausenzeit von 57 Prozent (entspricht einer Störzeit von 43 Prozent) und mithin ein Wert, der die bei einer mittleren Pausenzeit von 63 Prozent ermittelte Unerheblichkeitsschwelle geringfügig unterschreitet. Hierbei hat der Gutachter auch den Bodenlärm des Flughafens als kontinuierliche Lärmquelle in die Berechnungen einbezogen. Nach allem erscheint die Auffassung des naturschutzfachlich beratenen Beklagten, dass es angesichts der vorliegend im Planungsfall zu erwartenden, geringfügig unterhalb der Unerheblichkeitsschwelle liegenden Pausenzeit zu keiner Verkürzung der fluglärmarmen Zeit in einem Ausmaß kommt, die für die Kommunikation der maßgeblichen Vogelarten nicht mehr ausreichen würde, als nachvollziehbar und im Einklang mit dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis. Beigeladene und Beklagter konnten darüber hinaus auch verdeutlichen, dass sich bei lärmbetroffenen Vögeln relativ rasch Gewöhnungseffekte einstellen und physiologische Schädigungen betroffener Vögel – deren Gesänge bisweilen selbst einen hohen Schalldruck erzeugen können (110 dB beim Ruf des Wachtelkönigs) – selbst in Anbetracht hoher Einzelschallereignisse nicht zu erwarten sind (vgl. Niederschrift vom 10.10.2013, S. 15). Gegenteilige konkrete Anhaltspunkte ergeben sich auch aus dem Vortrag der Klägerseite nicht. Hiernach war der klägerische Beweisantrag zur Frage der physiologischen Schädigung von Vögeln durch den Lärm startender Flugzeuge abzulehnen (Beweisantrag Nr. 10 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen zur Wirkung des Fluglärms auf Vögel wurden nicht ernsthaft erschüttert. Zudem verfügt der Beweisantrag über keine hinreichende tatsächliche Grundlage.

702 Soweit die Klägerseite die Behauptung aufstellt, dass auf Flächen mit einer Lärmbelastung in Höhe eines äquivalenten Dauerschallpegels von mehr als 55 dB(A) von einer erheblichen Störung der Vögel auszugehen sei bzw. dass der „pauschale“ Ansatz eines Schwellenpegels von 55 dB(A) einer Reihe von lärmempfindlichen Vogelarten (wie Wachtel, Wachtelkönig, Drosselrohrsänger, Rohrschwirl und Tüpfelsumpfhuhn) nicht gerecht werde, ist für diese Annahmen eine hinreichende wissenschaftliche Fundierung nicht ersichtlich. Vielmehr folgt der Beklagte in

nachvollziehbarer Weise dem wissenschaftlichen Ansatz des vom ****** ******** *** ********** zum Thema Lärm und Avifauna anlässlich des Ausbaus des Flughafens Frankfurt am Main erstellten Gutachtens (vgl. hierzu HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 147); danach kann die Grenze zwischen Störzeiten und Ruhepausen (Zeiten, in denen die akustische Wahrnehmung auch empfindlicher Vogelarten durch Fluglärm nicht signifikant eingeschränkt wird) bei einem Schwellenpegel von 55 dB(A) gezogen werden (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1315ff.). Der Wert von 55 dB(A) erscheint im Übrigen vor dem Hintergrund, dass im Planfeststellungsbeschluss zur Errichtung einer vierten Landebahn für den Verkehrsflughafen Frankfurt am Main eine Unterbrechung der Kommunikation der Avifauna gerichtlich unbeanstandet erst ab einem Maximalpegel von 65 dB(A) angenommen wurde, als jedenfalls konservativ (vgl. HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 146f., bestätigt durch BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris). Dafür, dass die Schallwirkung von Wirbelschleppen (deren Auswirkungen auf die Avifauna sogleich gesondert behandelt werden) anknüpfend an den vorliegenden Zusammenhang von Lärmwirkungen auf Vögel von signifikanter Bedeutung ist, ergeben sich schließlich keinerlei konkrete Anhaltspunkte.

703 Maßgebliche Fehleinschätzungen des Beklagten sind auch hinsichtlich der Auswirkungen vorhabenbedingten Straßenlärms auf die Avifauna nicht ersichtlich. Insbesondere der klägerische Hinweis, wonach die planfestgestellte Verlegung der Staatsstraße 2084 zu einer erheblichen Störung von Brut- und Gastvögeln im Bereich der bestehenden nördlichen Start- und Landebahn führe, zielt jedenfalls insoweit ins Leere, als der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss ohnedies von einer Zerstörung der Vogelreviere in den von der Verlegung der Staatsstraße 2084 betroffenen Bereichen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ (im Umgriff der „Umhüllenden“ mit einem Radius von 100 Metern; vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1481f.) ausgeht (vgl. zum Ganzen auch **** **, Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn, 12.4.2011). Soweit die Eignung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Straßenlärm in Rede steht, ist auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziff. 13.1.4.3 zu verweisen.

704 Der Planfeststellungsbeschluss wird auch der Frage einer erhöhten Mortalität von Vögeln durch die Wirkungen von Wirbelschleppen (vgl. hierzu oben Ziff. 9.3) nachvollziehbar gerecht (vgl. Planfeststellungsbeschluss, insbesondere S. 1511f. und S. 1532f.). Das von Klägerseite behauptete grundsätzliche Bewertungsdefizit

liegt nicht vor. Vielmehr vermochten Beigeladene und Beklagter auch in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften vom 10.10.2013, S. 16f., und vom 15.10.2013, S. 5) nachvollziehbar aufzuzeigen, dass verfügbare Erkenntnismittel weitreichend ausgeschöpft wurden, wobei in der einschlägigen Literatur Angaben zu Vögeln als Wirbelschleppenopfern nach den unwidersprochenen Angaben des Gutachters der Beigeladenen nicht feststellbar sind. Dessen ungeachtet wurde die Möglichkeit, dass Vögel im Einzelfall durch Wirbelschleppen auch außerhalb des Bereichs der geplanten dritten Bahn – wo ohnedies ein Totalverlust der Vogelpopulationen angenommen wurde – zu Schaden kommen, nicht verkannt. Insbesondere hat der Gutachter im Jahr 2006 von Flugzeugen überflogene Bereiche der Isarauen und nicht überflogene Vergleichsbereiche mit Blick auf die Wirbelschleppenproblematik untersucht. Bei den im Bereich der Isarauen anzutreffenden Überflughöhen von 147 Metern bis 181 Metern konnten im Verhältnis zu den nicht überflogenen Bereichen Auffälligkeiten jedoch nicht festgestellt werden. Entsprechende Ergebnisse haben im Übrigen auch bereits eingehende Beobachtungen im Umfeld des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main erbracht (vgl. hierzu HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 418).

705 Bei Verwirklichung der geplanten dritten Start- und Landebahn sind nach insoweit unwidersprochenen Angaben des Beklagten in den maßgeblichen Bereichen der Isarauen, des Eittinger Weihers und des Gutbrodweihers, in denen Vogelvorkommen überflogen werden, mit dem Betrieb auf der geplanten dritten Bahn zusammenhängende Überflüge nicht unter 200 Metern zu erwarten. Hinsichtlich der Wirkkraft von Wirbelschleppen in Bodennähe, namentlich hinsichtlich der von Klägerseite befürchteten negativen Einwirkung auf Vogelnester, ist festzuhalten, dass diese Wirkkraft über einen stürmischen Wind nicht hinausreicht und in ihrer Charakteristik einer herkömmlichen Windböe ähnlich ist (vgl. oben Ziff. 9.3; vgl. auch **. ****** ****/**. *****. ***** *********, Gutachten zum Gefährdungspotenzial durch Wirbelschleppen an der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München, S. 13). Die klägerische Behauptung zahlreicher täglicher Wirbelschleppen mit Orkanstärke erscheint demgegenüber nicht nachvollziehbar. Vor diesem Hintergrund war der klägerische Beweisantrag zur etwaigen Zerstörung von Vogelnestern durch Wirbelschleppen abzulehnen (Beweisantrag Nr. 6 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Die vorliegend angestellten Untersuchungen sowohl zur Wirkung von Wirbelschleppen im Allgemeinen als auch zur etwaigen Einwirkung von Wirbelschleppen auf Vögel und deren Habitate im Wirkbereich der geplanten dritten Start- und Landebahn im Besonderen wurden nicht ernsthaft er-

schüttert. Dem Beweisantrag fehlt es zudem an einer hinreichenden tatsächlichen Grundlage.

706 Vom Beklagten auch in naturschutzfachlicher Hinsicht umfassend gewürdigt wurde die Problematik des Vogelschlags (vgl. hierzu auch oben Ziff. 9.2). Auch in diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass der Beklagte ohnedies – wie innerhalb des Bereichs der sogenannten „Umhüllenden“ im Nahbereich des planfestgestellten Vorhabens insgesamt – von einem Totalverlust der Fauna ausgeht (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1481). Auf die Erheblichkeit der Beeinträchtigung der Avifauna durch einzelne Maßnahmen zur Wahrung der Flugsicherheit im Vorhabenbereich kommt es insoweit nicht an. Für erhebliche Beeinträchtigungen durch Vogelschlag außerhalb dieses Bereichs ist demgegenüber nach den nachvollziehbaren Darlegungen des Beklagten nichts ersichtlich. Insgesamt vermochte der Beklagte vielmehr aufzuzeigen, dass im Ergebnis gesichert ausgeschlossen werden kann, dass es durch diesbezügliche Maßnahmen der Tiergefahrenabwehr zu erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielarten kommt. Hinzu kommt, dass die von Klägerseite kritisierten aktiven Maßnahmen zur Vergrämung von Vögeln ausschließlich im Bereich der bestehenden und der geplanten Flughafenwiesen sowie des weiteren Flughafengeländes selbst vorgesehen sind (zur Kohärenzsicherung siehe unten Ziff. 13.1.4.2). Dessen ungeachtet verweist der Beklagte jedoch auch nachvollziehbar darauf, dass die nur vereinzelt und im Gefahrenfall ergriffenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgebietspopulationen führen. Soweit in diesem Kontext auch die umfangreichen und in der mündlichen Verhandlung (vgl. insbesondere Niederschrift vom 8.10.2013, S. 13ff.) ausführlich erörterten Untersuchungen zum derzeitigen Vorkommen und den gegenwärtigen Habitatbedingungen der im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ bedeutsamen Arten Kiebitz und Großer Brachvogel im Bereich der bestehenden Flughafenwiesen in Rede stehen, geht es mit Bezug auf das planfestgestellte Vorhaben maßgeblich um die Frage der Eignung der zukünftigen Flughafenwiesen für Kohärenzsicherungsmaßnahmen und wird demgemäß weiter unten erörtert (siehe hierzu Ziff. 13.1.4.3; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1509).

707 Erhebliche Beeinträchtigungen außerhalb des Bereichs der „Umhüllenden“ ergeben sich auch nicht im Hinblick auf die auch in der mündlichen Verhandlung erörterte, planfestgestellte Grundwasserabsenkung um 0,5 Meter. Namentlich konkrete Anhaltspunkte dafür, dass sich negative Auswirkungen insbesondere für Wiesenbrüterarten – nicht zuletzt für die Art Wachtelkönig – ergeben, hat das Verfah-

ren nicht erbracht. Die geplante Grundwasserabsenkung beschränkt sich in nachvollziehbarer Weise im Wesentlichen auf den Flughafenbereich. Der Bereich der Grundwasserabsenkung mit mehr als zehn Zentimetern Tiefe reicht nur ungefähr 50 bis 100 Meter über den geplanten nördlichen Flughafenzaun hinaus (vgl. Niederschrift vom 15.10.2013, insbesondere S. 9f.; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1300ff., zur Betroffenheit der Art Wachtelkönig S. 1567f.). Von Klägerseite behauptete, planabweichende Grundwasserabsenkungen im Bereich des bereits bestehenden Flughafensystems können hierbei zulasten des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses schon im Ansatz keine Rolle spielen. Ungeachtet dessen wurde das Grundwassermodell der Beigeladenen fachbehördlich vom Wasserwirtschaftsamt München geprüft und als belastbar eingestuft (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1301; vgl. auch bereits oben Ziff. 11.3 und Ziff. 11.4). Substanziierte Einwände gegen dieses Prüfungsergebnis wurden klägerischerseits nicht erhoben. Darüber hinaus kommt nach ständiger Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs amtlichen Auskünften und Gutachten des Wasserwirtschaftsamts eine hervorgehobene Bedeutung zu, da diese auf jahrelanger fachlicher Bearbeitung eines bestimmten Gebiets und nicht nur auf der Auswertung von Aktenvorgängen im Einzelfall beruhen (vgl. nur BayVGH, B.v. 9.1.2014 – 8 ZB 12.1264 – juris Rn. 7 m.w.N.). Eine solche qualifizierte Widerlegung, die regelmäßig nur durch ein Sachverständigengutachten möglich ist, ist erst recht nicht ersichtlich.

708 Nicht hinreichend substanziiert oder sachlich nicht zutreffend sind auch weitere klägerische Einwände zur Ermittlung und Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“. Namentlich gilt dies etwa hinsichtlich der nach klägerischer Darstellung nicht hinreichend betrachteten Auswirkungen von Aktivitäten in der Bauphase (vgl. hierzu die detaillierte und nachvollziehbare Darstellung bei ******* *******, Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP, 23.8.2007, S. 105ff.) oder der Ausbringung von Erdaushub im Bereich des Vogelschutzgebiets, für den der Beklagte durch Nebenbestimmungen in nachvollziehbarer Weise hinreichend sicherstellt, dass ökologisch wertvolle Flächen nicht maßgeblich beeinträchtigt werden (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 167 und S. 2084). Der Beklagte legt auch nachvollziehbar dar, dass er die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen der Kiesnutzung, insbesondere den hierdurch hervorgerufenen Verkehr mit Baufahrzeugen, ebenfalls berücksichtigt hat. Die jeweiligen Kiesabbauvorhaben selbst sind demgegenüber nicht Gegenstand der streitgegenständlichen Planfeststellung. Schließlich zeigt die Klägerseite schon nicht substanziiert auf, im Hinblick auf wel-

che noch unberücksichtigt gebliebenen weiteren Beeinträchtigungen zulasten der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ es einer geforderten kumulativen Betrachtung von Wirkfaktoren bedürfte.

709 13.1.1.3.2 Ebenfalls nicht durchzugreifen vermögen weitere, speziell auf einzelne Erhaltungszielarten des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ bezogene klägerische Einwände zur Ermittlung und Bewertung der Erheblichkeit diesbezüglicher Beeinträchtigungen. Dies gilt sowohl hinsichtlich derjenigen Erhaltungszielarten, bei denen der Planfeststellungsbeschluss von einer erheblichen Beeinträchtigung durch das Vorhaben ausgeht, als auch hinsichtlich derjenigen Erhaltungszielarten, bei denen nach Auffassung des Beklagten keine als erheblich zu bewertende Beeinträchtigung durch das planfestgestellte Vorhaben zu erwarten ist.

710 Der Planfeststellungsbeschluss geht bei der Art Kiebitz, die vorhabenbedingt erheblich beeinträchtigt wird, von einem ungünstigen Erhaltungszustand im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ aus. Dem Schutzgebiet wird zugleich eine hohe Bedeutung für die Erhaltung der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet beigemessen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1497). Der Planfeststellungsbeschluss stellt den anlagebedingten Verlust von 104 der etwa 500 vorhandenen Reviere des Kiebitz durch Überformung (befestigte Flächen, Straßen, technische Einrichtungen; 85 Reviere), durch Grundwasserabsenkung (15 Reviere) sowie – in geringfügigem Maße – durch die Kulissenwirkung von Geländeaufschüttungen im Bereich des Aussichtshügels Attaching-Süd (4 Reviere; vgl. hierzu auch oben Ziff. 11.1 und Ziff. 12.1.2) fest (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1500ff.). Straßenverkehrsbedingt nimmt der Planfeststellungsbeschluss noch einen einzelnen Revierverlust an der Kreisstraße ED 5 an (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1512ff.). Von Klägerseite wurden diese Annahmen nicht hinreichend substanziiert infrage gestellt. Namentlich hinsichtlich der auch in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 15.10.2013, S. 9ff.) erörterten Auswirkungen der planfestgestellten Grundwasserabsenkung hat der Beklagte die voraussichtlichen Auswirkungen auf die Kiebitzpopulation insbesondere im Bereich der derzeitigen Nordbahn nicht übersehen und dort einen Verlust von acht bis zehn Brutrevieren angenommen. Auch die künftige Mittellage der derzeitigen Nordbahn hat hierbei Berücksichtigung gefunden. Die in der mündlichen Verhandlung (vgl. insbesondere Niederschrift vom 8.10.2013, S. 13ff.) ausführlich erörterte Frage der aktuellen Habitateignung der bestehenden Flughafenwiesen für die Vogelart Kiebitz ist insbesondere maßgeblich für die Einschätzung der Habitateignung der zur

Kohärenzsicherung vorgesehenen zukünftigen Flughafenwiesen im Bereich der geplanten dritten Start- und Landebahn und wird demgemäß im Zusammenhang mit der Sicherstellung der Kohärenz hinsichtlich der Vogelart Kiebitz behandelt (siehe hierzu unten Ziff. 13.1.4.3).

711 Hinsichtlich der vorhabenbedingt ebenfalls erheblich beeinträchtigten Art Großer Brachvogel geht der Beklagte von einem Gesamtbestand im Nördlichen Erdinger Moos im Jahr 2006 von 58 bis 63 Paaren aus (im Zeitraum von 2006 bis 2010 43 bis 63 Reviere), davon 50 bis 55 auf den Flughafenwiesen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1522). Den Erhaltungszustand schätzt der Beklagte als ungünstig ein. Außerhalb der Flughafenwiesen bestehen nur Restvorkommen mit schlechten Reproduktionswerten. Die Bedeutung des Schutzgebiets zur Erhaltung der Art wird als hoch eingeschätzt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1523). Nach dem Planfeststellungsbeschluss werden anlagebedingt neun Reviere des Großen Brachvogels in Anspruch genommen. Davon entfallen sieben Revierverluste auf die Überformung mit befestigten Flächen, Straßen und technischen Einrichtungen und (maximal) zwei Revierverluste auf die Kulissenwirkung von Geländeaufschüttungen im Bereich des Aussichtshügels Attaching-Süd (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1524f.; vgl. hierzu auch oben Ziff. 11.1 und Ziff. 12.1.2). Durch verkehrsbedingte Störungen – Bau und Betrieb der Kreisstraße ED 5 – wird der Verlust eines Reviers angenommen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1534ff.). Von Klägerseite wurden auch diese Annahmen nicht hinreichend substanziiert infrage gestellt. Die in der mündlichen Verhandlung (vgl. insbesondere Niederschrift vom 8.10.2013, S. 13ff.) ausführlich erörterte Frage der aktuellen Habitateignung der bestehenden Flughafenwiesen für die Vogelart Großer Brachvogel ist insbesondere maßgeblich für die Einschätzung der Habitateignung der zur Kohärenzsicherung vorgesehenen zukünftigen Flughafenwiesen im Bereich der geplanten dritten Start- und Landebahn und wird demgemäß im Zusammenhang mit der Sicherstellung der Kohärenz hinsichtlich der Vogelart Großer Brachvogel behandelt (siehe unten Ziff. 13.1.4.3).

712 Für die vorhabenbedingt erheblich beeinträchtigte Art Feldlerche geht der Beklagte von einem Bestand von über 500 Revieren im Kartiergebiet und einem guten Erhaltungszustand aus. Die Bedeutung des Schutzgebiets für das Überleben der Art und die Sicherstellung ihrer Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet schätzt der Beklagte als nur gering an. Anlagebedingt geht der Beklagte von einem Verlust von etwa 108 Revieren aus (Zerstörung von 95 Revieren, Verlust von bis zu drei Revieren durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, Verlust von zehn

Revieren durch Bau und Verlegung von Straßen; vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1542ff.). Auch diese Feststellungen vermochte die Klägerseite im Ergebnis nicht hinreichend zu erschüttern. Soweit sich die klägerische Kritik im Zusammenhang mit der Art Feldlerche insbesondere auf eine unzutreffende Bestandserfassung bezieht, ist auf die obigen Darlegungen unter Ziff. 13.1.1.2 und hinsichtlich der Wirkfaktoren Lärm, Wirbelschleppen sowie der Frage eines erhöhten Kollisionsrisikos mit Flugzeugen auf die Darlegungen unter Ziff. 13.1.1.3.1 zu verweisen.

713 Nach den Feststellungen des Beklagten wurden von der ebenfalls durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigten Art Wachtelkönig – nachdem bei der avifaunistischen Kartierung 2006 kein Nachweis der Vogelart gelungen ist – nach einer gezielten Suche im Jahr 2009 sechs und im Jahr 2010 sieben Reviere innerhalb des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ erfasst. Anlagebedingt gehen nach den Feststellungen des Beklagten drei Reviere verloren. Für die Teilbereiche Lüsse und Viehlassmoos geht der Beklagte von Lebensräumen mit besonderer Funktion für die Population aus, die jedenfalls im betroffenen Naturraum als vom Ausstreben bedroht betrachtet wird (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1560ff.). Für eine über die Annahmen des Beklagten hinausgehende erhebliche Beeinträchtigung – die Klägerseite befürchtet ein vollständiges Verschwinden – ist auch nach dem Ergebnis der ausführlichen Erörterung zur Art Wachtelkönig im Rahmen der mündlichen Verhandlung nichts ersichtlich (vgl. insbesondere Niederschrift vom 17.10.2013, S. 8ff.; zu den Kohärenzsicherungsmaßnahmen betreffend die Art Wachtelkönig siehe unten Ziff. 13.1.4.3). Insbesondere sind Störungen durch Wegenutzer, die von einem an einem bestehenden Wachtelkönigrevier vorbeiführenden planfestgestellten Feldweg ausgehen, nach den nachvollziehbaren Darlegungen des Beklagten wegen des hinreichend gewahrten Abstands nicht zu gewärtigen. Hinsichtlich der Störung durch Hunde von Wegenutzern ist zum einen auf die im Planfeststellungsbeschluss verfügte Aufstellung eines Schutzzauns während der Brut- und Mauserzeit (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1568f.) und zum anderen auf die Vorschrift des § 3 Abs. 2 Nr. 5 der Verordnung des Landratsamts Freising über die Beschränkung des Betretungsrechts in den Wiesenbrütergebieten vom 28. März 1989 zu verweisen (Amtsblatt Nr. 9 vom 6.4.1989), die das Laufenlassen von Hunden in der Zeit vom 15. März bis 15. Juli verbietet. Die Auswirkungen der planfestgestellten Grundwasserabsenkung sind außerhalb des Flughafengeländes – wie festgestellt (vgl. oben Ziff. 13.1.1.3.1) – nur gering. Hinsichtlich der Auswirkungen von Fluglärm auf die Art Wachtelkönig gelten ebenfalls die Feststellungen unter Ziff. 13.1.1.3.1.

714 Bei der erheblich beeinträchtigten Vogelart Wachtel legt der Beklagte einen vorhabenbedingten Verlust von 14 der im Jahr 2006 erfassten 28 Reviere im Vogelschutzgebiet zugrunde. Der Beklagte geht von einem (noch) günstigen Erhaltungszustand und einer mittleren Bedeutung des Schutzgebiets für den Erhalt der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet aus (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1548ff.). Anlagebedingt gehen nach den nachvollziehbaren Feststellungen des Beklagten zwölf und betriebsbedingt (durch Straßenverkehr) zwei Reviere der Wachtel verloren. Soweit die Klägerseite diese Annahmen insbesondere dahingehend in allgemeiner Form in Zweifel zieht, dass weitere Reviere durch die Einwirkung von Lärm und Wirbelschleppen erheblich beeinträchtigt würden, fehlt es an der gebotenen Substanziierung.

715 Hinsichtlich der Vogelart Grauammer geht der Beklagte vom vorhabenbedingten Verlust (durch Überformung) eines von insgesamt sechs im Jahr 2006 erfassten Revieren (auf den Flughafenwiesen) und von einem ungünstigen Erhaltungszustand aus. Die Bedeutung des Vogelschutzgebiets zum Erhalt der Grauammer wird als hoch eingestuft (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1536ff.). Auch diese Annahmen vermag die Klägerseite nicht zu erschüttern. Sowohl hinsichtlich der Art Wachtel als auch der Art Grauammer verweist der Beklagte hinsichtlich der in pauschaler Weise geäußerten Kritik an einer Nichtberücksichtigung von Betroffenheiten während der Durchzugs- und Überwinterungszeiten nachvollziehbar darauf, dass die genannten Vogelarten das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ nicht auf dem Durchzug nutzen.

716 Von der Vogelart Trauerschnäpper wurden nach dem streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2006 im Vogelschutzgebiet sechs Brutreviere erfasst. Der Trauerschnäpper befindet sich im Vogelschutzgebiet nach der Einschätzung des Beklagten in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Die Bedeutung des Schutzgebiets für den Erhalt der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet wird aber als „mittel“ bis „gering“ eingestuft. Nach Auffassung des Beklagten wird anlagebedingt ein Revier des Trauerschnäppers durch Rodung von Gehölzen und Bäumen zerstört (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1576ff.). Diese Feststellungen des Beklagten zieht die Klägerseite ebenfalls nicht hinreichend substanziiert in Zweifel. Soweit in diesem Zusammenhang die Methodik der Bestandserfassung angegriffen wird, wird auf die obigen Darlegungen unter Ziff. 13.1.1.2 verwiesen.

717 Die vorhabenbedingt erheblich beeinträchtigte Art Flussregenpfeifer konnte nach den Feststellungen des Beklagten – bei einem gutem Erhaltungszustand – im Jahr

2006 mit insgesamt zehn Revieren im Vogelschutzgebiet nachgewiesen werden. Die Bedeutung des Schutzgebiets für den Erhalt der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet wird als „mittel“ eingeschätzt. Anlagebedingt werden vier Bruthabitate des Flussregenpfeifers zerstört (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1578ff.). Auch diese Feststellungen im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss haben Bestand. Insbesondere legt der Beklagte nachvollziehbar dar, dass auch bei einer zukünftigen Einschränkung von Nassauskiesungen im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ noch ein ausreichendes Angebot an Habitatflächen für die Art Flussregenpfeifer verbleibt.

718 Von der Vogelart Wiesenschafstelze wurden nach den Feststellungen im Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2006 172 Reviere – außerhalb des Flughafengeländes – erfasst. Den Erhaltungszustand der Population schätzt der Beklagte als „sehr gut“, die Bedeutung des Schutzgebiets für den Erhalt der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet als „mittel“ ein. Anlagebedingt nimmt der Beklagte einen Verlust von etwa 41 Revieren, betriebsbedingt von einem weiteren Revier an (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1554ff.). Diese nachvollziehbaren Feststellungen des Beklagten greift die Klägerseite nicht substanziiert an. Soweit darüber hinaus Kohärenzsicherungsmaßnahmen zugunsten der Art Wiesenschafstelze in Rede stehen, wird auf die diesbezüglichen Darlegungen verwiesen (siehe unten Ziff. 13.1.4.3).

719 Von der Vogelart Pirol, einer Waldart, wurden nach den Feststellungen des Beklagten im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ im Jahr 2006 36 Reviere festgestellt. Nach Auffassung des Beklagten befindet sich die Art Pirol im Vogelschutzgebiet in einem guten Erhaltungszustand. Die Bedeutung des Schutzgebiets für den Erhalt der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet wird als „mittel“ eingestuft. Anlagebedingt stellt der Beklagte den Verlust von acht Revieren des Pirols durch die Rodung von Gehölzen und Bäumen fest (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1572ff.). Auch diese Feststellungen haben Bestand. Soweit die Klägerseite – namentlich für den Bereich Eittinger Weiher – auf Beeinträchtigungen durch Lärmeinwirkungen und Wirbelschleppen hinweist, wird auf die Darlegungen unter Ziff. 13.1.1.3.1 Bezug genommen. Speziell bezogen auf die Vogelart Pirol legt der Beklagte zudem im Zusammenhang mit einer etwaigen Gefährdung durch Wirbelschleppen nachvollziehbar dar, dass die Vogelnester hinreichend stabil gebaut werden, um auch Starkwindereignisse aushalten zu können.

720 Hinsichtlich der Vogelart Blaukehlchen geht der Beklagte von einer geringen vorhabenbedingten Beeinträchtigung durch Überformung lediglich eines von 129 festgestellten Blaukehlchen-Revieren aus (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1484f.). Entgegen klägerischer Behauptung sind über diese Feststellungen des Beklagten hinausgehende, als erheblich zu bewertende Beeinträchtigungen zulasten der Erhaltungszielart Blaukehlchen – namentlich durch Kohärenzsicherungsmaßnahmen, die zugunsten anderer Erhaltungszielarten, beispielsweise der Art Wachtelkönig, innerhalb des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ festgesetzt wurden – für das Gericht nicht ersichtlich. Vielmehr vermochten Beklagter und Beigeladene insoweit auch im Rahmen der mündlichen Verhandlung zu verdeutlichen, dass die jedenfalls potenziellen Konfliktsituationen zwischen wiesenbrütenden Arten wie dem Wachtelkönig einerseits und gebüschbrütenden Arten wie dem Blaukehlchen andererseits erkannt und bei der Festsetzung kohärenzsichernder Maßnahmen gerade auch konfliktvermeidenden Lösungen zugeführt worden sind (vgl. Niederschrift vom 17.10.2013, S. 9ff.; vgl. auch **** **, Natura 2000 – FFH und Vogelschutz, Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung, 22.2.2010, S. 29; zu Einzelheiten hinsichtlich von Kohärenzsicherungsmaßnahmen siehe auch unten Ziff. 13.1.4.2 und Ziff. 13.1.4.3).

721 Auch die naturschutzfachlichen Annahmen des Planfeststellungsbeschlusses zur Nichtbeeinträchtigung bzw. zu einer lediglich sehr geringen, mit keinerlei Revierverlusten verbundenen und mithin nicht als erheblich zu bewertenden Beeinträchtigung weiterer Erhaltungszielarten im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ halten einer rechtlichen Nachprüfung stand. Hinsichtlich der Art Bekassine als Brutvogel legt der Beklagte nachvollziehbar dar, dass als Habitat für die Art in Betracht kommende Landschaftselemente weit abseits geplanter Baumaßnahmen liegen und auch von Straßen mit vorhabenbedingt erhöhtem Verkehrsaufkommen nicht relevant berührt werden (zur Erfassung der Art Bekassine als Gast- bzw. als Rastvogel vgl. oben Ziff.13.1.1.2).

722 Bezüglich der Art Teichrohrsänger legt der Beklagte die fehlende Betroffenheit nachvollziehbar dar. Zum einen fehlt es namentlich im Bereich des Abfanggrabens Ost wegen fehlender Röhrichtbestände an der Eignung als möglichem Bruthabitat (zur Bestandserfassung vgl. oben Ziff. 13.1.1.2). Zum anderen legt der Beklagte insbesondere im Zusammenhang mit dem Erhalt von Schilfbeständen (die von der Art Teichrohrsänger als Habitat benötigt werden) im Einzelnen nachvollziehbar dar, dass sich aus planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

im Bereich Viehlaßmoos keine negativen Wirkungen zulasten des Teichrohrsängers ergeben (vgl. **** **, Natura 2000 – FFH und Vogelschutz, Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung, 22.2.2010, S. 28).

723 Soweit die Klägerseite schließlich hinsichtlich der Vogelart Rohrschwirl insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Fluglärms eine Fehleinschätzung der Beeinträchtigung durch den Beklagten behauptet, ist auf die obigen Darlegungen zur Frage der Wirkung des Fluglärms auf Vögel unter Ziff. 13.1.1.3.1 zu verweisen. Der Beklagte hat seine detaillierte und nachvollziehbare Wirkungsanalyse auch explizit auf die jedenfalls gegenüber Straßenverkehrslärm als empfindlich geltende Art Rohrschwirl erstreckt (vgl. **** **, Fluglärm und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn, 7.4.2011, S. 34f.). Auch hinsichtlich weiterer Erhaltungszielarten im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ ergeben sich für durchgreifende Defizite bei der Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigung keine Anhaltspunkte.

724 13.1.2 Der Beklagte kommt in rechtlich nicht zu beanstandender Weise im Rahmen seiner naturschutzfachlichen Abweichungsentscheidung weiter zu dem Ergebnis, dass für das planfestgestellte Vorhaben der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinn des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG bzw. des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL streiten (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1635ff.).

725 Die Zulassung eines Vorhabens trotz negativen Ergebnisses der Verträglichkeitsprüfung setzt voraus, dass das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Als Abweichungsgründe kommen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts neben solchen sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie neben den ausdrücklich benannten Abweichungsgründen des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FHH-RL auch vielfältige andere Gründe in Betracht. Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, sind Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FHH-RL nicht zu entnehmen. Damit sich die Gründe gegenüber den Belangen des Gebietsschutzes durchsetzen können, müssen auch keine Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL setzt vielmehr lediglich ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln voraus. Erforderlich ist eine Ab-

wägung. Das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange muss auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes abgewogen worden sein. Dabei handelt es sich nicht um eine fachplanerische, sondern um eine bipolare, den spezifischen Regeln des FFH-Rechts folgende Abwägung (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 12f. m.w.N.; vgl. auch B.v. 4.7.2013 – 9 A 7.13 – juris Rn. 7).

726 Grundlage der Abwägung ist zunächst, dass die Vorhabenziele, die als Abweichungsgründe bezeichnet werden, ihrer Art nach berücksichtigungs- und tragfähig sind. Entspricht ein Vorhaben – wie hier (vgl. oben Ziff. 2) – den Vorgaben der fachplanerischen Planrechtfertigung, liegen solche berücksichtigungsfähigen Abweichungsgründe vor (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 14 m.w.N.). Insoweit gilt der für die Überprüfung von Verkehrsprognosen entwickelte rechtliche Maßstab auch bei der Prüfung von Abweichungsgründen im Sinn des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (vgl. BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 42). Die ihrer Art nach berücksichtigungsfähigen Abweichungsgründe sind in einem weiteren Schritt zu gewichten. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts begründet Art. 6 Abs. 4 FFH-RL aufgrund seines Ausnahmecharakters ein strikt beachtliches Vermeidungsgebot, das zulasten des Integritätsinteresses des durch Art. 4 FFH-RL festgelegten kohärenten Systems nicht bereits durchbrochen werden darf, wenn dies nach dem Muster der Abwägungsregeln des deutschen Planungsrechts vertretbar erscheint, sondern nur beiseite geschoben werden darf, soweit dies mit der Konzeption größtmöglicher Schonung der durch die Habitat-Richtlinie geschützten Rechtsgüter vereinbar ist. Nicht jedem Vorhaben, das das Erfordernis der Planrechtfertigung erfüllt, kommt mithin ein besonderes Gewicht zu. Der Ausnahmecharakter einer Abweichungsentscheidung verbietet es vielmehr, den Zielen eines solchen Vorhabens „bereits für sich“ ein erhebliches Gewicht beizumessen. Woraus sich das erhebliche Gewicht ergibt, muss vielmehr im Einzelnen begründet werden (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 15 m.w.N.).

727 Welche Faktoren für das Gewicht des öffentlichen Interesses an einem Vorhaben hierbei maßgebend sind, lässt sich nicht abschließend bestimmen. Zu berücksichtigen ist in jedem Fall der im Planfeststellungsverfahren prognostizierte Verkehrsbedarf. Maßgebend ist aber auch, ob die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele normativ oder politisch vorgegeben sind und wie konkret die jeweiligen Zielvorgaben sind. Dabei entfalten gesetzliche Vorgaben ein höheres Gewicht als politisch wir-

kende Planungsdirektiven. Die Dringlichkeit eines Infrastrukturprojekts bemisst sich in erster Linie nach der verkehrlichen Bedeutung des Vorhabens. Namentlich der Bedarf für einen Flughafen kann sich nicht nur aus einer tatsächlichen, aktuell feststellbaren Nachfrage ergeben, sondern auch aus der Vorausschau künftiger Entwicklungen. Ein Vorhabenträger ist insoweit nicht darauf beschränkt, nur den absolut sicher zu erwartenden Bedarf abzudecken. Solange weder auf europäischer noch auf nationaler Ebene eine verbindliche verkehrspolitische Gesamtkonzeption für den Ausbau von Flughäfen existiert und deshalb die Anbieter von Flughafenleistungen in einem globalen Wettbewerb stehen, kann es ihnen vielmehr nicht verwehrt werden, sich für einen prognostizierten allgemeinen Anstieg der Nachfrage zu rüsten (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 16f. m.w.N.).

728 Bei der Gewichtung der Abweichungsgründe im Sinn des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG bzw. des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL sind schließlich auch die mit einer Planung verbundenen Prognoseunsicherheiten zu bewerten. Reichen die Prognoseunsicherheiten weiter als in anderen Fällen, bedarf es der Darlegung, warum dem Vorhaben gleichwohl ein besonderer Stellenwert zukommt. Mit welchem Gewicht Prognoseunsicherheiten zu Buche schlagen, beurteilt sich hierbei nach den Gegebenheiten des Einzelfalls. Je weiter die Unsicherheiten reichen, desto geringer wiegt das öffentliche Interesse an dem Vorhaben und desto konkreter und verbindlicher müssen die das Vorhaben stützenden Zielvorgaben sein, wenn ihm trotz des unsicheren Bedarfs ein hohes Gewicht beigemessen werden soll (vgl. BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 45; U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 17).

729 Das dergestalt ermittelte öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens ist abzuwägen gegen das Interesse an der Integrität des betroffenen Schutzgebiets. Das Gewicht, mit dem das Integritätsinteresse in die Abwägung einzustellen ist, hängt entscheidend vom Ausmaß der Beeinträchtigung ab. Erforderlich ist eine Beurteilung der Beeinträchtigung in qualitativer und quantitativer Hinsicht. Maßgeblich ist eine differenzierte Betrachtung, bei der die Bedeutung des Schutzgebiets für das Schutznetz Natura 2000 im europäischen, nationalen und regionalen Maßstab in den Blick zu nehmen ist. Die Beeinträchtigung eines Schutzgebiets kann unterschiedlich gewichtig sein, etwa wenn die Erheblichkeitsschwelle nur geringfügig überschritten wird, Vorschäden das Gebiet belasten, das Vorhaben nur einen relativ geringen Teil des Gebiets beansprucht oder sich nur in einem Bereich auswirkt, der für die Vernetzung des kohärenten Systems Natura 2000 von

untergeordneter Bedeutung ist. Entscheidend sind neben dem Ausmaß der Beeinträchtigung unter anderem die Bedeutung des betroffenen Vorkommens und sein Erhaltungszustand, der Grad der Gefährdung des betroffenen Lebensraumtyps oder der Art und ihre Entwicklungsdynamik (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 26 m.w.N.).

730 Hierbei können Kohärenzsicherungsmaßnahmen das Gewicht des Integritätsinteresses mindern. Voraussetzung hierfür ist, dass sie einen Beitrag auch zur Erhaltung der Integrität des Gebiets leisten. Für die Eignung einer Kohärenzsicherungsmaßnahme genügt es, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit besteht. Mit Rücksicht auf den prognostischen Charakter der Eignungsbeurteilung verfügt die zuständige Behörde bei der Entscheidung über Kohärenzsicherungsmaßnahmen über eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative. Im Einzelfall können Kohärenzsicherungsmaßnahmen auch zur Minderung der Beeinträchtigung beitragen. Das kann insbesondere der Fall sein, wenn die Beeinträchtigung eingriffs- und zeitnah und mit hoher Erfolgsaussicht ausgeglichen werden kann. Eine solche Beeinträchtigung wiegt weniger schwer als eine Beeinträchtigung, bei der ein Ausgleich nur eingriffsfern, langfristig und mit relativ ungewissem Erfolg möglich ist. Ob Kohärenzsicherungsmaßnahmen in diesem Sinn einen Beitrag zur Wahrung der Integrität des Schutzgebiets leisten, beurteilt sich nach den konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls. Sollen Kohärenzsicherungsmaßnahmen bei der Gewichtung des Integritätsinteresses eingestellt werden, muss anhand der Gutachten nachvollziehbar dargelegt werden, welcher Effekt von den angeordneten Maßnahmen ausgeht. Von Bedeutung kann dabei auch sein, ob die Maßnahmen vor Eingriffsbeginn abzuschließen sind. Ebenso kann eine Rolle spielen, ob der Ausgleich unmittelbar am Ort der Beeinträchtigung oder nur durch Anlegung und Entwicklung eines Lebensraums oder Habitats an anderer Stelle erfolgt (vgl. BVerwG, B.v. 3.6.2010 – 4 B 54/09 – NVwZ 2010, 1289 Rn. 21; U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 28).

731 Diesen rechtlichen Maßgaben wird der in Streit stehende Planfeststellungsbeschluss uneingeschränkt gerecht. Hinsichtlich des vom Beklagten darin ausführlich und gut nachvollziehbar dargelegten öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1636ff.) sowie zu diesbezüglich vorgebrachten Einwendungen kann auch im Rahmen der Abwägung nach FFH-Recht insoweit zunächst vollumfänglich auf die obigen Ausführungen unter Ziff. 5.2 zur Befriedigung des Verkehrsbedarfs und unter Ziff. 5.3 zum Gesichts-

punkt der Förderung der regionalen Wirtschaftskraft verwiesen werden. Bei der Gewichtung der sich insoweit ergebenden Abweichungsgründe sind – wie dargestellt – auch die mit der Planung verbundenen Prognoseunsicherheiten zu bewerten. Reichen die Prognoseunsicherheiten weiter als in anderen Fällen, bedarf es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der Darlegung, warum dem Vorhaben gleichwohl ein besonderer Stellenwert zukommt (vgl. BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 45; U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 17).

732 Für Prognoseunsicherheiten, die weiter reichen als die mit einer Luftverkehrsprognose zwangsläufig verbundenen Unsicherheiten, bestehen – wie bereits im Rahmen der Erörterung der Planrechtfertigung unter Ziff. 2.2 im Einzelnen dargelegt – mit Blick auf die von der Beigeladenen vorgelegte Verkehrsprognose, die vom Beklagten umfassend geprüft und zudem einer externen Qualitätssicherung unterzogen wurde, keine durchgreifenden Anhaltspunkte. Derartige Anhaltspunkte haben sich auch im Rahmen einer (nochmaligen) Erörterung in der mündlichen Verhandlung im Kontext des Naturschutzrechts nicht ergeben (vgl. Niederschrift vom 5.11.2013, S. 8ff.). Insbesondere erscheint es grob fehlerhaft, eine Vergleichbarkeit des streitbefangenen Vorhabens, das der Erweiterung eines bereits als internationales Luftdrehkreuz betriebenen Flughafens dient, mit dem von Klägerseite in Bezug genommenen, zwischenzeitlich geplanten Ausbau des Regionalflughafens Münster-Osnabrück zum Interkontinentalflughafen anzunehmen. Die für Münster-Osnabrück erstattete Luftverkehrsprognose hatte nämlich selbst zum Ergebnis, dass für den mit dem geplanten Vorhaben angestrebten Interkontinentalverkehr lediglich eine realistische Entwicklungschance besteht (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 25). Demgegenüber wird von der Luftverkehrsprognose für München ein konkret zu erwartender Bedarf für die Abwicklung zusätzlicher Flugbewegungen ermittelt, dem die geplante dritte Start- und Landebahn – wie ebenfalls bereits festgestellt (vgl. oben Ziff. 2.3) – gerecht wird. Schließlich kommt – ohne dass es hierauf vorliegend noch entscheidend ankäme – hinzu, dass ein Vorhabenträger nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts keineswegs darauf beschränkt ist, nur den absolut sicher zu erwartenden Bedarf abzudecken. Vielmehr kann auch die Planung eines Vorhabens, das eine noch nicht vorhandene Nachfrage erst "stimulieren" soll, fachplanerisch zulässig sein (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 17 m.w.N.). Für eine etwaige Minderung des Gewichts des für das geplante Vorhaben streitenden öffentlichen Interesses ist mithin vorliegend nichts ersichtlich.

733 Das dem entgegengesetzte Gewicht in Gestalt des durch das planfestgestellte Vorhaben beeinträchtigten Integritätsinteresses für die Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ stellt der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss (S. 1651ff.) ebenfalls ausführlich und nachvollziehbar dar. Hierbei erläutert der Beklagte nicht zuletzt auch im Einzelnen, inwieweit er den Erhaltungszustand der jeweiligen Population, den jeweiligen Beitrag des Schutzgebiets zum kohärenten Netz Natura 2000 sowie die Zielsetzungen seiner Unterschutzstellung wertend berücksichtigt hat. Mit dieser Herangehensweise bewegt sich der Beklagte im Rahmen der dargestellten höchstrichterlichen Rechtsprechung. Namentlich nimmt der Beklagte insbesondere zu Recht in den Blick, dass es sich beim Vorkommen des Großen Brachvogels im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ um den größten bayerischen Brutbestand handelt und das Schutzgebiet für die Arten Großer Brachvogel, Kiebitz und Blaukehlchen zu den geeignetsten Gebieten in Bayern gehört (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1652f.). Der Beklagte weist ohne Rechtsfehler weiter darauf hin, dass bei der Bewertung der Beeinträchtigung des Integritätsinteresses insbesondere auch das im Einzelnen nachvollziehbar ermittelte Ausmaß der erheblichen Beeinträchtigung zu berücksichtigen ist (vgl. hierzu oben Ziff. 13.1.1.3). Der Beklagte kann hieran anknüpfend in ebenfalls nachvollziehbarer Weise im Rahmen seiner Abwägungsentscheidung feststellen, dass es vorhabenbedingt bei keiner im Schutzgebiet maßgeblichen Vogelart zu einem Totalausfall kommen wird (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1653).

734 Zusammenfassend stellt der Beklagte hinsichtlich der Beeinträchtigung des Integritätsinteresses in nicht zu beanstandender Weise fest, dass die vorhabenbedingten erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele vor allem bei den Wiesenbrüterarten Großer Brachvogel und Kiebitz erfolgen, für deren Erhalt in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ (ebenso wie für die Grauammer) eine hohe Bedeutung hat. Für die anderen negativ betroffenen Arten hat das Schutzgebiet nach den nachvollziehbaren Darlegungen im Planfeststellungsbeschluss demgegenüber überwiegend eine geringe oder mittlere Bedeutung. Außer bei der Feldlerche weist Deutschland nach den der Sache nach unwidersprochenen Feststellungen des Planfeststellungsbeschlusses für keine dieser Arten einen höheren Anteil am Bestand in Europa als vier Prozent auf (bei der Art Feldlerche 4 bis 7 Prozent). Es ist hiernach – entgegen jedenfalls in rechtlicher Hinsicht nicht näher begründeter klägerischer Auffassung – nicht zu beanstanden, wenn der Beklagte weiter davon ausgeht, dass sich das Maß der

bestehenden Verantwortung einerseits an diesem niedrigen Anteil der bayerischen Populationen am nationalen bzw. am europäischen Bestand und andererseits an der Gefährdung sowie der Seltenheit der betroffenen Arten orientiert. Hinsichtlich der Arten Kiebitz und Großer Brachvogel (sowie Grauammer) stellt der Beklagte in der Konsequenz in ebenfalls nachvollziehbarer Weise weiter fest, dass das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ zwar zu den geeignetsten Gebieten in Bayern zählt und die Vorkommen im Schutzgebiet einen wichtigen Beitrag für die Kohärenz leisten, die Verantwortung aber gleichwohl begrenzt ist. Für die anderen vorhabenbedingt beeinträchtigten Arten (vgl. oben Ziff. 13.1.1.3) ist die Bedeutung des Vogelschutzgebiets für deren Erhalt in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet demgegenüber von nur geringer oder von mittlerer Bedeutung, so dass in der Gesamtschau der Beitrag des Schutzgebiets zur Kohärenz hinsichtlich dieser Arten nach ebenfalls nachvollziehbarer Auffassung des Beklagten zum einen von geringerer Bedeutung ist und zum anderen dieser eher geringe Beitrag Bayerns zur Kohärenz darüber hinaus vorhabenbedingt nicht gravierend beeinträchtigt wird (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1657f.).

735 Nach allem ist hiernach ebenfalls nicht zu beanstanden, dass der Beklagte auf dieser Grundlage im Rahmen seiner – entgegen klägerischer Darstellung ausführlich dargelegten – bipolaren Abwägungsentscheidung zwischen Vorhabens- und Integritätsinteresse zu dem Gesamtergebnis kommt, dass die für das Vorhaben sprechenden Gründe das Interesse an dem ungeschmälerten Erhalt des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ überwiegen. Danach ist das planfestgestellte Vorhaben durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Der Beklagte stellt hierbei hinsichtlich der Bewertung des Vorhabeninteresses ohne Rechtsfehler insbesondere darauf ab, dass mit dem planfestgestellten Vorhaben ein langfristiges Interesse hinsichtlich der Sicherung der Drehkreuzfunktion des Verkehrsflughafens München sowie der langfristigen Deckung des Luftverkehrsbedarfs am Luftverkehrsstandort München verfolgt wird. Ein solch langfristiges Interesse ergibt sich auch bezüglich der mit dem Ausbauvorhaben verbundenen Förderung der regionalen Wirtschaft. Der Beklagte verkennt bei dieser Abwägungsentscheidung nicht, dass den für das Vorhaben streitenden und im Ergebnis überwiegenden Gesichtspunkten die erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ insbesondere hinsichtlich der Arten Großer Brachvogel und Kiebitz gegenüberstehen, für deren Erhalt in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet das Vogelschutzgebiet eine hohe Bedeutung hat. Totalverluste hinsichtlich der Erhaltungsziele treten jedoch nach den nachvollziehbaren Darlegungen des Beklag-

ten nicht auf. Das für diese Vogelarten besonders geeignete Schutzgebiet wird zudem auch bei Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens über eine große Kiebitzpopulation und eine bedeutende Population des Großen Brachvogels verfügen. Es ist entgegen klägerischem Vortrag ebenfalls nachvollziehbar, wenn der Beklagte insoweit feststellt, dass das Europäische Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ seine Funktion bei einer Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens auf abgeschwächtem Niveau ohne Unterbrechung weiter erfüllen kann (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1658ff.).

736 Darüber hinaus besteht – wie vom Beklagten in ebenfalls nachvollziehbarer Weise dargelegt wird – eine gute Aussicht darauf, dass die vorhabenbedingten Einbußen in absehbarer Zeit vollständig kompensiert werden (siehe hierzu unten Ziff. 13.1.4). Hinzu kommt, dass die im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Kohärenzsicherungsmaßnahmen innerhalb oder in unmittelbarer Nähe des Eingriffsraums, namentlich auf den neu herzustellenden Grünflächen der geplanten dritten Start- und Landebahn, im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ außerhalb des Flughafengeländes und nur ergänzend auch im benachbarten Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“, liegen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1662). Diese Gesichtspunkte sind – entgegen klägerischer Auffassung – nach der bereits dargelegten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch im Rahmen der zu treffenden naturschutzfachlichen Abwägungsentscheidung berücksichtigungsfähig und mithin auch geeignet, das Gewicht des beeinträchtigten Integritätsinteresses zu mindern (vgl. BVerwG, B.v. 3.6.2010 – 4 B 54/09 – NVwZ 2010, 1289 Rn. 21; U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 28).

737 Entgegen klägerischer Auffassung ist auch nicht ersichtlich, dass der Beklagte dadurch den Ausnahmecharakter der getroffenen Abweichungsentscheidung verkannt hätte, dass er den Zielen des planfestgestellten Vorhabens „bereits für sich“ ein erhebliches Gewicht beigemessen hat. Der Beklagte hat vielmehr im Einzelnen begründet, woraus sich das erhebliche Gewicht der Vorhabensinteressen ergibt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1636ff.). Entgegen klägerischer Darstellung ist der Beklagte bei seiner Entscheidung auch nicht davon ausgegangen, das planfestgestellte Vorhaben sei naturschutzrechtlich allein deshalb zulässig, weil die Voraussetzungen einer Enteignung vorlägen. Insoweit hat der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss (S. 1635) lediglich deutlich gemacht, dass Belange, die den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen, der Art nach geeignet sind, auch eine Abweichungsentscheidung zu tragen (vgl. hierzu BVerwG, U.v. 17.1.2007 – 9 A 20/05 – BVerwGE 128, 1 Rn. 129; U.v. 16.3.2006

– 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 566). Hinsichtlich der Gewichtung des Integritätsinteresses ist es schließlich nicht zu beanstanden, dass der Beklagte auch landes-, bundes- und europaweite Maßstäbe herangezogen hat. Vielmehr ist es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Rahmen einer differenzierten Betrachtung sogar geboten, die Bedeutung des betroffenen Schutzgebiets für das Schutznetz Natura 2000 nicht nur im lokalen, sondern im regionalen, nationalen und europäischen Maßstab in den Blick zu nehmen (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 26).

738 Klarzustellen bleibt auch, dass auch für die naturschutzfachliche Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG bzw. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses am 5. Juli 2011 maßgeblich ist. Die Frage der Abweichung betrifft eine Frage des materiellen Rechts, für die die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum maßgeblichen Zeitpunkt anzuwenden ist. Danach ist eine spätere Änderung der Sach- und Rechtslage nicht geeignet, einer zuvor getroffenen Abwägungsentscheidung nachträglich den Stempel der Fehlerhaftigkeit aufzudrücken (vgl. BVerwG, U.v. 13.12.2007 – 4 C 9/06 – BVerwGE 130, 83/109 m.w.N.). Gegenteilige Anhaltspunkte hinsichtlich der Zulassungsentscheidung für das Vorhaben ergeben sich auch aus dem Wortlaut des § 34 Abs. 3 BNatSchG nicht. Entgegen klägerischer Auffassung ist der in der Landeshauptstadt München im Juni 2012 durchgeführte Bürgerentscheid nach Art. 18a GO auch aus diesem Grund nicht entscheidungserheblich, abgesehen davon, dass dessen Geltungsdauer abgelaufen ist (vgl. zum Ganzen bereits oben Ziff. I.1). Die in diesem Zusammenhang von Klägerseite mit der Anregung einer Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union aufgeworfene Frage zum nachträglichen Entfall zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses bedarf hiernach offensichtlich keiner weiteren Klärung (vgl. Niederschriften vom 20.3.2013, S. 5f., und vom 5.11.2013, S. 12f.)

739 13.1.3 In ebenfalls gerichtlich nicht zu beanstandender Weise kommt der Beklagte zu dem Ergebnis, dass zu dem planfestgestellten Vorhaben der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München zumutbare Alternativen im Sinn des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG bzw. des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nicht gegeben sind (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1666ff.).

740 Der Begriff der Alternative ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aus der Funktion des durch Art. 4 FFH-RL begründeten Schutzregimes zu

verstehen. Er steht in engem Zusammenhang mit den Planungszielen, die mit einem Vorhaben verfolgt werden. Lässt sich das Planungsziel an einem nach dem Schutzkonzept der Habitat-Richtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Ein irgendwie gearteter Gestaltungsspielraum wird ihm insoweit nicht eingeräumt. Anders als die fachplanerische Alternativenprüfung ist die FFH-rechtliche Alternativenprüfung nicht Teil einer planerischen Abwägung. Der Behörde ist für den Alternativenvergleich kein Ermessen eingeräumt. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL begründet aufgrund seines Ausnahmecharakters ein strikt beachtliches Vermeidungsgebot, das zulasten des Integritätsinteresses des durch Art. 4 FFH-RL festgelegten kohärenten Systems nicht bereits durchbrochen werden darf, wenn dies nach dem Muster der Abwägungsregeln des deutschen Planungsrechts vertretbar erscheint. Vielmehr darf es nur beiseite geschoben werden, wenn dies mit der Konzeption größtmöglicher Schonung der durch die Habitat-Richtlinie geschützten Rechtsgüter vereinbar ist. Entscheidend ist daher, ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Verwirklichung gerade dieser Alternative verlangen oder ob ihnen auch durch eine andere Alternative genügt werden kann. Eine Ausführungsalternative ist hiernach vorzugswürdig, wenn sich mit ihr die Planungsziele mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 33 m.w.N.). Als Alternative sind hierbei allerdings nur solche Änderungen anzusehen, die nicht die Identität des Vorhabens berühren. Von einer Alternative kann hingegen nicht mehr die Rede sein, wenn sie auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele mit ihr nicht mehr verwirklicht werden könnten. Zumutbar ist es mithin nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbstständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht von der Planfeststellungsbehörde demgegenüber nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 33 m.w.N.).

741 Gemessen an diesen rechtlichen Maßstäben ist die von Klägerseite vertretene Auffassung, die Nichterreichung eines selbstständigen Neben- bzw. Teilziels sei hinnehmbar, wenn das Ziel sich als weniger gewichtig als das Hauptziel erweise, schon im Ansatzpunkt unzutreffend. Richtig ist vielmehr, dass auch die Nichtverwirklichbarkeit eines selbständigen Neben- bzw. Teilziels zum Ausscheiden einer Planungsvariante führt. Ausgehend hiervon kann hinsichtlich des Ausscheidens von Varianten im Planfeststellungsbeschluss, mit denen zulässige Ziele (vgl. oben

Ziff. 3.1) – auch selbstständige Teilziele – nicht erreicht werden können, zunächst auf die diesbezüglichen Darlegungen zur fachplanerischen Alternativenprüfung (vgl. oben Ziff. 3.2) verwiesen werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich des Ausscheidens der Nullvariante, die bereits das quantitative (Haupt-)Planungsziel der Kapazitätssteigerung der stündlichen Flugbewegungen auf 120 bei weitem verfehlt (vgl. oben Ziff. 3.2.2). Die von Klägerseite insbesondere angesprochenen Bahnvarianten 15, 17 und 24 kommen hiernach jedoch als Alternativen ebenfalls nicht in Betracht. Insoweit wurde dargelegt, dass die nicht-parallelen Bahnlagen 15 und 17 einerseits hohen Nutzungseinschränkungen, verursacht durch Querwinde, unterlägen und andererseits nur als Start-, nicht jedoch als Landebahnen betrieben werden könnten und insoweit dem planerischen (Neben-)Ziel der standardisierten Betriebsabläufe/Vermeidung einer Präferenzbildung bei der Nutzung nicht gerecht würden. Hinsichtlich der Bahnlage 24 wurde aufgezeigt, dass diese Bahnlage sowohl das (Haupt-)Planungsziel der Kapazitätssteigerung der stündlichen Flugbewegungen auf 120 deutlich verfehlte als auch den (Neben-)Zielen der Flexibilität im Rahmen der Nutzung hinsichtlich der Betriebsrichtung für optimierte Verteilung der Starts und Landungen sowie der standardisierten Betriebsabläufe/Vermeidung einer Präferenzbildung bei der Nutzung nicht gerecht würde (vgl. oben Ziff. 3.2.3).

742 Die von Klägerseite ebenfalls angesprochene Bahnlage 22a, die auch nach Auffassung des Beklagten unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten am günstigsten abschneidet, hat der Beklagte jedenfalls im Hinblick auf naturschutzexterne Gesichtspunkte ohne Rechtsfehler ausgeschlossen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1680ff.). Insoweit rechtfertigt es der – auch gemeinschaftsrechtlich anerkannte – Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, naturschutzfachlich vorzugswürdige Alternativen aus gewichtigen naturschutzexternen Gründen auszuscheiden (vgl. BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 71; U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 240; U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 567). Unter Zugrundelegung dessen verweist der Beklagte ohne Rechtsfehler darauf, dass die verworfene Bahnlage 22a sowohl mit einer gegenüber der planfestgestellten Variante 5b weit intensiveren Inanspruchnahme privat bebauter Grundstücksflächen als auch mit wesentlich weitreichenderen Lärmauswirkungen auf Personen – namentlich im Bereich der Gemeinde Hallbergmoos – verbunden wäre. Im Übrigen hat auch der Kläger Bund Naturschutz im Rahmen der mündlichen Verhandlung erklärt, im Interesse der Einwohner von Hallbergmoos nicht auf eine Bahnlage südlich des bestehenden Flughafensystems verweisen zu wollen (vgl. Niederschrift vom 15.10.2013, S. 13).

743 Auch aus der von Klägerseite in methodischer Hinsicht geäußerten Kritik an der Alternativenprüfung ergibt sich insbesondere auch nichts dafür, dass bei einer abweichenden Methodik neben der planfestgestellten Variante eine weitere Variante ernsthaft in Betracht käme, mit der sich die rechtmäßigen planerischen Ziele verwirklichen ließen. Dabei kann offen bleiben, ob hier nicht einem mindestens vertretbaren methodischen Vorgehen nur ein anderes methodisches Vorgehen gegenübergestellt wird. Im Übrigen wird auf die Darlegungen unter Ziff. 3.2 verwiesen. Vor diesem Hintergrund kommt es auf die von Klägerseite aufgeworfene Fragestellung zur Auslegung des Art. 6 Abs. 4 Satz 1 FFH-RL auch im Rahmen der FFH-rechtlichen Alternativenprüfung nicht an; zudem wurde die Anregung, diese Frage dem Gerichtshof der Europäischen Union vorzulegen, auch wenig konkret gefasst (Vorlageanregung gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 19.11.2013).

744 Auch zur Frage der Dimensionierung der planfestgestellten Variante 5b – namentlich hinsichtlich der von Klägerseite mit Blick auf Flächenverluste im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“, insbesondere zulasten von Vorkommen der Arten Wachtelkönig und Wiesenschafstelze im Bereich der Lüsse kritisierten Bahnlänge – kann vollumfänglich auf die diesbezüglichen obigen Ausführungen verwiesen werden (vgl. oben Ziff. 3.3, insbesondere Ziff. 3.3.1). Insoweit hat die Behörde nachvollziehbar dargelegt, dass bei einer Verkürzung der planfestgestellten Bahnlänge von 4000 Metern mit dem Vorhaben verfolgte selbstständige Teilziele, zum einen das (Haupt-)Ziel der Gewährleistung eines (möglichst) unabhängigen Zweibahnsystems bei Ausfall/Sperrung einer Bahn, zum andern das (Neben-)Ziel eines hohen Sicherheitsniveaus während der Rollvorgänge sowie bei Starts und Landungen, aufgegeben werden müssten. Mithin brauchte eine planerische Variante, die mit einer Verkürzung der planfestgestellten Bahnlänge einherginge, auch im Rahmen der FFH-rechtlichen Alternativenprüfung nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 33 m.w.N.). Auch der planfestgestellte Aussichtshügel führt zu keiner fehlerhaften Dimensionierung des planfestgestellten Vorhabens (vgl. hierzu – auch unter Berücksichtigung einzelner Revierverluste für die Arten Kiebitz und Großer Brachvogel – bereits oben Ziff. 11.1 und Ziff. 12.1.2).

745 13.1.4 Der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss wahrt auch die Anforderungen des § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG bzw. des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL hinsichtlich notwendiger Ausgleichsmaßnahmen. Der Beklagte hat im erforderli-

chen Umfang geeignete Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt, die den Schutz der Kohärenz des ökologischen Netzes Natura 2000 im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ hinreichend sicherstellen.

746 13.1.4.1 Die Eignung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen ist ausschließlich nach naturschutzfachlichen Maßstäben zu beurteilen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind hierbei an die Beurteilung der Eignung weniger strenge Anforderungen zu stellen als bei Schadensvermeidungs- und Schadensminderungsmaßnahmen. Während für Letztere der volle Nachweis ihrer Wirksamkeit gefordert wird, weil sich nur so die notwendige Gewissheit über die Verträglichkeit eines Plans oder Projekts gewinnen lässt, genügt es für die Eignung einer Kohärenzsicherungsmaßnahme, dass nach aktuellem wissenschaftlichem Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit besteht. Anders als bei der Schadensvermeidung und der Schadensminderung geht es bei der Kohärenzsicherung typischerweise darum, Lebensräume oder Habitate wiederherzustellen oder neu zu entwickeln. Dieser Prozess ist in aller Regel mit Unwägbarkeiten verbunden. Deshalb lässt sich der Erfolg einer Maßnahme nicht von vornherein sicher feststellen, sondern nur prognostisch abschätzen (vgl. BVerwG, U.v. 6.11.2013 – 9 A 14.12 – NuR 2014, 262 Rn. 94; U.v. 6.11.2012 – 9 A 17/11 – BVerwGE 145, 40 Rn. 83; U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 201; vgl. auch B.v. 3.6.2010 – 4 B 54/09 – NVwZ 2010, 1289 Rn. 21; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 555).

747 Schon mit Rücksicht auf diesen prognostischen Charakter der Eignungsbeurteilung verfügt die Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung über Kohärenzsicherungsmaßnahmen über eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die jeweilige konkrete Beeinträchtigung und die prognostisch ermittelte Kompensation praktisch stets qualitative Unterschiede aufweisen. Infolgedessen können sie nur wertend miteinander verglichen werden. Jedenfalls soweit naturschutzfachlich allgemein anerkannte standardisierte Maßstäbe und rechenhaft handhabbare Verfahren fehlen, muss der Planfeststellungsbehörde auch unter diesem Gesichtspunkt eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zuerkannt werden. Das Gericht hat seine Prüfung insoweit auf eine Vertretbarkeitskontrolle zu beschränken. Um sie vornehmen zu können, muss die Eingriffs- und Kompensationsbilanz im Planfeststellungsbeschluss nachvollziehbar offen gelegt werden. Dafür genügt – wie bei der Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung – eine verbal-argumentative Darstellung, sofern sie rational nachvollziehbar ist und erkennen lässt, ob der Bilanzierung natur-

schutzfachlich begründbare Erwägungen zugrunde liegen (vgl. BVerwG, U.v. 6.11.2013 – 9 A 14.12 – NuR 2014, 262 Rn. 94; U.v. 6.11.2012 – 9 A 17/11 – BVerwGE 145, 40 Rn. 83; U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 202; vgl. auch U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 – BVerwGE 134, 166 Rn. 28; B.v. 3.6.2010 – 4 B 54/09 – NVwZ 2010, 1289 Rn. 21; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 556).

748 Die Ausgestaltung der Kohärenzsicherungsmaßnahme hat sich funktionsbezogen an der jeweiligen erheblichen Beeinträchtigung auszurichten, derentwegen sie ergriffen wird. Der Ausgleich muss hierbei jedoch nicht notwendig unmittelbar am Ort der Beeinträchtigung erfolgen. Es reicht vielmehr aus, dass die Einbuße ersetzt wird, die das Gebiet hinsichtlich seiner Funktion für die biogeographische Verteilung der beeinträchtigten Lebensräume und Arten erleidet. In zeitlicher Hinsicht muss mindestens sichergestellt sein, dass das Gebiet unter dem Aspekt des beeinträchtigten Erhaltungsziels nicht irreversibel geschädigt wird. Ist das gewährleistet, lässt sich die Beeinträchtigung aber – wie im Regelfall – nicht zeitnah ausgleichen, so ist es hinnehmbar, wenn die Kohärenzsicherungsmaßnahmen rechtzeitig bis zur Vollendung des Vorhabens ergriffen werden, die Funktionseinbußen hingegen erst auf längere Sicht wettgemacht werden (vgl. BVerwG, U.v. 6.11.2013 – 9 A 14.12 – NuR 2014, 262 Rn. 93; U.v. 6.11.2012 – 9 A 17/11 – BVerwGE 145, 40 Rn. 82; U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 199f.; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 554). Allgemein gehaltene Einwände der Klägerseite dagegen, dass Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht unmittelbar am Ort der Beeinträchtigung erfolgen oder zeitlich nicht unmittelbar wirksam werden, können – dies kann schon vorab festgehalten werden – mithin schon im Grundansatz nicht durchgreifen.

749 13.1.4.2 Den dargelegten rechtlichen Maßgaben wird der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss gerecht. Dies gilt zunächst hinsichtlich der von Klägerseite gerügten übergreifenden Gesichtspunkte. So kann gegen die im Bereich des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ sowie im Bereich des Vogelschutzgebiets „Freisinger Moos“ festgesetzten umfangreichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen zuvörderst nicht mit Erfolg in allgemeiner Weise eingewandt werden, dass das – von Klägerseite so bezeichnete – „verbindliche Pflichtprogramm“ (sogenannte Standard-Maßnahmen) nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie bzw. der Vogelschutzrichtlinie nicht abgearbeitet sei und – was zutreffend ist – noch keine detaillierten Managementpläne des Beklagten zur Sicherung der Erhaltungsziele im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ sowie im

Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“ vorliegen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1696f.).

750 Hierbei kann dahinstehen, ob und inwieweit der Beklagte aus europäischem bzw. aus nationalem Recht (vgl. § 32 BNatSchG) in einem festgesetzten Vogelschutzgebiet – in Abgrenzung zu einem Flora-Fauna-Habitat-Gebiet, wo sich derartige Pflichten europarechtlich ausdrücklich aus Art. 6 Abs. 1 und 2 FFH-RL ergeben – verpflichtet ist, bestimmte Maßnahmen der Gebietsbewirtschaftung zu treffen oder Managementpläne zu erlassen; dabei geht der Beklagte zumindest in einer gemeinsamen Bekanntmachung der zuständigen Landesministerien vom 4. August 2000 (AllMBl 2000, S. 548, Ziff. 6.1) davon aus, dass ein Managementplan aufgrund von Art. 3 Abs. 2 und Art. 4 Abs. 4 V-RL auch für Europäische Vogelschutzgebiete aufgestellt werden soll. Maßgeblich ist vielmehr, dass etwaige Plichten, die darauf gerichtet sind, Standardmaßnahmen des der Erhaltung und der Vermeidung von Verschlechterungen und Störungen dienenden Gebietsmanagements zu ergreifen, die Festsetzung vorhabenbezogener Kohärenzsicherungsmaßnahmen auch innerhalb des betreffenden Schutzgebiets jedenfalls nicht ausschließen. Namentlich besteht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Möglichkeit, durch Maßnahmen der Kohärenzsicherung degenerierte Lebensräume geschützter Typen oder Habitate geschützter Arten gezielt wieder herzustellen. Dies gilt jedenfalls dann, wenn – wie dies vorliegend der Fall ist – Maßnahmen noch nicht in Managementplänen oder in vergleichbaren Plänen bestimmt sind (vgl. BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 203).

751 Diese Sichtweise wird auch durch den Auslegungsleitfaden der EU-Kommission zu Art. 6 Abs. 4 FFH-RL vom Januar 2007 (S. 15) bestätigt, wonach Ausgleichsmaßnahmen im Sinn der Vogelschutzrichtlinie ausdrücklich auch Arbeiten zur Verbesserung des ökologischen Werts eines Gebiets umfassen, das bereits ausgewiesen ist, so dass die Tragfähigkeit (für Arten und Habitate) oder das Nahrungspotenzial um die Menge erhöht werden, die dem durch ein Projekt verursachten Verlust in dem betroffenen Gebiet entspricht. Auch im Geltungsbereich der Habitat-Richtlinie kann der notwendige Kohärenzausgleich hiernach unter anderem in der biologischen Verbesserung eines nicht der Norm entsprechenden Lebensraums innerhalb des ausgewiesenen Gebiets selbst bestehen. Weiter ergibt sich aus dem zitierten Auslegungsleitfaden der EU-Kommission (S. 21), dass bei der Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen in einem bestehenden Natura-2000-Gebiet diese mit den für das jeweilige Gebiet festgelegten Erhaltungs-

zielen in Einklang stehen müssen und nicht als Mittel betrachtet werden dürfen, die für das Gebiet insgesamt erforderliche Bewirtschaftung auf Ausgleichsmaßnahmen abzuwälzen. Letzteres stellt – was auch zwischen den Beteiligten unstreitig ist – klar, dass die Anordnung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht eine erforderliche regelmäßige Bewirtschaftung eines Natura-2000-Gebiets ersetzen kann. Nichts anderes als eine diesbezügliche Klarstellung vermag der Senat auch in dem von Klägerseite vorgelegten Schreiben der Europäischen Kommission vom 28. September 2012 (S. 3) zu erkennen, wonach Kohärenzmaßnahmen – namentlich solche, die innerhalb der Grenzen eines FFH-Gebiets umgesetzt werden – deutlich von Maßnahmen des Gebietsmanagements zu trennen sind, die für die Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustands nach Art. 6 Abs. 1 FFH-RL durchgeführt werden müssen.

752 Nach allem kommt es vorliegend auf die Beantwortung der von Klägerseite – verbunden mit der Anregung zur Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union – aufgeworfenen Fragen zur Notwendigkeit der Aufstellung von Managementplänen (Vorlageanregungen Nr. 7 Buchstaben a bis c gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013) zum einen nicht an. Zum anderen sind diese Fragestellungen nicht weiter klärungsbedürftig (Vorlageanregung Nr. 7 Buchstabe d gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Vor diesem Hintergrund war auch der klägerische Beweisantrag zur Frage der Erforderlichkeit der im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen als vorhabenunabhängige Managementmaßnahmen abzulehnen (Beweisantrag Nr. 4 gemäß Schriftsatz **. ********** vom 18.11.2013). Einerseits handelt es sich schon um eine dem Tatsachenbeweis nicht zugängliche Rechtsfrage, anderseits stehen – wie dargestellt – Kohärenzsicherungsmaßnahmen und sogenannte Standard-Maßnahmen unabhängig nebeneinander. Die aufgeworfene Frage ist insoweit auch nicht entscheidungserheblich.

753 Etwas anderes ergibt sich auch nicht daraus, dass – wie die Klägerseite meint – die Realisierung des bestehenden Verkehrsflughafens München ohne Prüfung seiner FFH-Verträglichkeit erfolgt sei, obwohl bereits gemäß der Richtlinie 79/409/EWG des Rats vom 2. April 1979 ein potenzielles Vogelschutzgebiet vorgelegen habe. Vorliegend allein streitgegenständlich ist der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 5. Juli 2011 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22. Januar 2013, der den bestandskräftig planfestgestellten Verkehrsflughafen München in seiner derzeitigen Gestalt als Bestand vorfindet. Der Flughafen mit seinen Auswirkungen auf den Naturraum war im Übrigen zum Zeit-

punkt der Ausweisung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ vorhanden und wurde demgemäß in der Gebietsausweisung entsprechend berücksichtigt (vgl. BayVGH, U.v. 30.10.2007 – 8 A 06.40024 – juris Rn. 162). Ebenfalls ist nicht ersichtlich, dass sich aus der Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 24. November 2011 (Alto Sil – C-404/09 – Slg. 2011, I-11853), auf die die Klägerseite weiter Bezug nimmt, insoweit Einwände gegen die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen ergeben, zumal sich diese Entscheidung auf Pflichten eines Mitgliedsstaats aus Art. 6 FFH-RL ab dem Zeitpunkt der Ausweisung eines Schutzgebiets, nicht hingegen auf Anforderungen vor diesem Zeitpunkt bezieht. Rückwirkende Pflichten können daher insoweit nicht hergeleitet werden.

754 Fehl geht die klägerische Kritik daran, dass eine Vielzahl von Kohärenzsicherungsmaßnahmen innerhalb des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ bzw. innerhalb bestehender FFH-Gebiete festgesetzt worden sind, auch insoweit, als sie die Eignung derartiger Maßnahmen unabhängig von deren Verhältnis zu Standard-Maßnahmen in Zweifel zieht. Ungeachtet dessen, dass weder das europäische noch das nationale Recht diesbezüglich ausdrückliche Regelungen enthalten, ist jedenfalls sowohl dem Auslegungsleitfaden 2000 zu Art. 6 FFH-RL aus dem Jahr 2001 (Europäischen Kommission, Natura 2000 – Gebietsmanagement, Die Vorgaben des Artikels 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, S. 49) als auch dem bereits zitierten Auslegungsleitfaden 2007 zu Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (Europäische Kommission, Auslegungsleitfaden zu Art. 6 Abs. 4 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, S. 21) zu entnehmen, dass Ausgleichsmaßnahmen sogar mit erster Priorität innerhalb des betroffenen Natura-2000-Gebiets erfolgen sollen. Zur Begründung wird darauf verwiesen, dass allgemeine Übereinstimmung darin herrsche, dass die lokalen Bedingungen, die für die Wiederherstellung der auf dem Spiel stehenden ökologischen Werte erforderlich seien, möglichst in der Nähe des durch das Projekt beeinträchtigten Gebiets liegen sollten. Aus diesem Grund erscheine es als die optimale Lösung, als Ort der Ausgleichsmaßnahmen ein Gebiet zu wählen, das innerhalb oder in der Nähe des betroffenen Natura-2000-Gebiets liege. In diesem Sinn sieht im Übrigen auch die zum 1. September 2014 in Kraft tretende bayerische Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (GVBl 2013, S. 517) in § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a die vorranginge Verortung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen insbesondere auch in Natura-2000-Gebieten vor. Durchgreifende Bedenken ergeben sich in diesem Zusammenhang schließlich auch nicht dahingehend, dass die Schutzgebietsflächen für die festgesetzten Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht ausreichend groß

sind. Hinreichend konkrete Anhaltspunkte hierfür wurden weder von Klägerseite vorgetragen noch sind solche sonst ersichtlich.

755 Dem im Planfeststellungsbeschluss begleitend zu den Kohärenzsicherungsmaßnahmen festgesetzten Monitoringkonzept kann nicht mit Erfolg entgegengehalten werden, diesem fehle die Rechtsverbindlichkeit. Der Beklagte hat die Beigeladene vielmehr rechtsverbindlich dazu verpflichtet, bis zur Funktionsfähigkeit der planfestgestellten Maßnahmen – namentlich auch der Kohärenzsicherungsmaßnahmen – deren Erfolg zu untersuchen, zu dokumentieren und dem Luftamt nachzuweisen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, Nebenbestimmung A.VIII.6.5.1, S. 171). Bei Mängeln in der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen bestimmt wiederum das Luftamt Maßnahmen zu deren Behebung (vgl. Planfeststellungsbeschluss, Nebenbestimmung A.VIII.6.5.4, S. 172). Speziell hinsichtlich von Kohärenzsicherungsmaßnahmen sieht der Planfeststellungsbeschluss für den Fall verzögerter Umsetzung zudem unter anderem ausdrücklich vor, der Beigeladenen gegebenenfalls die Durchführung (weiterer) temporärer populationsstützender Maßnahmen bzw. ergänzender Kohärenzsicherungsmaßnahmen aufzuerlegen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 172, Ziff. A.VIII.6.5.6). Darüber hinaus ist auf die umfangreichen weiteren Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss zu Erfolgskontrollen, zum Monitoring und zum Risikomanagement zu verweisen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 176ff.). Durchgreifende rechtliche Defizite sind insoweit nicht ersichtlich (zum Monitoring speziell bezogen auf die Vogelart Kiebitz siehe auch unten Ziff. 13.1.4.3).

756 Soweit die Klägerseite schließlich unter Hinweis auf den vom Beklagten zum Lärmschutz verfügten Auflagenvorbehalt (Planfeststellungsbeschluss, S. 157, Ziff. A.VIII.3.1.3) vergleichbare Nebenbestimmungen zum Schutz betroffener Natura-2000-Gebiete – namentlich dem Europäischen Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ – vermisst, ist ergänzend zum bereits Dargestellten auf den im Planfeststellungsbeschluss verfügten allgemeinen Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen zu verweisen, der ausdrücklich auch Nebenbestimmungen zum Schutz von Natur und Landschaft mit einschließt (Planfeststellungsbeschluss, S. 206, Ziff. A.VIII.14) und mithin hinreichende Möglichkeiten bietet, etwaigen Fehlentwicklungen gegenzusteuern (vgl. auch BVerwG, U.v. 28.3.2013 – 9 A 22/11 – NuR 2013, 565 Rn. 95).

757 13.1.4.3 Auch die klägerischen Einwände gegen planfestgestellte Kohärenzsicherungsmaßnahmen zugunsten einzelner Erhaltungszielarten vermögen im Er-

gebnis nicht durchzugreifen. Ganz besonders stellt die Klägerseite insoweit die Habitateignung der zukünftigen Flughafenwiesen der geplanten dritten Start- und Landebahn als Brutreviere für die Wiesenbrüterarten Kiebitz, Großer Brachvogel und Feldlerche in Abrede. Nach klägerischer Auffassung zeige sich im Bereich der bestehenden Flughafenwiesen um die beiden vorhandenen Start- und Landebahnen, dass die Flächen insbesondere wegen der dort zu verzeichnenden Beeinträchtigungen durch Vogelschlag und Wirbelschleppen sowie durch Vergrämungsmaßnahmen als Bruthabitate für die genannten Arten ungeeignet seien. Dieser Vortrag vermag jedoch – nicht zuletzt nach ausführlicher und wiederholter Erörterung der Problematik im Rahmen der mündlichen Verhandlung (vgl. insbesondere Niederschriften vom 26.9.2013, S. 7ff., vom 8.10.2013, S. 13ff., vom 17.10.2013, S. 7ff., und vom 22.10.2013, S. 5ff.) – die nachvollziehbaren Darlegungen seitens des Beklagten und der Beigeladenen, wonach von einer nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand hohen Wahrscheinlichkeit des Erfolgs der zugunsten der Arten Kiebitz, Großer Brachvogel und Feldlerche festgesetzten Kohärenzsicherungsmaßnahmen auch im Bereich der Flughafenwiesen um die geplante dritte Start- und Landebahn auszugehen ist, nicht hinreichend zu erschüttern.

758 Als Ausgleichsmaßnahmen zugunsten der Wiesenbrüterart Kiebitz sieht der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss die Herstellung von insgesamt etwa 116 Revieren auf den Grünflächen um die geplante dritte Start- und Landebahn und die bestehende Südbahn sowie außerhalb des künftigen Flughafengeländes – jeweils innerhalb des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ – und zudem ergänzend im Umfang von etwa zwölf Revieren innerhalb des Vogelschutzgebiets „Freisinger Moos“ vor. Nach den nachvollziehbaren Annahmen des Beklagten gehen demgegenüber vorhabenbedingt lediglich 105 Kiebitzreviere verloren (vgl. oben Ziff. 13.1.1.3.2). Hinsichtlich der Eignung der Flughafenwiesen für die Kohärenzsicherung verweist der Planfeststellungsbeschluss mit umfassenden Darlegungen in nachvollziehbarer Weise insbesondere darauf, dass die derzeit vorhandenen Bestände des Kiebitz auf den Flughafenwiesen zeigen, dass diese – ungeachtet der an luftverkehrlichen Erfordernissen orientierten Bewirtschaftungspraxis und des Vogelschlagmanagements (vgl. auch oben Ziff. 9.2 und Ziff. 13.1.1.3.1) – den Habitatansprüchen des Kiebitz gerecht werden (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1741ff.). Der Gutachter der Beigeladenen hat in der mündlichen Verhandlung in nachvollziehbarer Weise zudem darauf hingewiesen, dass insbesondere Nester der Vogelart Kiebitz auf Äckern außerhalb des Flughafengeländes Zerstörungsgefahren ausgesetzt sind und daher den Flughafenwiesen auch we-

gen der weitgehenden Zerstörungsfreiheit der Nester eine bedeutende Rolle zukommt (vgl. Niederschrift vom 26.9.2013, S. 9). Auch der vom Beklagten hinsichtlich der Vogelart Kiebitz zum Zwecke der Qualitätssicherung beauftragte Gutachter bestätigt insoweit, dass es durch landwirtschaftliche Arbeiten beim Kiebitz zu häufigen Gelegeverlusten kommt (vgl. **********, Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München, Juli 2010, S. 27).

759 Die Habitateignung der Flughafenwiesen für Wiesenbrüter wird darüber hinaus nicht zuletzt auch dadurch belegt, dass die bestehenden Flughafenwiesen mit in die Schutzgebietsfläche des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ aufgenommen worden sind. In der Begründung der diesbezüglich erlassenen Verordnung setzt sich der Verordnungsgeber hierbei auch ausführlich mit dem dort gegebenen Spannungsverhältnis zwischen Vogelschutz einerseits und Flugbetrieb andererseits auseinander und hält in gut nachvollziehbarer Weise beide Gesichtspunkte für miteinander vereinbar. Nach den Feststellungen des Verordnungsgebers weist das Gebiet ungeachtet der Durchführung von Vogelvergrämungsmaßnahmen innerhalb des Flughafenzauns einen bedeutenden Bestand schützenswerter Vogelarten auf. Auf den Grünflächen im Sicherheitsbereich des Flughafens München haben sich ungeachtet des intensiven Flugbetriebs hiernach Lebensraumbedingungen für Wiesenbrüter entwickelt, die – obgleich immer wieder punktuelle Eingriffe aus Gründen der verkehrlichen Optimierung und der Flugsicherheit notwendig werden – nahezu ideal sind. Die Erfahrungen der letzten 15 Jahre belegen nach diesen nachvollziehbaren Feststellungen eindeutig, dass selbst die zur Aufrechterhaltung und Entwicklung des Flughafenbetriebs wiederkehrend gebotenen und teilweise großflächigen Eingriffe allenfalls temporär nachteilige Wirkungen entfaltet haben und sich dennoch die Vogeldichten von Jahr zu Jahr auf den nun seit einigen Jahren sehr hohen Bestand hin entwickelt haben (Begründung zur Verordnung vom 8. Juli 2008 – GVBl S. 486 – zur Änderung der VoGEV, S. 11).

760 Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem von Klägerseite in Bezug genommenen, unstreitigen Bestandseinbruch der Art Kiebitz im Bereich der Flughafenwiesen im Jahr 2009. Dieser Bestandseinbruch ist – ungeachtet stets zu beobachtender natürlicher Schwankungen in der Bestandsdichte – ein singuläres, hinsichtlich konkreter Ursachen unerklärt gebliebenes Ereignis, aus dem insoweit keine prognostischen Schlussfolgerungen gezogen werden können (zum etwaigen Einfluss von Fressfeinden wie dem Fuchs vgl. Niederschrift vom 15.10.2013, S. 6f.).

Gleichwohl hat die höhere Naturschutzbehörde des Beklagten diesen Bestandseinbruch zum Anlass genommen, im Folgejahr die seitens der Beigeladenen durchgeführte Kartierung im Bereich der Flughafenwiesen durch ein unabhängiges Büro in Gestalt einer Qualitätssicherung überprüfen zu lassen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1487ff.). Im Rahmen dieser Begutachtung hat sich die klägerische Behauptung kontinuierlich sinkender Populationszahlen der Art Kiebitz (wie auch der Art Großer Brachvogel) im Bereich der Flughafenwiesen nicht bestätigt. Der vom Beklagten beauftragte Gutachter hat im Jahr 2010 für die Art Kiebitz vielmehr einen Brutbestand von 78 Brutpaaren im Bereich der bestehenden Nord- und Südbahn festgestellt (vgl. **********, Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München, Juli 2010, S. 16). Hieraus ergibt sich gegenüber dem 2009 festgestellten Bestandseinbruch (nach Feststellungen der Beigeladenen lediglich 17 Brutpaare) eine – in ihrer Deutlichkeit wiederum schwer erklärbare – tiefgreifende Bestandserholung. Hierbei weichen die Erfassungsergebnisse des Qualitätssicherungsgutachtens in Anbetracht der mit jeder Bestandserfassung verbundenen Unsicherheiten (vgl. oben Ziff. 13.1.1.2) auch nicht über Gebühr von den Erfassungszahlen des Gutachters der Beigeladenen ab, der 99 Brutpaare des Kiebitz festgestellt hat.

761 Von Klägerseite aufgegriffene Einzelbeobachtungen der qualitätssichernden Gutachter zu Gefährdungen der Vögel im Bereich der Flughafenwiesen durch den Flugverkehr – etwa durch den Aufenthalt von Vogel-Individuen auf den Rollbahnen oder durch die Einwirkung von Wirbelschleppen – stehen nicht in Widerspruch zu den Annahmen des Beklagten, der bestehende Risiken für Vögel durch den Flugverkehr ebenfalls nicht verkennt (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1511f.). Nichts anderes gilt hinsichtlich der Verweise der Klägerseite auf – in der Sache unstreitige – Todfunde von Vogelindividuen (vgl. auch Niederschrift vom 8.10.2013, insbesondere S. 14 und S. 18).

762 Schließlich betonen die Kläger die Feststellung der qualitätssichernden Gutachter, dass es sehr fraglich sei, ob die Kiebitzvorkommen auf dem Flughafengelände im Mittel mehrerer Jahre zum Selbsterhalt der Art ausreichende Reproduktionswerte erreichen können (vgl. **********, Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München, Juli 2010, S. 37). Diese bewertende Aussage bringt zwar einerseits gewisse Zweifel der Gutachter an der autarken Reproduktionskraft der Kiebitzbestände auf dem Flughafengelände zum Ausdruck, kann aber andererseits nicht als hinreichender Beleg für die klägerische Behauptung herangezogen werden, wonach es sich bei

den Beständen auf dem Flughafengelände um eine „Sink-Population“ handle. Eine solche Annahme ließe – auch nach den Ergebnissen der ausführlichen Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 8.10.2013, S. 13ff., insbesondere S. 16) – nachvollziehbar dargelegte spezifische Habitat-Vorteile des eingezäunten Flughafengeländes für die Art Kiebitz wie etwa den geringeren Druck durch Fressfeinde als auch die mitunter massive Neuansiedlung von Kiebitzen auf dem Flughafengelände (wie im Jahr 2010) bzw. den Austausch zwischen den verschiedenen Vogelvorkommen außer Betracht.

763 Ebenfalls nicht weiterführend ist der klägerische Vorhalt, die qualitätssichernden Gutachter hätten bestimmte Zahlen über Kollisionen mit Flugzeugen in Bezug auf die Arten Kiebitz und Großer Brachvogel nicht zur Verfügung gehabt. Ungeachtet dessen, dass für den Senat nicht deutlich wird, welche konkreten Konsequenzen sich hieraus für die Begutachtung und deren Ergebnisse hätten ergeben sollen, lag den Gutachtern ausweislich des dem Gutachten beigegebenen Literaturverzeichnisses jedenfalls das primär maßgebliche, ausführliche Gutachten des Büros für biologische Flugsicherheit zum Thema biologische Flugsicherheit am Flughafen München aus dem Jahr 2007 (Vogelschlaggutachten) vor (vgl. **********, Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München, Juli 2010, S. 41). Nach allem war auch der sich auf eine defizitäre Nachwuchsrate unter anderem der Art Kiebitz auf den bestehenden Flughafenwiesen bezogene klägerische Beweisantrag hinsichtlich der Art Kiebitz abzulehnen (Beweisantrag Nr. 7 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen zur Habitateignung der bestehenden Flughafenwiesen für die Art Kiebitz – einschließlich der Frage der dort erzielten Bruterfolge – wurden nicht ernsthaft erschüttert. Auch durchgreifende Widersprüchlichkeiten in der Begutachtung der Beigeladenen oder in den Annahmen des Beklagten wurden nach umfassender Erörterung nicht ersichtlich. Dies gilt namentlich auch unter Berücksichtigung des qualitätssichernden Gutachtens durch die Firma ********** zu den Arten Kiebitz und Großer Brachvogel.

764 Ebenso wenig durchzugreifen vermag die klägerische Kritik an den außerhalb des zukünftigen Flughafengeländes zugunsten der Art Kiebitz festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen. Wesentliches Merkmal der diesbezüglichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ sowie im nahe gelegenen Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“ zugunsten wiesenbrütender Arten wie dem Kiebitz ist die Anlage ausreichend dimensionierter Geländemulden

in Gebieten mit hohen Grundwasserständen bzw. temporärer Wasserflächen in Kombination mit dem periodischen Erneuern von Rohbodenflächen und einer Grünlandextensivierung mit artspezifisch angepasstem Mahdregime. Nach den nachvollziehbaren und von Klägerseite nicht überzeugend widerlegten Darlegungen des Beklagten – dem wie dargestellt eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zukommt – werden durch diese Maßnahmen unter Berücksichtigung der im Naturraum gegebenen Möglichkeiten weitgehend optimale Habitate insbesondere für den Kiebitz geschaffen, die nach aktuellem wissenschaftlichem Erkenntnisstand ebenso wie die planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Bereich der zukünftigen Flughafenwiesen eine hohe Erfolgswahrscheinlichkeit für den Kohärenzausgleich gewährleisten (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1703ff.). Diese Einschätzung des Beklagten hat sich auch im Zuge des durch den Senat vorgenommenen Augenscheins und der in diesem Rahmen erfolgten nachvollziehbaren Erläuterungen seitens des Beklagten und der Beigeladenen bestätigt (vgl. Niederschrift vom 7. Mai 2013, S. 4ff., Besichtigungspunkte 1 bis 3).

765 Rechtsfehler ergeben sich entgegen klägerischer Auffassung auch nicht im Hinblick auf den Zeithorizont für das Wirksamwerden von Kohärenzsicherungsmaßnahmen namentlich zugunsten der Art Kiebitz. Wie unter Ziff. 13.1.4.1 im Einzelnen dargelegt, geht die Rechtsprechung für den Regelfall davon aus, dass sich eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen nicht zeitnah ausgleichen lässt und es deshalb hinnehmbar ist, wenn die eintretenden Funktionseinbußen erst auf längere Sicht wettgemacht werden können. Vor diesem Hintergrund unterliegt es keinen Bedenken, wenn der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss (S. 1729) in nachvollziehbarer Weise von einem annähernden Ausgleich der vorhabenbedingten Beeinträchtigung für die Art Kiebitz innerhalb von etwa sechs bis zehn Jahren und von einem Ausgleich in vollem Umfang spätestens nach 20 Jahren ausgeht. Zudem ist auf die festgesetzten, umfangreichen und vom Beklagten ausführlich und nachvollziehbar erläuterten populationsstützenden Maßnahmen zugunsten der Art Kiebitz zu verweisen (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 1731ff.).

766 Nicht durchgreifend ist auch der speziell die Nebenbestimmung Ziff. A.VIII.6.6.4 (Planfeststellungsbeschluss, S. 174) betreffende klägerische Einwand, dass die Kontrolle der Durchführung populationsstützender Maßnahmen zugunsten der Vogelart Kiebitz der Beigeladenen selbst überlassen bliebe. Vielmehr hat ein Nachweis der Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen seitens der Beigeladenen gegenüber der höheren Naturschutzbehörde zu erfolgen. Aus der von Klä-

gerseite in diesem Zusammenhang in Bezug genommenen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach ein Monitoring kein zulässiges Mittel darstelle, um behördliche Ermittlungsdefizite und Bewertungsmängel zu kompensieren, kann hinsichtlich der vom streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Kohärenzsicherungsmaßnahmen schon deshalb nichts abgeleitet werden, weil sich diese Rechtsprechung auf eine Verletzung des Tötungsverbots des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG 2007 (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG 2010) wegen eines mängelbehaften Schutzkonzepts und damit auf die Frage der Bejahung eines Eingriffs bezieht (vgl. BVerwG, U.v. 14.7.2011 – 9 A 12/10 – BVerwGE 140, 149 Rn. 105). Auf die Begleitung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen durch ein Monitoringkonzept lässt sich diese Rechtsprechung nicht übertragen. Auch hinsichtlich der durch den Beklagten darüber hinaus ergänzend festgesetzten, durch zahlreiche Nebenbestimmungen konkretisierten Maßnahmen des Monitoring und des Risikomanagements speziell zugunsten der Art Kiebitz vermag die Klägerseite keine durchgreifenden Defizite aufzuzeigen. Dies gilt sowohl in methodischer Hinsicht, etwa hinsichtlich der Kontrolle des Brut- und Aufzuchtserfolgs anhand repräsentativer Maßnahmeflächen, als etwa auch bezüglich der nachvollziehbaren fachlichen Einschätzung des Beklagten, wonach erst ein Defizit in der Kiebitzpopulation von mehr als 20 Prozent durch populationsstützende Maßnahmen gepuffert werden müsse (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 173ff. und S. 2277ff.).

767 Für die Wiesenbrüterart Großer Brachvogel sieht der Planfeststellungsbeschluss – bei etwa zehn vorhabenbedingten Revierverlusten – die Schaffung von zehn Revieren von mindestens gleicher funktionaler Qualität im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ auf den Grünflächen um die dritte Start- und Landebahn vor (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1739ff.). Hinsichtlich der Eignung der Flughafenwiesen für diese Kohärenzsicherungsmaßnahmen verweist der Planfeststellungsbeschluss in nachvollziehbarer Weise insbesondere darauf, dass der Bruterfolg des Großen Brachvogels im Bereich des bestehenden Bahnsystems deutlich über den Werten der anderen Gebiete in Südbayern – namentlich auch über den Werten im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ außerhalb der Flughafenwiesen – liegt. Auch hinsichtlich des Großen Brachvogels gilt, dass sich eine derart stabile Population entwickeln konnte, dass es zur Ausweisung des Europäischen Vogelschutzgebiets im Bereich der Flughafenwiesen durch den Verordnungsgeber gerade auch mit dem Erhaltungsziel Großer Brachvogel gekommen ist, der im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ seine bayernweit größten Brutbestand mit einem Anteil von über zehn Prozent hat (vgl. auch Begründung zur Verordnung vom 8. Juli 2008, GVBl S. 486, zur Änderung

der VoGEV, S. 10). Hierbei befindet sich ein Großteil dieses Brutbestands innerhalb des Flughafenzauns. In diesem Bereich ist die Art, worauf insbesondere die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung in nachvollziehbarer Weise hingewiesen hat, vor Fressfeinden geschützt und wird vor Störungen durch landwirtschaftliche Nutzungen bewahrt (vgl. Niederschrift vom 8.10.2013, S. 17). In zeitlicher Hinsicht stellt der Beklagte nachvollziehbar fest, dass der Ausgleich der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen für die Art Großer Brachvogel innerhalb von etwa zehn bis längstens 13,5 Jahren in vollem Umfang erfolgt und ein lediglich vorübergehender Bestandsrückgang keine nachteiligen Auswirkungen auf die Kohärenz des Netzes Natura 2000 hat.

768 Gegenteiliges zur Eignung der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen zugunsten der Art Großer Brachvogel ergibt sich ebenso wenig mit Blick auf das vom Beklagten auch hinsichtlich des Großen Brachvogels in Auftrag gegebene, bereits zitierte qualitätssichernde Gutachten der Firma **********, das für das untersuchte Jahr 2010 einen Bruterfolg ergeben hat, der deutlich über den in der Literatur als zum Bestandserhalt notwendig angegebenen Werten liegt. Weiter stellt das Gutachten fest, dass zwar einerseits die Mortalität von Vögeln im Hinblick auf die Risiken durch den Flugbetrieb höher liegen dürfte als in anderen Brutgebieten, jedoch andererseits auf dem Flughafengelände – wie bereits dargelegt – ein vergleichsweise geringer Druck durch Fressfeinde herrscht. Insgesamt halten auch die qualitätssichernden Gutachter die Habitatbedingungen für die Art Großer Brachvogel auf dem Flughafengelände für deutlich attraktiver als im intensiv landwirtschaftlich genutzten Umfeld. Dessen ungeachtet bleibe allerdings fraglich, ob es sich auf dem Flughafengelände tatsächlich um eine „source-Population“ (ansteigende Population) handle (vgl. **********, Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München, Juli 2010, S. 33f.). Auf die zitierten Aussagen des qualitätssichernden Gutachtens, namentlich auf die Infragestellung einer ansteigenden Population des Großen Brachvogels, lässt sich die umgekehrte klägerische Behauptung einer „sink-Population“ bzw. einer „ökologischen Falle“ für die Art Großer Brachvogel mithin nicht stützen.

769 Nach allem war der sich auf eine defizitäre Nachwuchsrate auch der Art Großer Brachvogel auf den bestehenden Flughafenwiesen bezogene klägerische Beweisantrag hinsichtlich der Art Großer Brachvogel ebenfalls abzulehnen (Beweisantrag Nr. 7 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Die vorliegenden Untersuchungen zur Habitateignung der Flughafenwiesen für die Art Gro-

ßer Brachvogel wurden von Klägerseite auch hinsichtlich der erzielten Bruterfolge nicht ernsthaft erschüttert. Insbesondere wurden in der Begutachtung der Beigeladenen oder in den Annahmen des Beklagten keine durchgreifende Widersprüchlichkeiten aufgezeigt. Dies gilt namentlich auch unter Berücksichtigung des qualitätssichernden Gutachtens durch die Firma ********** zu den Arten Kiebitz und Großer Brachvogel.

770 Zulasten der Art Feldlerche gehen vorhabenbedingt etwa 108 Reviere verloren. Im Zuge von Kohärenzsicherungsmaßnahmen werden nach dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ zum Ausgleich insgesamt ebenfalls etwa 108 Reviere von mindestens gleicher funktionaler Qualität geschaffen. Etwa 78 Reviere sollen auf den Grünflächen um die geplante dritte Start- und Landebahn und etwa 30 Reviere außerhalb des künftigen Flughafengeländes im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ geschaffen werden. Hinsichtlich der Eignung der zukünftigen Flughafenwiesen für den Kohärenzausgleich kommt die Klägerseite ein weiteres Mal auf die bereits als nicht stichhaltig zurückgewiesene Kritik an der Bestandserfassung zurück. Auf die obigen Ausführungen unter Ziff. 13.1.1.2 wird verwiesen. Einen nicht ausreichenden Bruterfolg bei der Art Feldlerche im Bereich der zukünftigen Flughafenwiesen behaupten die Kläger, ohne dass hierfür nähere Anhaltspunkte benannt würden. Vor dem Hintergrund der hinreichend gesicherten und grundsätzlich übertragbaren, soeben erörterten Erkenntnislage zu den Arten Kiebitz und Großer Brachvogel ist jedoch – entsprechend den dort dargestellten Gründen – von einer Habitateignung der zukünftigen Flughafenwiesen auch für die weitere Wiesenbrüterart Feldlerche auszugehen. Einer qualitätssichernden Begutachtung bedurfte es insoweit nicht (vgl. auch Niederschrift vom 22.10.2013, S. 6). Die bereits vorliegenden Untersuchungen zur Habitateignung der bestehenden Flughafenwiesen für die Arten Kiebitz, Großer Brachvogel und Feldlerche – auch hinsichtlich der jeweils erzielten Bruterfolge – wurden nicht ernsthaft erschüttert. Insbesondere wurden in der Begutachtung der Beigeladenen oder in den Annahmen des Beklagten keine durchgreifenden Widersprüchlichkeiten aufgezeigt. Insoweit war auch der klägerische Beweisantrag zum Bruterfolg der Feldlerche auf den Flughafenwiesen abzulehnen (Beweisantrag Nr. 8 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013).

771 Hinsichtlich planfestgestellter Ausgleichsflächen zugunsten der Art Feldlerche außerhalb des zukünftigen Flughafengeländes verweist die Klägerseite darauf, dass nicht unerhebliche Teilflächen wegen der Nähe zur Bundesautobahn A 92 und der

hiermit verbundenen Lärmbelastung für die lärmempfindliche Art Feldlerche als Brutgebiete ungeeignet seien. Diesbezüglich vermochten jedoch Beklagter und Beigeladene insbesondere im Rahmen der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 22.10.2013, S. 6ff.) im Einzelnen nachvollziehbar darzulegen, dass die Frage der Eignung der zugunsten der Art Feldlerche vorgesehenen Kohärenzflächen auch unter dem Gesichtspunkt der Lärmbelastung hinreichende Beachtung gefunden hat. Ausgehend von der bereits im Zusammenhang mit dem Wirkfaktor Fluglärm angesprochenen Forschungen des ****** ********* *** ********** (vgl. hierzu oben Ziff. 13.1.1.3.1) kann hiernach nachvollziehbar festgestellt werden, dass die Art Feldlerche schwach empfindlich gegenüber Lärm, aber hoch empfindlich gegenüber optischen Reizen ist und insoweit auf ein Ursachenbündel abgestellt werden muss. Von Bedeutung ist insoweit namentlich die so genannte Effektdistanz. Mit Bezug auf die Bundesautobahn A 92 hat man nach den in Bezug genommenen Forschungen von einem Bereich von 100 Metern auszugehen, der als Bruthabitat ungeeignet ist. Im Bereich von 100 Metern bis 300 Metern ist von einer 50-prozentigen Verlustrate und im Bereich von 300 Metern bis 500 Metern von einer 20-prozentigen Verlustrate auszugehen. Diese Werte hat der Beklagte bei der Auswahl der Kohärenzflächen nach insoweit unwidersprochener Darstellung zugrunde gelegt, wobei er bei einer Verlustrate von 20 Prozent in nachvollziehbarer Weise eine Teileignung des betreffenden Lebensraums angenommen hat.

772 Zudem hat die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 22.10.2013, S. 7) darauf hingewiesen, dass es nach der im Jahr 2006 durchgeführten Brutvogelkartierung auch im unmittelbaren Nahbereich der Bundesautobahn A 92 jedenfalls geringe Vorkommen der Feldlerche gibt. Einflüsse von Straßenlärm auf die Habitatflächen der Feldlerche im Bereich der zukünftigen Flughafenwiesen durch die Staatsstraße 2084 neu hat der Beklagte nach nachvollziehbarer Darstellung ebenfalls berücksichtigt. In zeitlicher Hinsicht stellt der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich der Art Feldlerche schließlich nachvollziehbar fest, dass der Ausgleich der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen innerhalb von längstens 20 Jahren in vollem Umfang erfolgt und der vorübergehende Bestandsrückgang keine nachteiligen Auswirkungen auf die Kohärenz des Netzes Natura 2000 hat (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1752ff.).

773 Soweit von Klägerseite namentlich in den Teilbereichen Viehlaßmoos, Stoibermühle und Lüsse des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ und darüber hinaus auch im Bereich des Vogelschutzgebiets „Freisinger Moos“ ein Wider-

spruch zwischen planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen bzw. populationsstützenden Maßnahmen zugunsten von Wiesenbrütern wie Kiebitz und Großer Brachvogel einerseits und gehölzbrütenden Vogelarten wie dem Blaukehlchen andererseits gesehen wird, stellt der Beklagte auch in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar dar, dass mögliche Zielkonflikte nicht übersehen wurden und jeweils ein ausreichender Abstand zwischen den betreffenden Maßnahmeflächen besteht. Deren jeweilige Funktionsfähigkeit erscheint hiernach hinreichend gewährleistet (vgl. Niederschriften vom 22.10.2013, S. 5 und S. 12, und vom 24.10.2013, S. 15). Auch hinsichtlich von Einzelflächen vermochte die Klägerseite deren jeweilige mangelnde Eignung nicht hinreichend deutlich zu machen. Der Beklagte verweist insoweit in nachvollziehbarer Weise nicht zuletzt auch auf bestehende Funktionszusammenhänge mit angrenzenden bzw. mit nahegelegenen Flächen. Beim gerichtlichen Augenschein am 7. Mai 2013 hat sich das Gericht insbesondere im Bereich Viehlaßmoos sowie im Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“ zudem selbst einen Eindruck von der Vereinbarkeit der unterschiedlichen, in örtlich differenzierten Arealen vorgesehenen Maßnahmen verschafft (vgl. hierzu Niederschrift vom 7.5.2013, S. 4ff., Besichtigungspunkte 1 bis 3, und S. 10ff., Besichtigungspunkte 6 und 7).

774 Für die Art Wachtelkönig werden nach den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses – bei einem vorhabenbedingten Verlust von drei Revieren im Bereich der Lüsse – innerhalb des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“, namentlich im Teilbereich Viehlaßmoos, insgesamt drei Reviere von mindestens gleicher funktionaler Qualität neu geschaffen. Zur Eignung der betreffenden Maßnahmenflächen verweist der Planfeststellungsbeschluss in nachvollziehbarer Weise darauf, dass es im maßgeblichen Gebiet in den letzten Jahren Nachweise der Art gegeben hat und dieses Gebiet insbesondere auch über einen den Anforderungen des Wachtelkönigs gerecht werdenden hohen Grundwasserstand verfügt (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1770ff.). Die demgegenüber von Klägerseite geäußerte Befürchtung eines völligen Verschwindens der Art Wachtelkönig im Flughafenumfeld vermag das Gericht insbesondere auch mit Blick auf die umfangreichen und nachvollziehbaren Darlegungen sowohl der höheren Naturschutzbehörde des Beklagten als auch des Gutachters der Beigeladenen zur Größe und zur Ausgestaltung der Maßnahmenflächen in der mündlichen Verhandlung nicht zu teilen (vgl. Niederschrift vom 17.10.2013, S. 9ff.). Hiernach werden drei geeignete sogenannte Rufplatzkreise mit jeweils etwa 200 Metern Durchmesser, im weiteren Umkreis weitere Habitatflächen mit Lebensraum für Jungvögel und insgesamt geeignete Habitatflächen für die Art Wachtelkönig im Vorfeld des

Viehlaßmooses im Umfang von etwa 27 Hektar geschaffen. Hinzu kommt, dass es sich beim Wachtelkönig nach unwidersprochenen Angaben des Gutachters der Beigeladenen um eine sehr flexible (Zug-)Vogelart handelt, die sich bei der jährlichen Rückkehr aus dem Süden in der Regel jedes Mal neu geeignete Flächen sucht. Zudem kann nachvollziehbar darauf verwiesen werden, dass bei der ganz überwiegenden Zahl der Nachweise von Habitaten der Art Wachtelkönig in Bayern nur kleine Vorkommen (ein bis drei rufende Männchen) anzutreffen sind und auch insoweit – zusammen mit den vom streitbefangenen Vorhaben unberührt bleibenden Habitatflächen – hinreichend vorhandene Flächen für die Art Wachtelkönig anzunehmen sind (vgl. Niederschrift vom 17.10.2013, S. 11).

775 Im Hinblick auf die vom Beklagten ebenfalls nicht übersehene Empfindlichkeit des Wachtelkönigs gegenüber Verkehrslärm nimmt der Planfeststellungsbeschluss in nachvollziehbarer Weise Erheblichkeitsschwellen in Höhe eines äquivalenten Dauerschallpegels von 47 dB(A) nachts und 55 dB(A) tags an (vgl. auch **** **, Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn, 12.4.2011, S. 3f.). Die Zentren der drei als Kohärenzausgleich zu schaffenden sogenannten Rufplatzkreise liegen im Prognosefall außerhalb der 47 dB(A)-Isophone. Der allgemein gehaltene klägerische Hinweis auf nicht näher spezifizierte Ergebnisse von Untersuchungen in Österreich zur Meidung von lärmbelastetem Gelände neben Straßen durch die Art Wachtelkönig stellt die fachlich begründete und nachvollziehbare Sichtweise des Beklagten nicht substanziiert infrage. Auch etwaige Zielkonflikte der planfestgestellten Maßnahmen zugunsten der Art Wachtelkönig mit planfestgestellten Maßnahmen zugunsten anderer Erhaltungszielarten – insbesondere Kiebitz und Feldlerche, die eine offene Landschaft benötigen – hat der Beklagte nicht übersehen und ohne Rechtsfehler planerisch bewältigt. Namentlich vermochte der Beklagte insoweit nachvollziehbar darzulegen, dass im Viehlaßmoos lediglich Randbereiche als Flächen für die Art Wachtelkönig vorgesehen sind (vgl. Niederschrift vom 17.10.2013, S. 10f.).

776 Hinsichtlich der planfestgestellten Anbringung von Nistkästen zur Schaffung zweier neuer Reviere zugunsten der Art Trauerschnäpper, die nach den Feststellungen des Beklagten vorhabenbedingt ein Brutrevier verliert, erschließt sich für das Gericht auf der Basis des klägerischen Vortrags nicht, weshalb den Nistkästen die Eignung abzusprechen sein soll, die gebotene hohe Wahrscheinlichkeit für einen erfolgreichen Kohärenzausgleich zu gewährleisten. Insbesondere erscheint es nachvollziehbar, die Nistkästen entsprechend der geringen Reviergröße bei der

Art Trauerschnäpper konzentriert aufzustellen (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1779ff.).

777 Auch weiterer Detailkritik der Klägerseite zur Eignung und Durchführbarkeit von planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen zugunsten von Erhaltungszielarten im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ fehlt die gebotene hinreichende Substanziierung. Die diesbezüglichen Ausführungen des naturschutzfachlich beratenen Beklagten erscheinen dem Gericht demgegenüber als jeweils nachvollziehbar. Dies gilt namentlich auch hinsichtlich der von Klägerseite noch angesprochenen Arten bzw. der weiteren betroffenen Erhaltungszielarten des Vogelschutzgebiets.

778 13.2 Der Planfeststellungsbeschluss geht ohne Rechtsfehler davon aus, dass von der geplanten dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München keine unzulässigen Einwirkungen auf Flora-Fauna-Habitat-Gebiete ausgehen.

779 13.2.1 Der Beklagte nimmt im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss an, dass das geplante Vorhaben unter Berücksichtigung der planfestgestellten Schadensbegrenzungsmaßnahmen (einschließlich der mit Planergänzungsbeschluss vom 22. Januar 2013 verfügten Maßnahmen) innerhalb der FFH-Gebiete „Moorreste im Freisinger Moos und im Erdinger Moos“ und „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ Erhaltungsziele der in der Umgebung des Verkehrsflughafens München gelegenen Flora-Fauna-Habitat-Gebiete nicht erheblich beeinträchtigt. Diese Annahme hält einer rechtlichen Nachprüfung stand.

780 13.2.1.1 Projekte sind vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen (vgl. § 34 Abs. 1 BNatschG). Ob das planfestgestellte Projekt einer dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München zu erheblichen Beeinträchtigungen von Flora-Fauna-Habitat-Gebieten führen kann, bestimmt sich nach der Betroffenheit der jeweiligen Erhaltungsziele oder den jeweiligen für den Schutzzweck des FFH-Gebiets maßgeblichen Bestandteilen (vgl. § 34 Abs. 2 BNatSchG). Im Verordnungsweg festgelegte Erhaltungsziele bzw. Schutzzwecke – wie sie sich hinsichtlich des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ aus der Vogelschutzverordnung ergeben (vgl. hierzu oben Ziff. 13.1.1.1) – bestehen in

diesem Zusammenhang vorliegend jedoch nicht. In der Konsequenz sind die jeweiligen Erhaltungsziele der Gebietsmeldung zu entnehmen, die der Aufnahme eines Gebiets in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 FFH-RL zugrunde liegt. In dieser Gebietsmeldung werden die Merkmale eines Gebiets beschrieben, die aus nationaler Sicht erhebliche ökologische Bedeutung für das Ziel der Erhaltung der natürlichen Lebensräume und Arten haben. Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind hiernach die sogenannten Standarddatenbögen als die von der Europäischen Kommission zum Zweck der Gebietsmeldung ausgearbeiteten Meldeformulare auszuwerten (vgl. nur BVerwG, U.v. 17.1.2007 – 9 A 20/05 – BVerwGE 128, 1 Rn. 75; BayVGH, U.v. 24.11.2010 – 8 A 10.40022 - juris Rn. 52 m.w.N.). Erhaltungsziele für die jeweiligen FFH-Gebiete sind hiernach die Erhaltung oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in dem Gebiet ausweislich der Eintragungen in den Standarddatenbögen vorkommenden Lebensräume und Arten nach den Anhängen I und II FFH-RL (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Lebensraumtypen und Arten, die im Standarddatenbogen nicht genannt sind, können dagegen kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (BVerwG, U.v. 17.1.2007 – 9 A 20/05 – BVerwGE 128, 1 Rn. 77; BayVGH, U.v. 24.11.2010 – 8 A 10.40022 – juris Rn. 52).

781 Ob ein Projekt auf dieser Grundlage zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines geschützten Gebiets führen kann, erfordert eine Einzelfallbeurteilung, die wesentlich von naturschutzfachlichen Feststellungen und Bewertungen abhängt. Um die projektbedingten Einwirkungen zutreffend auf ihre Erheblichkeit hin beurteilen zu können, hat die Verträglichkeitsprüfung in einem ersten Schritt eine sorgfältige Bestandserfassung und Bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile zu leisten. Auf dieser Basis sind sodann die Einwirkungen zu ermitteln und naturschutzfachlich zu bewerten (BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 68). Zugunsten eines Vorhabens dürfen hierbei die vom Vorhabenträger geplanten bzw. im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden. Es macht aus Sicht des Habitatschutzes nämlich keinen Unterschied, ob durch ein Vorhaben verursachte Beeinträchtigungen von vornherein als unerheblich einzustufen sind oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangen, dass Schutzvorkehrungen angeordnet und getroffen werden. Schutz- und Kompensationsmaßnahmen müssen erhebliche Beeinträchtigungen nachweislich wirksam verhindern. Es ist Sache der Behörde, diesen Nachweis zu erbringen, es sei denn, die Funktionsfähigkeit ihres Schutzkonzepts wird lediglich verbal angegriffen, ohne

dass ein konkreter Nachbesserungsbedarf aufgezeigt wird. Sämtliche Risiken, die aus Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Maßnahmen oder der Beurteilung ihrer langfristigen Wirksamkeit resultieren, gehen hierbei zulasten des Vorhabens (vgl. BVerwG, U.v. 17.1.2007 – 9 A 20/05 – BVerwGE 128, 1 Rn. 53ff. m.w.N.).

782 Fortbestehende vernünftige Zweifel an der Wirksamkeit des Schutzkonzepts stehen der Zulassung eines Vorhabens nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL entgegen. Allenfalls konfliktmindernde Vorkehrungen sind insoweit als Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL) zu werten (vgl. BVerwG, U.v. 17.1.2007 – 9 A 20/05 – BVerwGE 128, 1 Rn. 56). Ein notwendiger Bestandteil des Schutzkonzepts kann die Anordnung von Beobachtungsmaßnahmen sein (Monitoring). Der erforderliche Nachweis der Wirksamkeit der angeordneten Maßnahmen kann allein durch ein Monitoring jedoch nicht erbracht werden. Vielmehr muss das Monitoring Bestandteil eines Risikomanagements sein, das die fortdauernde ökologische Funktion der Schutzmaßnahmen gewährleistet. Im Rahmen der Planfeststellung müssen somit begleitend zum Monitoring Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen für den Fall angeordnet werden, dass die Beobachtung nachträglich einen Fehlschlag der positiven Prognose anzeigt. Derartige Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen müssen geeignet sein, Risiken für die Erhaltungsziele wirksam auszuräumen (BVerwG, U.v. 17.1.2007 – 9 A 20/05 – BVerwGE 128, 1 Rn. 55).

783 Auch bei dieser Prüfung der Erheblichkeit der Beeinträchtigung von Erhaltungszielen von Flora-Fauna-Habitat-Gebieten durch das planfestgestellte Vorhaben kommt es – nicht anders als bei der Lärmprognose (vgl. oben Ziff. 6.1), der Prognose hinsichtlich der Belastung mit Luftschadstoffen (vgl. oben Ziff. 7.1) und der Prüfung der Erheblichkeit der Beeinträchtigung von Erhaltungszielen eines Europäischen Vogelschutzgebiets (vgl. oben Ziff. 13.1.1.1) – auf die Verkehrsmenge an, die realistischerweise zu erwarten ist. Auch im naturschutzfachlichen Kontext ist mithin – wie bereits unter Ziff. 13.1.1.1 dargestellt – nicht auf die technische Maximalkapazität des um die geplante dritte Start- und Landebahn erweiterten Verkehrsflughafens oder auf eine worst-case-Betrachtung, sondern auf die nach der Luftverkehrsprognose zu erwartenden Verkehrsmengen abzustellen (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 428; HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 181, bestätigt durch BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris).

784 13.2.1.2 Auch im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist es – entsprechend der Bestandserfassung im Europäischen Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ (vgl. oben Ziff. 13.1.1.2) – nicht erforderlich, das floristische und

faunistische Inventar des betreffenden Gebiets flächendeckend und umfassend zu ermitteln. Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung ist – wie dargestellt – die Verträglichkeit des Projekts mit den Erhaltungszielen des Gebiets. Dem hat der Prüfungsrahmen Rechnung zu tragen. Erfasst und bewertet werden müssen mithin nur die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile. Hierbei ist die Erfassungs- und Bewertungsmethode nicht normativ festgelegt. Die Zulassungsbehörde ist also nicht auf ein bestimmtes Verfahren festgelegt. Auch hinsichtlich der Methodenwahl muss sie aber den für die Verträglichkeitsprüfung allgemein maßgeblichen Standard der „besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse“ einhalten. Untersuchungsmethoden, die in der Fachwissenschaft als überholt gelten, sind demnach unzulässig. Umgekehrt bestehen keine Einwände gegen eine fachwissenschaftlich anerkannte Untersuchungsmethode, wenn mit einer anderen, ebenfalls anerkannten Methode nicht voll übereinstimmende Ergebnisse erzielt würden (vgl. BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 72f. m.w.N.; vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 91).

785 Bei der Erfassung von Lebensraumtypen besteht ein besonderes Problem zudem darin, dass sie eine wertende Zuordnung erfordert, die Zuordnungskriterien aber nicht rechtlich definiert sind. Die Lebensraumtypen stellen vielmehr außerrechtliche Kategorien der Pflanzensoziologie dar, die – wie für solche Typen kennzeichnend – eine Bandbreite von Erscheinungsformen aufweisen. Verweist eine Rechtsnorm auf einen solchen Typ, ohne selbst eine weitergehende Inhaltsbestimmung zu treffen, so werden damit die herrschenden fachwissenschaftlichen Auffassungen über die typprägenden Merkmale für maßgeblich erklärt. Die Verträglichkeitsprüfung hat sich deshalb bei der Typzuordnung an den einschlägigen Konventionen und Standardwerken zu orientieren. Angesichts der Vielzahl von Arten, die in wechselnden Zusammensetzungen in einem Lebensraum bestimmten Typs vorkommen können, ist bei der konkreten Zuordnungsentscheidung mehr als Plausibilität und Stimmigkeit jedoch nicht erreichbar. Deshalb ist es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unabweisbar, die gerichtliche Kontrolle insoweit zurückzunehmen und der Behörde eine fachliche Einschätzungsprärogative zuzuerkennen. Entsprechendes trifft für die Bestandsbewertung zu (vgl. BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 74f.).

786 Für den Senat ist es auf dieser Grundlage nicht ersichtlich, dass die vorliegend vorgenommenen Bestandserfassungen in den betroffenen FFH-Gebieten – namentlich auch im Teilgebiet Freisinger Moos, hinsichtlich dessen die Klägerseite die Intensität der Begehungen im Besonderen rügt – den gegebenen Anforderun-

gen nicht gerecht würden. Insbesondere bedurfte es entgegen klägerischer Annahme keiner flächendeckenden und lückenlosen, kleinräumigen Bestandserfassung. Soweit die Klägerseite darüber hinaus vorträgt, die Lebensraumtypen seien in einer fachlich ungeeigneten Jahreszeit, nämlich im Winter, kartiert worden, verweist der Beklagte in nachvollziehbarer Weise insbesondere darauf, dass es sich bei im Januar und im März 2011 durchgeführten Begehungen lediglich um eine vom gleichen Bearbeiter mit dem entsprechenden Vorwissen durchgeführte Überprüfung bereits in den Jahren 2006 und 2007 kartierter Biotope gehandelt hat. Hinsichtlich des Lebensraumtyps naturnaher Kalktrockenrasen (LRT 6210) hat der Beklagte hinsichtlich von Flächen, die im Zeitraum von Januar bis März kartiert worden sind, im Hinblick auf jahreszeitlich bedingte Einschränkungen der Beurteilbarkeit im Rahmen eines worst-case-Ansatzes einen mäßig-durchschnittlichen Erhaltungszustand angenommen. Rechtlichen Bedenken begegnet dies nicht. Soweit klägerischerseits schließlich darauf verwiesen wird, eine zu berücksichtigende Fläche sei wegen ihrer geringen Größe vom 37 Quadratmetern von der Untersuchung ausgeschlossen worden, weist der Beklagte in ebenfalls nachvollziehbarer Weise darauf hin, dass die entsprechende Fläche keine kartierwürdige naturschutzfachliche Qualität mehr aufgewiesen habe.

787 13.2.1.3 Der Beklagte geht davon aus, dass das streitbefangene Vorhaben Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Moorreste im Freisinger Moos und im Erdinger Moos“ – namentlich die Lebensraumtypen 6410 (Pfeifengraswiesen) und 7230 (Kalkreiche Niedermoore) innerhalb des Teilgebiets Viehlaßmoos – ohne die diesbezüglich zugleich planfestgestellten Schadensbegrenzungsmaßnahmen durch zusätzliche Stickstoffdepositionen erheblich beeinträchtigen würde (vgl. Planfeststellungsbeschluss, insbesondere S. 1438f.). Die planfestgestellten Schadensbegrenzungsmaßnahmen, namentlich die fachgerechte Pflege der betroffenen Flächen im Wege der Mahd, vermögen diese Beeinträchtigung jedoch in für das Gericht nachvollziehbarer Weise zu verhindern (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1439ff., sowie – hinsichtlich weiterer, nicht in der Verfügungsmacht der Beigeladenen stehender Flächen – Planergänzungsbeschluss vom 22. Januar 2013, insbesondere S. 11ff.). Die diesbezüglichen klägerischen Einwendungen vermögen nicht durchzugreifen. Namentlich ist entgegen klägerischer Auffassung nicht plausibel gemacht, dass durch Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens Erhaltungsziele der FFH-Gebiete „Moorreste im Freisinger Moos und im Erdinger Moos“, „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“, „Kammmolch-Habitate im Kranzberger Forst“ sowie „Giesenbacher Quellmoor“ erheblich beeinträchtigt werden.

788 Vorab kann in diesem Zusammenhang festgehalten werden, dass der prioritäre Lebensraumtyp Moorwälder (*91 D0) in den vorliegend in Rede stehenden Flora-Fauna-Habitat-Gebieten nach den nachvollziehbaren, in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 31.10.2013, S. 13f.) ausführlich erläuterten und auch von Klägerseite nicht substanziiert infrage gestellten Feststellungen des Beklagten im Wirkbereich des planfestgestellten Vorhabens nicht vorkommt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1420f. und S. 1423). Insoweit ist eine erhebliche Beeinträchtigung von Moorwäldern schon im Ansatz nicht in Betracht zu ziehen. Die von Klägerseite verbunden mit der Anregung zur Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union in diesem Zusammenhang aufgeworfenen Fragen zur Auslegung von Art. 6 FFH-RL stellen sich hiernach nicht (Vorlageanregungen Nr. 5 Buchstaben a bis c gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Daraus, dass der Lebensraumtyp in – wie in der mündlichen Verhandlung ersichtlich geworden ist (vgl. Niederschrift vom 31.10.2013, S. 14) – unzutreffender Weise im Standarddatenbogen genannt wird, können sich keine Rechtsfolgen im Kontext der Prüfung einer erheblichen Beeinträchtigung eines Lebensraumtyps ergeben. Außerhalb des vorliegenden Verfahrens wird die Streichung der Fehleintragung im Standarddatenbogen und die Mitteilung dieser Fehlerkorrektur an die Europäische Kommission zu prüfen sein.

789 13.2.1.3.1 Nicht durchgreifen können zunächst die in allgemeiner Weise erhobenen klägerischen Einwände gegen die Verneinung erheblicher Beeinträchtigungen von Flora-Fauna-Habitat-Gebieten im Umgriff des Verkehrsflughafens München durch den Beklagten. Hinsichtlich des diesbezüglichen klägerischen Einwands der erheblichen Verlärmung zusätzlicher Flächen, die sich nachteilig auf charakteristische Vogelarten betroffener Flora-Fauna-Habitat-Gebiete auswirke, kann auf die Ausführungen zum Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ verwiesen werden. Der Beklagte geht ohne Rechtsfehler davon aus, dass der vorhabenbedingte Fluglärm keinen relevanten Wirkfaktor zulasten der Avifauna darstellt (vgl. oben Ziff. 13.1.1.3.1). Wegen der klägerischen Einwendungen zu den Auswirkungen von Wirbelschleppen kann ebenfalls auf die Darlegungen unter Ziff. 13.1.1.3.1 Bezug genommen werden. Hinsichtlich der klägerischen Hinweise auf das Fehlen von Managementplänen für betroffene Flora-Fauna-Habitat-Gebiete wird auf die entsprechend geltenden Ausführungen zum Nichtvorhandensein von Managementplänen für das Europäische Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ verwiesen (vgl. oben Ziff. 13.1.4.2). Das Fehlen derartiger Ma-

nagementpläne schließt insbesondere die vorliegend erfolgte Festsetzung vorhabenbezogener Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht aus.

790 13.2.1.3.2 Die klägerischen Einwände gegen die Verneinung einer erheblichen Beeinträchtigung von Erhaltungszielen im FFH-Gebiet „Moorreste im Erdinger und Freisinger Moos“ durch vorhabenbedingten Stickstoffeintrag greifen ebenfalls nicht durch. Dies gilt zunächst für die in rechtlicher Hinsicht aufgeworfenen Fragen zum Prüfungsgegenstand bei der Ermittlung der Stickstoffbelastung. Insoweit ist es mit Blick auf den projektbezogenen Prüfungsansatz nach § 34 BNatSchG bzw. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL entgegen klägerischer Auffassung nicht ersichtlich, dass Prüfungsgegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung auch der bereits bestehende – als solcher nicht streitbefangene – Flughafen wäre (vgl. nur BVerwG, B.v. 28.11.2013 – 9 B 14.13 – DVBl 2014, 237 Rn. 11). Die diesbezüglich von Klägerseite aufgeworfenen Fragen bedürfen mithin nicht der angeregten Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union (Vorlageanregungen Nr. 2 Buchstaben a und b gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Lediglich klarstellend wird hierbei darauf hingewiesen, dass damit noch nicht die hiervon zu unterscheidende Frage beantwortet ist, ob und in welcher Weise vorhandene Vorbelastungen eines Flora-Fauna-Habitat-Gebiets bei der Beurteilung der Gebietsverträglichkeit der vorhabenbedingten (zusätzlichen) Belastung zu berücksichtigen sind (siehe dazu unten).

791 Auch die in methodischer Hinsicht erhobenen Bedenken gegen die Ermittlung der im Prognosefall und im Prognosenullfall zu erwartenden Stickstoffbelastung greifen nicht durch. Für das Gericht ist insoweit namentlich nicht ersichtlich, dass die Vorbelastung – etwa durch die Vornahme von Messungen lediglich in Offenlandbereichen – unzureichend ermittelt worden wäre. Für Falschberechnungen durch den Gutachter der Beigeladenen, dessen Methodik einer Qualitätsprüfung durch das Landesamt für Umwelt unterzogen worden ist, sind auch nach ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 31.10.2013, S. 7ff.) konkrete Anhaltspunkte nicht ersichtlich. Vielmehr wurde in der mündlichen Verhandlung im Rahmen einer detaillierten Auseinandersetzung mit der klägerischen Methodenkritik deutlich, dass diese Kritik ihrerseits Fehlverständnissen unterliegt. Besonders gilt dies für die Berücksichtigung der Hintergrundbelastung.

792 Hinsichtlich der Heranziehung von Messwerten aus Offenlandbereichen hat der Gutachter der Beigeladenen nachvollziehbar dargelegt, dass bei der Bewertung der Messwerte eine durchschnittliche Gebietskategorie zugrunde gelegt worden ist, die sowohl Offenlandbereiche als auch verbuschte Bereiche berücksichtigt. Bei

der Berücksichtigung von Waldflächen hat der Gutachter einen deutlich konservativeren Korrekturfaktor verwendet, als er sich auf Basis aktueller Daten des Umweltbundesamts ergäbe (Korrekturfaktor 2,0 anstelle von 1,2). Die größere Stickstoffaufnahmekapazität von Wäldern ist damit hinreichend abgebildet. Soweit schließlich von Klägerseite vorgebracht wird, der Beklagte habe hinsichtlich der Ermittlung der Stickstoffvorbelastungen nicht auf Datensätze des Umweltbundesamts zurückgegriffen, vermag auch dies nicht durchzugreifen. Vielmehr weist der Beklagte nachvollziehbar zum einen darauf hin, dass die jeweils verfügbaren Datensätze des Umweltbundesamts in die Prüfung einbezogen wurden. Zum anderen verweist der Beklagte auch darauf, dass die Daten des Umweltbundesamts wegen ihres groben Flächenrasters (1000 mal 1000 Meter) jedoch ohnedies nur tendenzielle Aussagen zu örtlichen Stickstoffdepositionen zulassen.

793 Nach allem fehlt es für die klägerische Behauptung, die von der Beigeladenen eingesetzten Methoden zur Ermittlung der Stickstoffdepositionen entsprächen nicht den besten nach dem Stand der Wissenschaft verfügbaren Standards, schon an einer hinreichenden tatsächlichen Grundlage. Die vorliegenden Untersuchungen (vgl. insbesondere **. *****/**. ********, Stickstoffdeposition im Umland des Flughafens München, 15.3.2011) zu Stickstoffdepositionen sind für die Überzeugungsbildung des Gerichts mithin geeignet. Durchgreifende methodische Mängel vermochten von Klägerseite nicht aufgezeigt zu werden und sind auch sonst nicht ersichtlich. Der diesbezügliche klägerische Beweisantrag war hiernach abzulehnen (Beweisantrag Nr. 2 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013).

794 In der Sache geht der Beklagte hinsichtlich der Stickstoffbelastung für betroffene Bestände des Lebensraumtypus 6410 (Pfeifengraswiesen), die sich im Immissionsband etwa 100 Meter beiderseits der Fahrbahn der westlich bzw. nördlich des Flughafens München verlaufenden Bundesautobahn A 92 befinden, zunächst davon aus, dass durch die bestehende Gesamtbelastung und die vorhabenbedingte Zusatzbelastung sowohl ein ökosystemspezifischer Critical Load von 20 kg N/ha*a als auch eine angenommene Drei-Prozent-Bagatellschwelle von 0,60 kg N/ha*a überschritten werden. Im Planungsfall liegt in diesen Flächen die Gesamtbelastung nach den Feststellungen des Beklagten zwischen ca. 22,4 und knapp 36,7 kg N/ha*a. Die vorhabenbedingte Zusatzbelastung liegt hiernach zwischen 0,64 und 0,95 kg N/ha*a. Von den Überschreitungen ist nach den vom Beklagten zugrunde gelegten Berechnungen allerdings lediglich eine Fläche von 1,49 Hektar des Lebensraumtypus 6410 direkt betroffen. Nicht gänzlich auszuschließen ist hiernach darüber hinaus eine Überschreitung des ökosystemspezifischen Critical Load und

der Bagatellschwelle für eine weitere Fläche von 1,95 Hektar, hinsichtlich der der Beklagte vorsorglich ebenfalls von einer erheblichen Beeinträchtigung ausgeht. Betroffen sind mithin insgesamt 3,44 Hektar des Lebensraumtypus 6410. Diese Flächen sind nach den Feststellungen des Beklagten jedoch bereits aktuell durch die unmittelbare Nähe zur Bundesautobahn A 92 erheblich durch Stickstoffeinträge belastet, die deutlich über dem ökosystemspezifischen Critical Load von 20 kg N/ha*a liegen. Drei der insgesamt 20 Flächen des Lebensraumtypus 6410 im Nahbereich der Bundesautobahn A 92, die nach den Feststellungen des Beklagten aktuell mit Depositionswerten von mindestens knapp 27 kg N/ha*a und überwiegend sogar über 47 kg N/ha*a belastet sind, weisen nach den nachvollziehbaren Feststellungen des Beklagten dessen ungeachtet jedoch einen günstigen Erhaltungszustand auf. Diese Flächen unterliegen bereits derzeit einer regelmäßigen Herbstmahd unter Entfernung des Mähguts (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1438ff.).

795 Nach der ebenfalls nachvollziehbaren fachlichen Beurteilung des Beklagten ist vor diesem Hintergrund – in einem zweiten Schritt – davon auszugehen, dass nicht allein die Höhe der Stickstoffdeposition, sondern maßgeblich eine fachgerechte Pflege im Wege der Mahd unter Entfernung des Mähguts bestimmend für den Erhaltungszustand des Lebensraumtypus ist. Mit der abgeführten Biomasse wird den gemähten Flächen eine erhebliche Menge an Stickstoff entzogen. Bei Streuwiesen liegt der Stickstoffentzug bei einer Herbstmahd mit Mähgutabfuhr nach der fachlichen Einschätzung des Beklagten bei etwa 20 kg N/ha*a. Durch diesen Entzug können nicht nur Einflüsse der zu erwartenden Stickstoffdeposition auf den Stickstoffhaushalt der betreffenden Flächen vermieden werden, sondern dieser Entzug führt nach nachvollziehbarer fachlicher Beurteilung des Beklagten auch zur Verarmung des Bodens an anderen Kernnährstoffen wie Phosphor und Kalium. Mithin wird durch die Mahd mit Mähgutabfuhr das Pflanzenwachstum begrenzt und der Magerstandort erhalten.

796 Die vom Beklagten hinsichtlich einer Teilfläche des Lebensraumtypus 6410 vor diesem Hintergrund festgesetzte Maßnahme (Schadensbegrenzungsmaßnahme) sieht eine einschürige Mahd mit Mähgutabfuhr in der Zeit ab September bis Ende Februar vor. Wegen der hydrologischen Verhältnisse vor Ort, namentlich der vorhandenen Bodennässe, erscheint es dem Beklagten hierbei allerdings als nicht ausgeschlossen, dass die Mahd im Einzelfall nicht durchgeführt werden kann. Vor diesem Hintergrund hat der Beklagte zudem sowohl ein Monitoring (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 178, Ziff. A.VIII.6.7.14 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22.1.2013, dort S. 5) als auch ein Risikomanagement

angeordnet (vgl. hierzu auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2280f.). Im Rahmen des Risikomanagements ist eine gegebenenfalls modifizierte Mahd – etwa im Wege eines zeitlich vorgezogenen Mahdzeitpunkts – zur Erzielung eines erhöhten Nährstoffentzugs vorgesehen. Zudem wird durch eine weitere Nebenbestimmung (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 168, Ziff. A.VIII.6.1.12 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22.1.2013, dort S. 5) geregelt, dass mit der Durchführung des Mahdregimes bereits in der ersten, nach Baubeginn bzw. Beginn der Vorabmaßnahmen folgenden Mahdperiode zu beginnen ist (vgl. hierzu auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1440f.; vgl. zum Ganzen auch Niederschrift vom 31.10.2013, S. 15).

797 Mit Planergänzungsbeschluss vom 22. Januar 2013 ordnete der Beklagte entsprechende Maßnahmen auch für weitere, noch verbliebene Teilflächen des Lebensraumtypus 6410 unter Anpassung der einschlägigen Nebenbestimmungen an. Die Nebenbestimmungen wurden insbesondere dahingehend ergänzt, dass dann, wenn es zur Gewährleistung der Wirksamkeit des Mahdregimes erforderlich ist, das Mahdregime in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde anzupassen ist und gegebenenfalls erforderliche Erstpflegemaßnahmen durchzuführen sind (vgl. Planergänzungsbeschluss vom 22.1.2013, S. 5, Ziff. A.VIII.6.7.12). Wenn die Aufwuchsmenge den Wert von 20 dt TS/ha überschreitet, ist die Mahd in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde darüber hinaus in der Regel im einjährigen Turnus durchzuführen (vgl. Planergänzungsbeschluss, S. 5, Ziff. A.VIII.6.7.14).

798 In Bezug auf den Lebensraumtypus 7230 (Kalkreiche Niedermoore) kommt es nach den Feststellungen des Beklagten bezüglich aller im Teilgebiet Viehlaßmoos vorhandenen Bestände zu Überschreitungen des ökosystemspezifischen Critical Load von 15 kg N/ha*a. Bei Beständen, die in einer Entfernung von mindestens etwa 150 Meter vom Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 92 liegen, wird hiernach jedoch die angenommene Drei-Prozent-Bagatellschwelle (0,45 kg N/ha*a) eingehalten. Hingegen kommt es bei Beständen im unmittelbaren Nahbereich der Bundesautobahn A 92 durch vorhabenbedingte Stickstoffzusatzbelastungen zu Überschreitungen der Drei-Prozent-Schwelle. Im Prognosefall liegt in diesen Flächen nach den Annahmen des Beklagten die Gesamtbelastung bei ca. 26,5 kg N/ha*a. Die vorhabenbedingte Zusatzbelastung liegt hiernach bei ca. 0,84 kg N/ha*a. Von den berechneten Überschreitungen sind direkt jedoch lediglich 0,08 Hektar des Lebensraumtyps 7230 betroffen. Nach Auffassung des Beklagten nicht auszuschließen ist darüber hinaus eine Überschreitung des ökosystemspezifischen Critical Load und der Bagatellschwelle für weitere 0,48 Hektar. Hiervon be-

troffen sind insgesamt vier Flächen des Lebensraumtypus 7230 von insgesamt 0,56 Hektar Größe. Diese Flächen sind nach den zugrunde liegenden gutachterlichen Feststellungen jedoch bereits aktuell von Überschreitungen des ökosystemspezifischen Critical Load betroffen. Im Referenzfall wird der ökosystemspezifische Critical Load nach diesen Feststellungen sogar in mehr Flächen überschritten als im Prognosefall (vgl. **. *****/**. ********, Stickstoffdeposition im Umland des Flughafens München, 15.3.2011, S. 90). Nach nachvollziehbarer fachlicher Einschätzung des Beklagten gilt auch für den Lebensraumtypus 7230, dass Beeinträchtigungen durch Stickstoffentzug mittels regelmäßiger Mahd und Mähgutabfuhr vermieden werden können (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1441; vgl. auch **. *****/**. ********, Stickstoffdeposition im Umland des Flughafens München, 15.3.2011, S. 91f.). Die diesbezüglichen Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Wege der Mahd ordnete der Beklagte ebenfalls mit Planergänzungsbeschluss vom 22. Januar 2013 (S. 4ff. und S. 11ff.) an.

799 Zu den von Klägerseite in Zweifel gezogenen Annahmen und Festsetzungen des Beklagten ist zunächst festzustellen, dass sowohl die Heranziehung von dem Stand der Wissenschaft entsprechenden ökosystemspezifischen Critical Loads als auch die Annahme einer Bagatellschwelle in Höhe von drei Prozent mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in Einklang stehen. Critical Loads sollen naturwissenschaftlich begründete Belastungsgrenzen für habitatrechtlich geschützte Vegetationstypen und andere Schutzgüter umschreiben, bei deren Einhaltung signifikant schädliche Effekte von Luftschadstoffdepositionen auch langfristig ausgeschlossen werden können. In Anbetracht der Unsicherheiten, denen die Beurteilung solcher Stickstoffbelastungen unterliegt, ist gegen die Verwendung dieses Konzepts nichts einzuwenden. Hierbei ist neben der vorhabenbedingten Zusatzbelastung – wie vorliegend geschehen – jedoch auch die bestehende Vorbelastung mit zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, B.v. 28.11.2013 – 9 B 14/13 – DVBl 2014, 237 Rn. 11 m.w.N.; U.v. 14.4.2010 – 9 A 5/08 – BVerwGE 136, 291 Rn. 87f. m.w.N.). Andernfalls wäre eine schleichende Beeinträchtigung eines Schutzgebiets durch nacheinander genehmigte, jeweils für sich genommen das Gebiet nicht erheblich beeinträchtigende Projekte nicht zu verhindern (vgl. BVerwG, B.v. 5.9.2012 – 7 B 24/12 – NuR 2012, 784 Rn. 12).

800 Soweit von Klägerseite gegen die Vorgehensweise des Beklagten hinsichtlich der Heranziehung von Critical Loads eingewandt wird, es würden Mittelwerte angenommen, die in ihrer Pauschalität ohne nähere Prüfung unzulässig seien, greift auch dies nicht durch. Der Beklagte verweist in nachvollziehbarer Weise vielmehr darauf, dass er bei der Ermittlung gebietsbezogener Critical Loads methodenge-

recht anhand der Zuordnungskriterien der sogenannten „Berner Liste“ (Bobbink u.a., Manual on methodologies and criteria for Modelling and Mapping Critical Loads & Levels) vorgegangen ist, ohne auf pauschalierte Mittelwerte zurückzugreifen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1342f.).

801 Im Rahmen der hiernach sachgerechten Zugrundelegung des Critical-Loads-Konzepts ist grundsätzlich jede Überschreitung der Belastungsgrenzen als erheblich anzusehen. Insoweit bedarf die Annahme von Irrelevanzschwellen besonderer Rechtfertigung. Eine derartige Rechtfertigung für die Annahme von Bagatellschwellen ergibt sich jedoch aus dem der Rechtsordnung immanenten Bagatellvorbehalt, unter dem auch jede Unverträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Flora-Fauna-Habitat-Gebiets steht und der im allgemeinen, auch im Gemeinschaftsrecht verankerten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz wurzelt (vgl. Art. 5 Abs. 1 Satz 2 EUV). In welcher Höhe eine solche Bagatellschwelle anzusiedeln ist, ist eine naturschutzfachliche Frage. In naturschutzfachlicher Hinsicht besteht nach den Feststellungen des Bundesverwaltungsgerichts mittlerweile ein fachwissenschaftlicher Konsens darüber, dass Zusatzbelastungen von nicht mehr als drei Prozent des Critical Load außerstande sind, signifikante Veränderungen des Ist-Zustands auszulösen oder die Wiederherstellung eines günstigen Zustands signifikant einzuschränken. Gemessen an der habitatrechtlichen Zielsetzung, einen günstigen Erhaltungszustand zu erhalten oder wiederherzustellen, erweisen sich damit vorhabenbedingte Zusatzbelastungen bis zu dieser Schwelle unabhängig vom Umfang der betroffenen Fläche als Bagatelle, die die Verträglichkeit eines Vorhabens nicht infrage stellt (vgl. BVerwG, U.v. 14.4.2010 – 9 A 5/08 – BVerwGE 136, 291 Rn. 91ff. m.w.N.). Hiernach ist jedenfalls in Fallgestaltungen, in denen die Vorbelastung die Critical Loads um mehr als das Doppelte übersteigt, eine Irrelevanzschwelle von drei Prozent des jeweiligen Critical-Load-Werts anzuerkennen (BVerwG, U.v. 14.4.2010 – 9 A 5/08 – BVerwGE 136, 291 Rn. 93f.; vgl. auch U.v. 28.3.2013 – 9 A 22/11 – NuR 2013, 565 Rn. 65). Dies gilt nach der weiteren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch in Fällen, in denen die Vorbelastung nicht ganz um das Doppelte, jedoch so deutlich überstiegen wird, dass der Drei-Prozent-Wert kaum ins Gewicht fällt (BVerwG, U.v. 6.11.2012 – 9 A 17/11 – BVerwGE 145, 40 Rn. 93).

802 Nach Auffassung des Senats spricht im Anschluss an diese höchstrichterliche Rechtsprechung nichts dagegen, eine Irrelevanzschwelle in Höhe von drei Prozent in Fällen anzuerkennen, in denen die Vorbelastung die Critical Loads zwar signifikant, jedoch – wie dies vorliegend zumindest teilweise der Fall ist – um weniger als das Doppelte übersteigt (vgl. auch BayVGH, B.v. 24.5.2011 – 8 ZB 10.1007 –

juris Rn. 23). In diesem Sinn weist auch das Bundesverwaltungsgericht darauf hin, dass die Drei-Prozent-Grenze nach neuestem wissenschaftlichen Erkenntnisstand nicht auf Fälle beschränkt bleibt, in denen schon die Vorbelastung den Critical Load um ein Mehrfaches übersteigt (vgl. BVerwG, U.v. 6.11.2012 – 9 A 17/11 – BVerwGE 145, 40 Rn. 93). Diese Sichtweise steht auch in Einklang mit der in das Verfahren eingeführten, nachvollziehbaren fachlichen Einschätzung des ****** ********* *** **********, wonach sich projektbedingte Zusatzbelastungen bis zur Schwelle von drei Prozent unabhängig vom Umfang der betroffenen Fläche oder der bestehenden Vorbelastung als Bagatelle erweisen (vgl. **. ********, ****** ******** *** **********, Stellungnahme vom 15.3.2011, S. 5). Den bestehenden naturschutzfachlichen und rechtlichen Anforderungen zur Heranziehung von Critical Loads und zur Anwendung von Bagatellschwellen wird die Vorgehensweise des Beklagten nach allem in vollem Umfang gerecht.

803 Von Klägerseite wird hinsichtlich der vom Beklagten als Schadensbegrenzungsmaßnahmen festgesetzten Mahdmaßnahmen in grundsätzlicher Hinsicht eingewandt, bei der Mahd handle es sich um keine Vermeidungsmaßnahme, sondern um den Versuch einer Folgenbeseitigung, da die Mahd nichts am Stickstoffeintrag und am erhöhten Wachstum verschiedener Arten bis zum Zeitpunkt der Mahd ändere. Dieser Einwand vermag nicht durchzugreifen. Eine Schadensbegrenzungsmaßnahme liegt nicht nur dann vor, wenn diese an der Quelle eines Wirkpfads ansetzt und insofern negative Wirkungen auf geschützte Lebensräume von vornherein verhindert bzw. soweit verringert, dass die Erheblichkeitsschwelle nicht erreicht wird; vielmehr ist dieser Tatbestand auch dann erfüllt, wenn – wie vorliegend – die Maßnahme beim Empfänger des Wirkpfads ansetzt und dadurch negative Auswirkungen auf Erhaltungsziele so weit begrenzt werden, dass sie unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleiben. Zwar hat der Ansatz an der Quelle eines Wirkpfads grundsätzlich Priorität. Dies ändert jedoch nichts daran, dass auch eine Schadensbegrenzung am Einwirkungsort, zum Beispiel durch intensivierte Mahd, das fachlich gebotene Mittel der Wahl sein kann (vgl. Europäische Kommission, Prüfung der Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit erheblichen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete, Methodik-Leitlinien zur Erfüllung der Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 und 4 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, November 2001, S. 10; vgl. auch Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, 2004, S. 48).

804 Die im Planfeststellungsbeschluss vom Beklagten getroffenen Anordnungen hinsichtlich bodenschonender Mahdmaßnahmen gewährleisten entgegen klägerischer Auffassung auch in hinreichender Weise, dass es durch die Mahd nicht zu

erheblichen Bodenschäden kommt. Der Beklagte legt in nachvollziehbarer Weise dar, dass Mahdmaßnahmen etwa durch die Wahl des Mahdzeitpunkts, durch den Einsatz geeigneter Gerätschaften oder im Einzelfall durch Mahd per Hand so durchgeführt werden können, dass erhebliche Bodenschäden nicht entstehen (vgl. auch Niederschrift vom 31.10.2013, S. 15). Darüber hinaus ist bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung oder bei Maßnahmen im Rahmen des Risikomanagements, die – wie dargelegt – in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde zu erfolgen haben, hinreichend gewährleistet, dass eine bodenschonende Mahd auch tatsächlich erfolgt. Im Übrigen kann nach den nachvollziehbaren Angaben des Beklagten hinsichtlich der Anforderungen an eine bodenschonende Mahd bei weichen oder durchfeuchteten Böden auch auf Erfahrungen über bereits durchgeführte großflächige Pflegemaßnahmen im Viehlaßmoos zurückgegriffen werden. Die beim gerichtlichen Augenschein am 7. Mai 2013 (vgl. Niederschrift, S. 9f., Besichtigungspunkt 5) erkennbar gewordenen, lediglich lokalen und kleinflächigen Bodenbeeinträchtigungen durch den Einsatz eines Mähfahrzeugs vermögen dies nicht in Zweifel zu ziehen.

805 Auch der klägerische Einwand, dass es durch die wegen der Stickstoffbelastung von Flächen der Lebensraumtypen 6410 und 7230 angeordneten Schadensbegrenzungsmaßnahmen zu einer unzulässigen „Doppelbelegung“ von Maßnahmenflächen kommt, weil der Beklagte insoweit auch Kompensationsmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 BNatSchG angeordnet hat, greift nicht durch. Zum einen haben die jeweils angeordneten Maßnahmen schon eine unterschiedliche Zielrichtung, nämlich einerseits die Verhinderung der erheblichen Beeinträchtigung des Erhaltungsziels eines Flora-Fauna-Habitat-Gebiets und andererseits die Kompensation unvermeidbarer Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Zum anderen wird die Multifunktionalität von Maßnahmen vom Gesetzgeber in § 15 Abs. 2 Satz 4 BNatSchG anerkannt. Tatsächliche naturschutzfachliche Widersprüche zwischen den angeordneten Maßnahmen sind im Übrigen weder ersichtlich noch konkret vorgetragen. Schließlich bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass die Maßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen anderer Erhaltungsziele des FFH-Gebiets führen (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1698f.).

806 Auch weitere klägerische Einwände gegen die Verneinung erheblicher Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen im Flora-Fauna-Habitat-Gebiet „Moorreste im Erdinger und Freisinger Moos“ durch zusätzlichen Stickstoffeintrag vermögen nicht durchzugreifen. Zu der klägerischen Behauptung, der prioritäre Lebensraumtyp *7210 (kalkreiche Niedermoore mit Cladium mariscus und Arten von Caricion da-

vallianae) sei im Teilgebiet Viehlaßmoos vorhanden, entgegnet der Beklagte in nachvollziehbarer Weise, dass der diesbezüglich angesprochene Bestand an Cladium mariscus (Schneidried) lediglich eine Größe von etwa drei Quadratmetern umfasse und nicht etwa übersehen worden sei, sondern den angrenzenden Flächen des Lebensraumtypus 7230 (kalkreiche Niedermoore) methodengerecht zugerechnet worden sei (zur fehlenden Relevanz etwaiger Angaben zu tatsächlich nicht vorhandenen Beständen im Standarddatenbogen vgl. oben Ziff. 13.2.1.3.1). Auch die Empfindlichkeit gegen Stickstoffeintrag wurde in diesem Zusammenhang nicht verkannt (vgl. **. *****/**. ********, Stickstoffdeposition im Umland des Flughafens München, 15.3.2011, S. 87). Der Beklagte legt in nachvollziehbarer Weise jedoch insbesondere dar, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der kleinflächigen Cladium-mariscus-Vorkommen durch vorhabenbedingte Stickstoffdepositionen deshalb gesichert ausgeschlossen werden kann, weil die Unerheblichkeitsschwelle von drei Prozent des ökosystemspezifischen Critical Load in Höhe von 20 kg N/ha*a (also 0,60 kg N/ha*a) nur im Imissionsband der Bundesautobahn A 92 etwa 100 bis 150 Meter beiderseits der Fahrbahn überschritten wird. Das Schneidried-Vorkommen befindet sich demgegenüber in einer Entfernung von etwa 1000 Metern zur Autobahn. Die in diesem Bereich zu erwartende vorhabenbedingte Stickstoff-Zusatzbelastung in Höhe von lediglich 0,3 bis 0,4 kg N/ha*a liegt unterhalb der Drei-Prozent-Bagatellschwelle. Zugleich wird im Prognosefall in diesem Bereich eine Gesamtbelastung von 18,4 kg N/ha*a, die ohnedies unterhalb der Critical-Load-Schwelle liegt, erwartet. Im Bereich des durch Stickstoffeinträge stärker belasteten Immissionsbands in Autobahnnähe können demgegenüber nach nachvollziehbarer Darlegung des Beklagten Cladium-mariscus-Bestände in dem offenen und überschaubaren Gelände ausgeschlossen werden. Cladium-mariscus-Bestände können mithin auch nicht – wie von Klägerseite befürchtet – durch in diesem Bereich festgesetzte Mahdmaßnahmen negativ betroffen sein.

807 Für das Gericht ist der von Klägerseite weiter behauptete Fehler bei der Abgrenzung der Flächen der Lebensraumtypen 6410 (Pfeifengraswiesen) und 7230 (kalkreiche Niedermoore) im Teilgebiet Viehlaßmoos nicht erkennbar. Namentlich einer Unterschätzung der jeweils betroffenen Flächen wurde seitens der Gutachter durch die Einbeziehung auch derjenigen Flächen, hinsichtlich derer eine Betroffenheit lediglich nicht auszuschließen ist, in nachvollziehbarer Weise vorgebeugt (vgl. **. *****/**. ********, Stickstoffdeposition im Umland des Flughafens München, 15.3.2011, S. 88f.). Die Lebensraumtypen 6510 (magere Flachlandmähwiesen) und 6210 (Halbtrockenrasen) verfügen nach den nachvollziehbaren Feststellun-

gen des Beklagten jeweils nur über sehr geringe Anteile (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1420).

808 Hinsichtlich des Teilgebiets Eittinger Weiher stellt der Beklagte nachvollziehbar dar, dass im Rahmen der diesbezüglich flächendeckend durchgeführten Vegetationskartierung ein Vorkommen der Lebensraumtypen 3140 (oligotrophe bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armleuchteralgen) und 6410 (Pfeifengraswiesen) nicht festgestellt werden konnte. Der von Klägerseite ebenfalls angesprochene Lebensraumtyp 3150 (natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions) gehört demgegenüber nicht zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos“.

809 Der prioritäre Lebensraumtyp *91E0 (Auen-Wälder) kommt nach den – entgegen klägerischer Behauptung – hierzu getroffenen Feststellungen des Beklagten im Teilgebiet Eittinger Weiher kleinflächig vor (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1422f.). Dass es sich bei den häufig überschwemmten und insoweit an wiederkehrende Stickstoffeinträge gewöhnten Auen-Wäldern jedoch um einen grundsätzlich stickstoffunempfindlichen Lebensraumtyp handelt, wurde nicht zuletzt in der mündlichen Verhandlung sowohl vom Vertreter der höheren Naturschutzbehörde des Beklagten als auch vom Gutachter der Beigeladenen ausführlich und gut nachvollziehbar dargelegt (vgl. Niederschrift vom 31.10.2013, S. 12f.; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1343 und S. 1456; **. *****/**. ********, Stickstoffdeposition im Umland des Flughafens München, 15.3.2011, S. 32f.). Auch der erkennende Senat hat bereits bei anderer Gelegenheit festgestellt, dass es für die Belastung von Auen-Wäldern durch Stickstoffimmissionen keine zu berücksichtigenden Grenzwerte – namentlich etwa in Gestalt ökosystemspezifischer Critical Loads nach der „Berner Liste“ – gibt (vgl. BayVGH, U.v. 24.11.2010 – 8 A 10.40007 – juris Rn. 128f.). Die Anwendung von in der Verwaltungspraxis der Bundesländer Brandenburg, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen für diesen Lebensraumtyp gegebenenfalls angenommenen Critical-Loads kommt hiernach nicht in Betracht (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1342f.). Vielmehr bedarf es bei fehlenden allgemein anerkannten Grenzwerten – wie vorliegend – einer Einzelfallprüfung hinsichtlich betroffener Lebensräume, die nach den nachvollziehbaren Darlegungen von Beklagtem und Beigeladener auch nicht versäumt wurde. Hiernach war der klägerische Beweisantrag zur Überschreitung von in Brandenburg, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen angenommenen Critical-Load-Werten im Teilgebiet Eittinger Weiher als nicht entscheidungserheblich ab-

zulehnen (Beweisantrag Nr. 3 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Im Hinblick auf die vorliegend nachvollziehbar durchgeführte Einzelfallprüfung gilt Entsprechendes, soweit sich der Beweisantrag auch darauf bezieht, dass eine standortbedingte Unempfindlichkeit von Auen-Wäldern nicht generell unterstellt werden kann. Der von Klägerseite im Beweisantrag weiter genannte Lebensraumtyp 91F0 (Hartholzauewälder) stellt schließlich im FFH-Gebiet „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos“ kein Erhaltungsziel dar.

810 Zu Unrecht nimmt die Klägerseite schließlich an, der Beklagte habe neben der vorhabenbedingten Zusatzbelastung weitere Belastungsfaktoren, namentlich den bestehenden Kompostbetrieb ****** in der Gemeinde ******* sowie einen geplanten Hähnchenmaststall im ******** bei ******* (etwa 7 Kilometer nördlich von Freising), nicht hinreichend gewürdigt. Diesbezüglich legt der Beklagte nachvollziehbar dar, mögliche Summationswirkungen durch ein Zusammenwirken der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen mit den Auswirkungen anderer Pläne und Projekte geprüft und den bestehenden Kompostbetrieb ****** bei der Ermittlung der Vorbelastung berücksichtigt zu haben. Summationseffekte durch den geplanten Hähnchenmaststall sind hiernach schon wegen dessen großer Entfernung nachvollziehbar ausgeschlossen. Im Übrigen gilt insoweit, dass die Verträglichkeitsprüfung sich nur auf solche anderen Projekte erstreckt, deren Auswirkungen verlässlich absehbar sind. Dies ist grundsätzlich erst dann der Fall, wenn eine Zulassungsentscheidung erteilt ist (vgl. BVerwG, B.v. 28.11.2013 – 9 B 14.13 – DVBl 2014, 237 Rn. 11 m.w.N.). Unzutreffend ist auch die klägerische Annahme, hinsichtlich des Zusammenwirkens des planfestgestellten Vorhabens mit anderen Plänen und Projekten seien vom Beklagten nur Straßenbauvorhaben betrachtet worden. Vielmehr wurden sämtliche im Prognosefall als realisiert prognostizierte Infrastrukturprojekte, auch Schienenprojekte, ungeachtet noch nicht ergangener Zulassungsentscheidungen im Rahmen eines höchst vorsorglichen Ansatzes berücksichtigt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1473).

811 13.2.1.3.3 Bezüglich von Kollisionsgefahren der im FFH-Gebiet „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos“ heimischen Vogelarten mit Flugzeugen hat der Beklagte in nachvollziehbarer Weise dargelegt, dass eine effektiv erhöhte Kollisionsgefahr für die charakteristischen Vogelarten der Lebensraumtypen *91E0 (Blaukehlchen, Gelbspötter, Grünspecht, Pirol, Schlagschwirl, Schwanzmeise und Weidenmeise) sowie 6430 (Feldschwirl, Sumpfrohrsänger und Rohrammer) nicht besteht. Die Arten leben bodennah. Allein Pirol und Schlagschwirl fliegen hiernach in Ausnahmefällen in größerer Höhe, jedoch keinesfalls regelmäßig in Höhen von

mehr als 100 Metern, was Voraussetzung für eine signifikante Gefahrerhöhung wäre (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1429f., S. 1446f. und insbesondere S. 1459f.). Nach den ebenfalls nachvollziehbaren Darlegungen des Beklagten erscheinen Schädigungen von Fluginsekten in den hinsichtlich der maßgeblichen Bereiche zu erwartenden Überflughöhen von mindestens 120 Metern als nicht plausibel. Signifikante Auswirkungen von Wirbelschleppen auf Vögel sind im FFH-Gebiet „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos“ ebenfalls nachvollziehbar nicht zu erwarten. Fluglärm stellt – wie dargelegt – keinen relevanten Wirkfaktor zulasten von Vogelarten dar (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1428, S. 1445 und S. 1457f.; vgl. zum Ganzen bereits oben Ziff. 13.1.1.3.1).

812 Nicht hinreichend substanziiert ist die Behauptung der Klägerseite, dass sich insbesondere für das Teilgebiet Viehlaßmoos aus den dort geplanten Kohärenzsicherungsmaßnahmen für Wiesenbrüter erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos“ ergäben. Der Beklagte hat ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, dass Negativwirkungen der Maßnahmen auf den Erhaltungszustand oder das Potenzial schutzzweckrelevanter Gebietsbestandteile ausgeschlossen werden können (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1451ff.; vgl. auch oben Ziff. 13.1.4.3). Ebenfalls nicht hinreichend substanziiert ist der klägerische Hinweis auf eine erhebliche Beeinträchtigung insbesondere des Teilgebiets Viehlaßmoos durch die planfestgestellte Grundwasserabsenkung. Der Beklagte legt auch insoweit nachvollziehbar dar, dass die Schutzgebietsfläche durch die vorhabenbedingte Grundwasserabsenkung nicht beeinträchtigt wird (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S.1453; zum eingeschränkten Wirkbereich der Grundwasserabsenkung vgl. auch oben Ziff. 13.1.1.3.1).

813 13.2.1.3.4 Ebenso wenig begründet sind die klägerischen Einwände hinsichtlich der vom Beklagten ohne Rechtsfehler verneinten erheblichen Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des FFH-Gebiets „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ insbesondere durch Stickstoffeinträge (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1369ff., insbesondere S. 1381ff.). Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es sich – wie bereits hinsichtlich des FFH-Gebiets „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos“ unter Ziff. 13.2.1.3.2 näher ausgeführt – bei Auen-Wäldern (LRT *91E0) entgegen klägerischer Auffassung grundsätzlich um nicht stickstoffempfindliche Lebensraumtypen handelt und feste Grenzwerte bzw. ökosystemspezifische Critical Loads – namentlich etwa ausweislich der „Berner Liste“ – für Auen-Wälder nicht zugrunde zu legen sind. Entsprechendes gilt für Hartholzauewälder des Lebensraumtyps 91F0 (vgl. Planfeststellungsbeschluss,

S. 1343 und S. 1381). Diese Stickstoffunempfindlichkeit hat sich nach den überzeugenden Darlegungen der höheren Naturschutzbehörde des Beklagten wie der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung auch hinsichtlich der hier in Rede stehenden, häufig überfluteten und mithin durch die Einschwemmung von Ackerbödenanteilen nährstoffreichen Isarauen bestätigt. In diesem Zusammenhang haben Untersuchungen seitens der Beigeladenen im Übrigen auch ergeben, dass eine Vergleichsfläche in der Nähe der Isar, die sowohl von Flugzeugen überflogen wird als auch im Nahbereich der Bundesautobahn A 92 liegt, sich hinsichtlich der Stickstoffeinträge nicht signifikant von Vergleichsgebieten unterscheidet, die sich in abgeschiedener Lage befinden (vgl. Niederschrift vom 31.10.2013, S. 12f.). Vor diesem Hintergrund war der klägerische Beweisantrag hinsichtlich der Überschreitung von in Brandenburg, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen angenommenen Critical-Load-Werten im FFH-Gebiet „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ als nicht entscheidungserheblich abzulehnen (Beweisantrag Nr. 3 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013; vgl. zu diesem Antrag auch oben Ziff. 13.2.1.3.2). Im Hinblick auf die vorliegend durchgeführte Einzelfallprüfung gilt Entsprechendes, soweit sich der Beweisantrag darüber hinaus auch auf darauf bezieht, dass eine standortbedingte Unempfindlichkeit von Auen-Wäldern nicht generell unterstellt werden könne.

814 Hinsichtlich des Bereichs „Freisinger Buckl“ legt der Beklagte nachvollziehbar dar, dass der zugrunde gelegte ökosystemspezifische Critical Load des betroffenen Lebensraumtypus 6210 (naturnahe Kalktrockenrasen) von 20 kg N/ha*a, der am südwestlichen Rand dieses Gebiets sowie auf zwei Deichabschnitten vorkommt, an den maßgeblichen Einwirkungsorten nicht überschritten wird. Die Klägerseite spricht im Zusammenhang mit dem Lebensraumtypus 6210 im Übrigen von Critical-Load-Werten von 15 bis 25 kg/ha*a. Im Prognosefall liegt die Gesamtbelastung im betroffenen Bereich von Moosburg bis zum Vorflutgraben Nord (Bereich I) hiernach zwischen etwa 18 und 21 kg N/ha*a (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1381f.). Nach der detaillierten Darstellung des von der Beigeladenen beauftragten Gutachters wurde die örtliche Gesamtbelastung am südwestlichen Rand des Naturschutzgebiets „Freisinger Buckl“ bei Werten von knapp über 20 kg N/ha*a (20,17 und 20,25 kg N/ha*a) ermittelt. Zugleich verweist der Gutachter jedoch auf die Rundungsregel nach Ziff. 2.9 der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft), wonach der Beurteilungswert von 20 kg N/ha*a eingehalten ist. In nachvollziehbarer Weise verweist der Gutachter zudem darauf, dass bei der durchgeführten Berechnung der Belastungswerte mit einer Rastergröße von 120 mal 120 Metern am Rand starker Emissionsquellen – vorliegend der Bundesau-

tobahn A 92 – aufgrund von Mittelungseffekten sehr hohe Belastungen rein rechnerisch weiter in die Umgebung extrapoliert werden, als dies in der Realität der Fall ist. Bei einer feineren Auflösung ergeben sich nach nachvollziehbarer Erläuterung höhere Belastungen lediglich in einer Zone von 50 bis 60 Metern beiderseits der Fahrbahnen der Bundesautobahn A 92. Eine prioritäre Ausprägung des Lebensraumtyps (LRT 6210* – naturnahe Kalktrockenrasen mit bemerkenswerten Orchideen) kommt nach den von Klägerseite nicht hinreichend erschütterten Feststellungen des Gutachters im Untersuchungsgebiet nicht vor (vgl. **. *****/ **. ********, Stickstoffdeposition im Umland des Flughafens München, 15.3.2011, S. 106f.). Etwas anderes hat sich auch nicht beim auch im Bereich des „Freisinger Buckl“ durchgeführten gerichtlichen Augenscheins ergeben, bei dem nur ganz vereinzelte kleinwüchsige Exemplare der Orchideenart Kleines Knabenkraut aufgefunden werden konnten (vgl. Niederschrift vom 7.5.2013, S. 8, Besichtigungspunkt 4).

815 Hinsichtlich der Auswirkungen von Kollisionsgefahren und Wirbelschleppen auf charakteristische Arten der Lebensraumtypen der Auen-Wälder und der Gewässer im FFH-Gebiet „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ sind hinreichend substanziierte Einwendungen von Klägerseite nicht ersichtlich (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1389f.). Entgegen klägerischer Annahmen hat der Beklagte auch Summationswirkungen im Hinblick auf die bestehende Situation sowie auf sonstige Projekte oder Pläne – Straße, Schiene sowie Deichsanierung – berücksichtigt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1407f.; vgl. zum Ganzen auch oben Ziff. 13.2.1.3.3).

816 13.2.1.3.5 Ebenfalls nicht durchgreifend sind die klägerischen Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigung von Erhaltungszielen der FFH-Gebiete „Kammmolch-Habitate im Kranzberger Forst“ sowie „Giesenbacher Quellmoor“.

817 Hinsichtlich des FFH-Gebiets „Giesenbacher Quellmoor“ stellt der Beklagte nachvollziehbar fest, dass die dort vorkommenden Lebensraumtypen 6410 (Pfeifengraswiesen) und 7230 (kalkreiche Niedermoore) als stickstoffempfindlich zu gelten haben. Die Critical Loads liegen hiernach bei 20 kg N/ha*a (LRT 6410) und 15 kg N/ha*a (LRT 7230). Für den Prognosefall 2025 haben die Gutachter der Beigeladenen hiernach eine Stickstoffgesamtbelastung von 18,7 bis 18,8 kg N/ha*a prognostiziert. Der ökosystemspezifische Critical Load des Lebensraumtyps 6410 wird damit unterschritten. Der ökosystemspezifische Critical Load des Lebensraumtyps 7230 wird demgegenüber bereits im Referenzfall überschritten (18 bis 20 kg

N/ha*a), so dass die Bagatellschwelle (vgl. hierzu oben Ziff. 13.2.1.3.2) von drei Prozent Zusatzbelastung (= 0,45 kg N/ha*a) heranzuziehen war. Eine vorhabenbedingte Zusatzbelastung ergibt sich vorliegend jedoch nur in Höhe von 0,2 bis 0,3 kg N/ha*a, so dass auch hinsichtlich des Lebensraumtyps 7230 relevante Belastungen nachvollziehbar ausgeschlossen werden konnten (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1359f.).

818 Hinsichtlich des FFH-Gebiets „Kammmolch-Habitate im Kranzberger Forst“ kommt der Beklagte nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass für den dortigen Lebensraumtypus 9110 (Hainsimsen-Buchenwald) ein ökosystemspezifischer Critical Load von 15 kg N/ha*a anzunehmen ist. Die fachliche Bagatellschwelle in Höhe von drei Prozent Zusatzbelastung liegt damit bei 0,45 kg N/ha*a. Die ermittelte vorhabenbedingte Zusatzbelastung liegt überwiegend unterhalb dieser Schwelle (0,2 bzw. 0,4 kg N/ha*a). Lediglich in Bereichen am Nordostrand des Gebiets werden Zusatzbelastungen von 0,46 bis 0,50 kg N/ha*a prognostiziert. Hier ist der Lebensraumtypus 9110 nach den ebenfalls nachvollziehbaren Feststellungen des Beklagten jedoch nicht ausgebildet (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 1355).

819 13.2.2 Vom Vorhandensein eines potenziellen FFH-Gebiets im Wirkbereich des streitgegenständlichen Vorhabens, namentlich mit Blick auf Vorkommen der Libellenart Vogel-Azurjungfer und der Pflanzenart Sumpf-Siegwurz, ist entgegen klägerischer Auffassung nicht auszugehen. Diese wurden mit der EU-Osterweiterung im Jahr 2003 in den Anhang II der FFH-Richtlinie als Arten neu aufgenommen, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen. Wie bereits im Zusammenhang mit dem Europäischen Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ unter Ziff. 13.1.1.1 dargelegt, ist es in der Rechtsprechung sowohl des Gerichtshofs der Europäischen Union als auch des Bundesverwaltungsgerichts geklärt, dass die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie den Mitgliedstaaten bei der Auswahl der der Kommission vorzuschlagenden Gebiete einen naturschutzfachlichen Beurteilungsspielraum belässt. Dies gilt auch bei Gebieten mit prioritären Lebensraumtypen. Auch derartige Gebiete haben die Mitgliedstaaten nicht ausnahmslos zu melden. Dementsprechend müssen Sie auch nicht den Schutz jedes im Gebiet vorhandenen, gegebenenfalls prioritären Lebensraumtyps unabhängig von seiner konkreten Schutzwürdigkeit als Erhaltungsziel festlegen. Dies gilt sowohl dann, wenn es um die erstmalige Meldung eines Gebiets geht, als auch hinsichtlich einer Nachmeldung (vgl. nur BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 39 m.w.N.).

820 Anhaltspunkte dafür, dass der Beklagte vorliegend seinen naturschutzfachlichen Beurteilungsspielraum überschritten hätte, sind nicht ersichtlich. Vielmehr hat ein Vertreter des Landesamts für Umwelt des Beklagten in der mündlichen Verhandlung überzeugend dargelegt, dass die Verbreitungsschwerpunkte der von Klägerseite primär in den Blick genommenen Libellenart Vogel-Azurjungfer in Franken und im Landkreis Donau-Ries liegen und die dortigen Vorkommen größer sind als diejenigen im Bereich des sogenannten Abfanggrabens Ost („Vorflutgraben Nord") bzw. im Bereich Nördliches Erdinger Moos (vgl. Niederschrift vom 22.10.2013, S. 15). Vor diesem tatsächlichen Hintergrund lässt sich weder aus einem von Klägerseite in diesem Zusammenhang angeführten Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen die Republik Österreich (vgl. vorgelegtes Schreiben der Europäischen Kommission an die Republik Österreich vom 30.5.2013) noch aus einem etwa bestehenden allgemeinen Nachmeldebedarf der Bundesrepublik Deutschland (vgl. vorgelegte Schreiben der Europäischen Kommission an Privatpersonen in Deutschland vom 23.8.2013) etwas ableiten. Insoweit kommt es auch auf die von Klägerseite mit der Anregung zur Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union aufgeworfene Frage zur Pflicht der Ausweisung von Schutzgebieten für im Zuge der EU-Osterweiterung neu in den Anhang II der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie aufgenommene Arten im Hinblick auf den hier maßgeblichen Bereich des Nördlichen Erdinger Mooses nicht an (Vorlageanregung Nr. 6 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013). Die Libellenart Vogel-Azurjungfer und die Pflanzenart Sumpf-Siegwurz werden vom Beklagten im Übrigen im Rahmen des Artenschutzes bzw. der Eingriffsregelung berücksichtigt (siehe unten Ziff. 13.3.5 und Ziff. 13.4). Zum Ausgleich vorhabenbedingter Lebensraumverluste hat die Beigeladene – bereits erfolgreiche – Maßnahmen ergriffen (Aufweitung und Umgestaltung des Schwarzgrabens; dort bis zum Jahr 2012 bereits Ansiedlung von fast 400 Individuen der Vogel-Azurjungfer), deren Ausgestaltung und Wirksamkeit in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erläutert worden sind (vgl. Niederschrift vom 22.10.2013, S. 16; vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2088 und – hinsichtlich der Sumpf-Siegwurz – S. 2089f.).

821 13.3 Auch die Einwendungen der Klägerseite hinsichtlich nicht gerechtfertigter Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erweisen sich als unbegründet. Die vom Beklagten dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss insoweit zugrunde gelegten Bestandserfassungen, die vorgenommenen naturschutzfachlichen Bewertungen und die rechtliche Subsumtion anhand der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG halten einer gerichtlichen Nachprüfung

stand. Nichts anderes gilt auch hinsichtlich der vom Beklagten gewährten Ausnahmen von den erfüllten Verbotstatbeständen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

822 13.3.1 Es ist zunächst nicht ersichtlich, dass der Beklagte bei seiner dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden umfangreichen artenschutzrechtlichen Prüfung artenschutzrechtlich maßgebliche Arten unbehandelt gelassen hätte. Gegenstand der artenschutzrechtlichen Prüfung nach §§ 44, 45 BNatSchG sind vorliegend insbesondere die Arten des Anhangs IV FFH-RL (streng zu schützende Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse) sowie die europäischen Vogelarten (vgl. auch § 7 Abs. 2 Nr. 12 bis 14 BNatSchG). Demgegenüber sind die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG auf die nur nach nationalem Recht besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten nicht anzuwenden (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Hinsichtlich der insoweit betroffenen Arten findet eine Prüfung der Vereinbarkeit des streitgegenständlichen Vorhabens einschließlich der planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen mit den bestehenden rechtlichen Vorgaben demgemäß im Rahmen der Eingriffsregelung nach §§ 14 und 15 BNatSchG statt (siehe hierzu unten Ziff. 13.4).

823 13.3.2 Auch Methodik und Umfang der vorliegend vorgenommenen fachgutachterlichen Untersuchungen zur Erfassung der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten sind gerichtlich nicht zu beanstanden. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote eingreifen, setzt nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zunächst eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Bereich eines Vorhabens vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde indes nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt vielmehr maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ sind nicht veranlasst. Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür benötigt sie jedenfalls Daten, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen (vgl.

BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 54; B.v. 13.3.2008 – 9 VR 9/07 – juris, Rn. 31; B.v. 18.6.2007 – 9 VR 13/06 – juris Rn. 20 m.w.N.).

824 Die für den Habitatschutz geltenden Anforderungen an die Bestandserfassung (vgl. oben insbesondere Ziff. 13.1.1.2) können demgegenüber – entgegen der Auffassung der Klägerseite – nicht unbesehen und unterschiedslos auf den Artenschutz übertragen werden. Ein den Anforderungen des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL vergleichbares formalisiertes Prüfungsverfahren kennt der allgemeine Artenschutz gerade nicht. Der auch europarechtlich verankerte Verhältnismäßigkeitsgrundsatz wird vielmehr verfehlt, wenn für ein – wie vorliegend – wichtiges Infrastrukturvorhaben Anforderungen an die artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme gestellt werden, die keinen für die Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens wesentlichen Erkenntnisgewinn versprechen und außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen würden. Erforderlich, aber auch ausreichend, ist mithin eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 56f.).

825 Beim Artenschutz geht es zunächst einmal darum, überhaupt zu ermitteln, welche Arten in dem betreffenden Untersuchungsraum vorkommen. Diese Suche ist vom Ansatz her wesentlich breiter und offener angelegt als die Bestandsaufnahme im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Sie ist daher auch entsprechend fehleranfälliger. Art und Umfang, Methodik und Untersuchungstiefe der erforderlichen fachgutachtlichen Untersuchungen zur Ermittlung der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten im Planungsraum lassen sich hierbei mangels normativer Festlegung nur allgemein umschreiben und hängen maßgeblich – wie bereits dargelegt – von den naturräumlichen Gegebenheiten des Einzelfalls ab (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 59 m.w.N.). Sie werden sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen: der Bestandserfassung vor Ort sowie der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur, die sich wechselseitig ergänzen können. Wie viele Begehungen zur Erfassung welcher Tierarten zu welchen Jahres- und Tageszeiten erforderlich sind und nach welchen Methoden die Erfassung stattzufinden hat, lässt sich hierbei nicht für alle Fälle abstrakt bestimmen, sondern hängt von vielen Faktoren ab, zum Beispiel von der Größe des Untersuchungsraums, von der Breite des Artenspektrums sowie davon, ob zu dem Gebiet bereits hinreichend aktuelle und aussagekräftige Ergebnisse aus früheren Untersuchungen vorliegen (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 59f.; vgl. auch B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 –

juris Rn. 67; U.v. 6.11.2013 – 9 A 14.12 – NuR 2014, 262 Rn. 109). Lassen allgemeine Erkenntnisse zu artspezifischen Verhaltensweisen, Habitatansprüchen und dafür erforderlichen Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf das Vorhandensein bestimmter Arten zu, ist es nicht zu beanstanden, wenn die Planfeststellungsbehörde, gestützt auf naturschutzfachlichen Sachverstand, daraus Schlussfolgerungen auf das Vorkommen und den Verbreitungsgrad bestimmter Arten zieht. Ebenso ist es zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen zu arbeiten. Lassen sich gewisse Unsicherheiten aufgrund verbleibender Erkenntnislücken nicht ausschließen, darf die Planfeststellungsbehörde auch worst-case-Betrachtungen anstellen (BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 63 m.w.N.).

826 Wenn und solange sich die ökologische Wissenschaft nicht als eindeutiger Erkenntnisgeber erweist, fehlt es den Gerichten an der auf besserer Erkenntnis beruhenden Befugnis, eine naturschutzfachliche Einschätzung der sachverständig beratenen Planfeststellungsbehörde als „falsch“ und „nicht rechtens“ zu beanstanden. Deren Annahmen sind daher nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle zugänglich. Sie sind vom Gericht hinzunehmen, sofern sie im konkreten Einzelfall naturschutzfachlich vertretbar sind und nicht auf einem Bewertungsverfahren beruhen, dass sich als unzulängliches oder gar ungeeignetes Mittel erweist, um den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden. Insoweit steht der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu. Eine naturschutzfachliche Meinung ist einer anderen Einschätzung schließlich nicht bereits deshalb überlegen oder vorzugswürdig, weil sie umfangreichere oder aufwendigere Ermittlungen oder strengere Anforderungen für richtig hält. Anderes gilt erst dann, wenn sich diese Auffassung als allgemein anerkannter Stand der Wissenschaft durchgesetzt hat und die gegenteilige Meinung als nicht (mehr) vertretbar angesehen wird. Die artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangen vom Vorhabenträger bzw. von der Planfeststellungsbehörde demgegenüber nicht, bei wissenschaftlichen Unsicherheiten oder Meinungsverschiedenheiten Forschungsaufträge zu vergeben oder Untersuchungen anzustellen, deren Aufwand und wissenschaftlicher Anspruch letztlich auf solche hinausliefen (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 65f. m.w.N.).

827 Ein Widerspruch dieser von der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten und auch seitens des Beklagten dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Maßstäbe zur Bestandserfassung im europarechtlichen Artenschutz wurde weder von der Klägerseite hinreichend substanziiert dargelegt noch

ist ein solcher für das Gericht erkennbar. Der von Klägerseite angeregten Vorlage einer Frage zum methodisch-fachlichen Standard bei der artenschutzrechtlichen Sachverhaltsermittlung beim Gerichtshof der Europäischen Union bedarf es mithin nicht (Vorlageanregung Nr. 1 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013).

828 Die nach den dargelegten rechtlichen Maßstäben durchgeführten und dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten artenschutzfachlichen Erhebungen sind auch der Sache nach nicht zu beanstanden. Dies gilt namentlich sowohl hinsichtlich der nach der Vogelschutz-Richtlinie geschützten Brut- und Rastvögel als auch hinsichtlich von Arten nach Anhang IV FFH-RL (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1793ff.). Insbesondere durchgreifende methodische Mängel bei der der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde gelegten Brut- und Rastvogelerfassung sind entgegen klägerischer Behauptung nicht ersichtlich. Hinsichtlich behaupteter Mängel bei der Bestandserfassung ist eingangs auch festzuhalten, dass durchschlagende Mängel bei der – wie im Einzelnen dargelegt (vgl. oben Ziff. 13.1.1.2) – rechtsfehlerfrei durchgeführten Erfassung der Erhaltungszielarten des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ nicht vorliegen. Besonders gilt dies auch hinsichtlich der bereits näher erörterten, in der mündlichen Verhandlung auch im artenschutzrechtlichen Kontext nochmals umfassend betrachteten Erhaltungszielart Bekassine (vgl. insoweit Niederschriften vom 24.10.2013, S. 15f., und vom 29.10.2013, S. 4ff.). Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter Ziff. 13.1.1.2 wird verwiesen.

829 Der Planfeststellungsbeschluss setzt sich entgegen klägerischer Darstellung im Rahmen der avifaunistischen Bestandserfassung ausführlich mit den Vorkommen regelmäßiger Wintergäste und sogenannter Durchzügler auseinander (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1938ff.; vgl. auch **** **, Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Fassung vom 22.2.2010, S. 246ff.). Die auch im artenschutzrechtlichen Zusammenhang geäußerte klägerische Kritik an der ergänzenden Verwendung von Sekundärdaten im Rahmen der Bestandserfassung vermag im Hinblick auf die – wie dargelegt – im Artenschutz im Verhältnis zum Gebietsschutz naturgemäß großzügigeren Maßstäbe erst recht nicht durchzugreifen (vgl. oben Ziff. 13.1.1.2). Auch vermochte die Klägerseite insbesondere im Rahmen der Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 24.10.2013, S. 14ff.) nicht deutlich zu machen, dass relevante Arten – beispielhaft genannt wurde unter anderem die Sumpfohreule als Gastvogelart, die aber kein Erhaltungsziel im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ darstellt – bei der Bestandserfassung

übersehen worden seien. Insoweit ist auch auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durch den Gutachter der Beigeladenen zu verweisen, wonach für zahlreiche weitere Vogelarten Einzelnachweise oder sporadische Beobachtungen vorliegen, eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen bezüglich dieser Vogelarten jedoch in nachvollziehbarer Weise für den Gutachter nicht ersichtlich wird und insoweit eine Einzeldarstellung unterbleibt (vgl. **** **, Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Fassung vom 22.2.2010, S. 255). Diese Vorgehensweise steht mit den dargelegten rechtlichen Anforderungen in Einklang, wonach keine Verpflichtung besteht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen.

830 Hinsichtlich der von Klägerseite in Zweifel gezogenen korrekten Bestandserfassung der Art Schleiereule hat der Vertreter der höheren Naturschutzbehörde des Beklagten in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar und insoweit unwidersprochen ausgeführt, dass bei der Kartierung im Jahr 2006 nur ein Brutpaar festgestellt, in mehreren Vorjahren jedoch bis zu drei Brutpaare ermittelt worden sind und man deshalb drei Paare als existierend unterstellt hat (vgl. Niederschrift vom 29.10.2013, S. 6).

831 Durchgreifende Defizite vermag der Senat – nach umfassender Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 29.10.2013, S. 8ff.) – auch hinsichtlich der Bestandserfassung der im Umfeld des Verkehrsflughafens München vorkommenden Fledermausarten (insbesondere Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus, Zweifarbfledermaus und Kleiner Abendsegler) entgegen klägerischer Auffassung nicht zu erkennen. Namentlich die vom Gutachter der Beigeladenen durchgeführten vier Kartiergänge genügen den oben dargestellten rechtlichen Vorgaben. Zudem geht der Aufwand bei der vom Gutachter durchgeführten Fledermaus-Kartierung über die Orientierungswerte der bereits zitierten, vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebenen Technischen Vertragsbedingungen für landschaftsplanerische Leistungen im Straßen- und Brückenbau (Stand: Juli 2009), gegen deren Heranziehung das Bundesverwaltungsgericht keine Einwände erhoben hat (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 78f. und 85), sogar weit hinaus (vgl. auch oben Ziff. 13.1.1.2). In Ziff. 6.7.8 (S. 14) der Technischen Vertragsbedingungen für landschaftsplanerische Leistungen im Straßen- und Brückenbau ist insoweit lediglich eine Begehung vorgesehen. Auch nach fachlicher Auffassung der höheren Naturschutzbehörde unterliegt die Erfassungstiefe hinsichtlich der Fledermäuse keinen Bedenken, zumal nach nachvollziehbarer Darstellung die diskutierten Fledermausarten in ihrem Vorkommen auf Gewässer und Gehölze begrenzt bleiben

und im näheren Umkreis des Vorhabens keine solchen Strukturen vorhanden sind (vgl. Niederschrift vom 29.10.2013, S 11f.). Bezüglich der Wahl des Erfassungszeitraums von Juli bis September 2006 wurden durchgreifende Fehler ebenfalls nicht deutlich (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 1798f.).

832 Auf der Grundlage der dargelegten rechtlichen Maßstäbe ist auch die hinsichtlich der Art Zauneidechse durchgeführte Bestandserfassung nicht zu beanstanden. Dies gilt auch unter Zugrundelegung der Ausführungen eines sachverständigen Vertreters der Klägerseite in der mündlichen Verhandlung, wonach nur ein Teil der in Betracht kommenden – jedoch repräsentativ gewählten – Flächen vollständig untersucht worden seien (vgl. Niederschrift vom 24.10.2013, S. 5). Namentlich der von Klägerseite geforderten mindestens vier flächendeckenden Begehungen bedurfte es nicht. Vielmehr genügt es den im Bereich des Artenschutzes zu stellenden Anforderungen an die Ermittlungstiefe, die Siedlungsdichten der Zauneidechse im Bereich des planfestgestellten Vorhabens einerseits grob einzuschätzen und andererseits die betroffenen Habitatflächen vollständig abzugrenzen. Dass sich die Beigeladene bei den durchgeführten Kartierarbeiten an dem bereits mehrfach zitierten Handbuch für die Vergabe von freiberuflichen Ingenieurleistungen im Straßen- und Brückenbau orientiert hat, wonach für Kartierungen bei Reptilien drei Begehungen mit einem Zeitbedarf von einer Stunde pro Fläche ausreichend sind und es einer flächendeckenden Kartierung nicht bedarf (vgl. TVW-Landschaft 2009, S. 12, Ziff. 6.7.3; vgl. auch Niederschrift vom 24.10.2013, S. 8ff.), ist ebenfalls nicht zu beanstanden (vgl. auch BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 78f. und Rn. 85). Nach allem war der klägerische Beweisantrag zur behauptet defizitären Bestandserfassung der Art Zauneidechse (Beweisantrag Nr. 11 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013; siehe zu diesem Antrag auch unten Ziff. 13.3.5) abzulehnen. Die vorliegenden Untersuchungen zur Bestandserfassung der Zauneidechse konnte die Klägerseite nicht ernsthaft erschüttern. Entsprechendes gilt im Übrigen hinsichtlich der von Klägerseite in pauschaler Weise kritisierten, auch im Klageverfahren in nachvollziehbarer Weise erläuterten Bestandserfassung zu der Art Biber, bei der eine hohe Siedlungsdichte im Untersuchungsraum festgestellt worden ist (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 1812), sowie hinsichtlich der Art Schlingnatter, die im Untersuchungsraum nicht aufgefunden werden konnte (vgl. hierzu Planfeststellungsbeschluss, S. 1845).

833 Hinreichende Anhaltspunkte für durchgreifende Defizite haben sich schließlich auch nicht hinsichtlich derjenigen durchgeführten Bestandserfassungen ergeben,

die die Grundlage für die Prüfung der Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nicht durch das Vorhaben selbst, sondern durch planfestgestellte Kohärenzsicherungsmaßnahmen (siehe hierzu unten Ziff. 13.3.3.2) bilden. Namentlich für den Bereich des Vogelschutzgebiets „Freisinger Moos“ im Westen des Flughafenareals, wo eine Reihe von Kohärenzsicherungsmaßnahmen zugunsten der Erhaltungszielarten des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ planfestgestellt wurden (vgl. hierzu bereits oben Ziff. 13.1.4), wird von Klägerseite das Fehlen von Untersuchungen bemängelt. Dieser Einwand greift jedoch nicht durch. Vielmehr vermochte insbesondere der Gutachter der Beigeladenen auch in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar darzulegen, dass sich die Bestandserhebung namentlich der Avifauna hinsichtlich des Bereichs Freisinger Moos neben einer Vergleichsbetrachtung mit den Erhebungen im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“, der Heranziehung des Standarddatenbogens und der Nutzung des Wissens eines besonders gebietskundigen Dritten auch auf eine vom Gutachter durchgeführte Revierkartierung stützt (vgl. Niederschrift vom 31.10.2013, S. 13; vgl. auch **** **, Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten vom 22.2.2010, Anhang, Tabelle 1 Nr. 1 sowie **** **, Avifaunistische Arbeiten im Freisinger Moos 2009 vom 2.8.2010, insbesondere S. 2f.). Dass die diesbezügliche Revierkartierung nicht vollständig flächendeckend erfolgt ist, steht nicht in Widerspruch zu den oben im Einzelnen dargelegten artenschutzrechtlichen Anforderungen.

834 13.3.3 Bei der Prüfung – und Bejahung – der Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durch das planfestgestellte Vorhaben der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn selbst bzw. durch zugleich planfestgestellte Kohärenzsicherungsmaßnahmen geht der Beklagte entgegen klägerischen Annahmen von zutreffenden, wie folgt darzustellenden rechtlichen Voraussetzungen aus (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1786ff.).

835 Das Zugriffs- bzw. Tötungsverbot für wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist individuenbezogen (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 13 Buchst. a BNatSchG). Dass einzelne Exemplare – etwa durch Kollisionen – zu Schaden kommen, reicht jedoch dessen ungeachtet zur Erfüllung des Tatbestands nicht aus. Soll das Tötungsverbot nicht zu einem unverhältnismäßigen Planungshindernis werden, ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vielmehr zu fordern, dass sich bei Verwirklichung des Vorhabens das Risiko des Erfolgseintritts in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, U.v. 6.11.2013 – 9 A 14.12 – NuR 2014, 262 Rn. 114 m.w.N.; U.v. 9.7.2009 – 4 C 12/07 –

BVerwGE 134, 166 Rn. 42 m.w.N.). Zugleich sind Maßnahmen, mittels derer das Risiko minimiert werden soll, in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn ein Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund zugleich vorgesehener Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko der Verluste von Einzelexemplaren der Art verursacht und mithin in einem Risikobereich bleibt, der mit einer Verkehrsanlage im Naturraum immer verbunden ist (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 91; vgl. auch U.v. 14.4.2010 – 9 A 5/08 – BVerwGE 136, 291 Rn. 123).

836 Ein Verstoß gegen das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG setzt eine erhebliche Störung voraus. Nach der Definition des Halbsatzes 2 der Vorschrift ist eine Störung erst dann erheblich, wenn sich hierdurch der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Die darin zum Ausdruck kommende populationsbezogene Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle steht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch mit Art. 12 Abs. 1 Buchst. b FFH-RL sowie Art. 5 Buchst. d V-RL in Einklang, die beide einen art- bzw. populationsbezogenen Schutzansatz verfolgen (vgl. BVerwG, U.v. 18.3.2009 – 9 A 39/07 – BVerwGE 133, 239 Rn. 83 m.w.N.; B.v. 28.1.2009 – 7 B 45/08 – NVwZ 2009, 521 Rn. 104).

837 Der Schutz des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts schließlich nicht dem Lebensraum der geschützten Arten insgesamt, sondern selektiv den ausdrücklich bezeichneten Lebensstätten zuteil, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind. Zum Schutzobjekt gehört daher nicht das gesamte Jagd- oder Nahrungsrevier einer Art. Ebenso wenig fallen potenzielle, das heißt nicht genutzte, sondern lediglich zur Nutzung geeignete Lebensstätten unter diesen Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem erforderlichen Individuenbezug fehlt. Geschützt ist danach der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand, zum Beispiel einzelne Nester oder Höhlenbäume, und zwar allein wegen dieser ihm zukommenden Funktion. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätten. Nach dem Zweck der Regelung ist der Schutz auf Abwesenheitszeiten auszudehnen, d.h. es können auch vorübergehend verlassene Lebensstätten einzubeziehen sein bei Tierarten, die regelmäßig zu derselben Lebensstätte, zum Beispiel einem konkreten Nest, zurückkehren (vgl. BVerwG, U.v. 12.8.2009 – 9 A 64/07 – BVerwGE 134, 308 Rn. 68 m.w.N.; U.v. 18.3.2009 – 9 A 39/07 – BVerwGE 133, 239 Rn. 66).

838 Der vorgenannte Verbotstatbestand wird ferner in § 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG ergänzt; danach liegt bei der Betroffenheit von in Anhang IV Buchst. a FFH-RL aufgeführten Tierarten und europäischen Vogelarten weder ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG noch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bei verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen wild lebender Tiere vor, soweit die ökologische Funktion der von einem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Insoweit liegt der gesetzlichen Regelung ebenfalls eine funktionsbezogene Zielrichtung zugrunde. Die Verbotsregelung richtet sich mithin darauf, die von Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten erfüllte ökologische Funktion aufrechtzuerhalten. Infolge der ergänzenden Regelung in § 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG ist beispielsweise der Verbotstatbestand nicht erfüllt, wenn etwa einem Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Brutrevier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden (vgl. BVerwG, U.v. 12.8.2009 – 9 A 64/07 – BVerwGE 134, 308 Rn. 68 m.w.N.; U.v. 18.3.2009 – 9 A 39/07 – BVerwGE 133, 239 Rn. 66). Was hierbei als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte anzusehen ist, ist in erster Linie eine naturschutzfachliche Frage, die je nach den Verhaltensweisen der betroffenen Arten unterschiedlich beantwortet werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 13.5.2009 – 9 A 73/07 – juris Rn. 91). Mit Art. 12 Abs. 1 Buchst. d FFH-RL und Art. 5 Buchst. b V-RL steht diese Auslegung ebenfalls in Einklang (vgl. BVerwG, U.v. 12.8.2009 – 9 A 64/07 – BVerwGE 134, 308 Rn. 69; U.v. 13.5.2009 – 9 A 73/07 – juris Rn. 91; U.v. 18.3.2009 – 9 A 39/07 – BVerwGE 133, 239 Rn. 68ff.).

839 13.3.3.1 Auch die vom Beklagten anhand der dargelegten Maßstäbe konkret durchgeführte Prüfung der Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch das streitgegenständliche Vorhaben der geplanten dritten Start- und Landebahn ist rechtlich nicht zu beanstanden. Hierbei kann für die Ermittlung und Bewertung der maßgeblichen Wirkfaktoren zulasten von Vögeln – namentlich Fluglärm, Vogelschlag oder Wirbelschleppen – vollumfänglich auf die obigen Darlegungen zum Gebietsschutz unter Ziff. 13.1.1.3 verwiesen werden. Entsprechendes gilt hinsichtlich der von Klägerseite nochmals unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes hervorgehobenen Vogelarten wie Bekassine oder Kampfläufer, bei denen es sich zugleich um bereits erörterte Erhaltungszielarten im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ handelt (vgl. oben Ziff. 13.1.1.2 und 13.3.3). In der mündlichen Verhandlung hat der Vertreter der höheren Naturschutzbehörde mit Bezug auf die von Klägerseite insoweit insbesondere angeführten Vogelarten

Kampfläufer und Bekassine nochmals in nachvollziehbarer Weise ausgeführt, dass diese Arten auf den Flughafenwiesen mangels geeigneter Habitate nicht in signifikantem Umfang vorkommen und schon insoweit der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch die Verwirklichung des Vorhabens nicht erfüllt wird (vgl. Niederschrift vom 24.10.2013, S. 15f.).

840 Entgegen klägerischer Auffassung ist auch für ein signifikant erhöhtes Risiko der Kollision von Fledermäusen mit Luftfahrzeugen oder für eine Beeinträchtigung von Fledermäusen durch Wirbelschleppen bei Ausführung des planfestgestellten Vorhabens nichts ersichtlich. Zum einen hat sich im Rahmen einer umfangreichen Erörterung des Fragenkreises „Fledermäuse“ in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 29.10.2013, S. 8ff.) ergeben, dass in Bezug auf Kollisionen von Luftfahrzeugen mit Fledermäusen im Bereich der bereits bestehenden Bahnen am Verkehrsflughafen München nichts bekannt geworden ist (vgl. Niederschrift vom 29.10.2013, S. 13). Zum anderen liegen nach nachvollziehbarer Darstellung der insoweit fachkundigen höheren Naturschutzbehörde des Beklagten wie auch der Beigeladenen jedenfalls die regelmäßigen Flughöhen der vorliegend betroffenen Fledermausarten (insbesondere Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus, Zweifarbfledermaus und Kleiner Abendsegler) mit maximal 40 Metern wesentlich niedriger als die Flughöhe von Flugzeugen außerhalb des unmittelbaren Umfelds der Start- und Landebahn, die ihrerseits – wie der gesamte Wirkbereich des planfestgestellten Vorhabens – kein geeignetes Fledermaushabitat darstellt. Die demgegenüber als Habitat für mehrere Fledermausarten geeigneten, nördlich und westlich des Verkehrsflughafens München gelegenen Isarauen werden in einer Höhe von mindestens 220 Metern und regelmäßig sogar in weit größerer Höhe überflogen. Fledermausflüge in größerer als der genannten Höhe stellen nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung jedoch lediglich Einzelereignisse insbesondere über besonders geeigneten Gebieten, beispielsweise dem Ebersberger Forst als großem zusammenhängenden Waldgebiet oder größeren Gewässern dar (vgl. Niederschrift vom 29.10.2013, S. 11f.). Im Hinblick auf die fehlende Habitateignung des Wirkbereichs des planfestgestellten Vorhabens für Fledermäuse spricht auch nichts für ein erhöhtes Risiko für eine Beeinträchtigung von Fledermäusen durch im Flughafenbereich auftretende Wirbelschleppen (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1798f. und S. 1814ff., insbesondere S. 1817). Der auf gegenteilige Tatsachenfeststellungen zum Flugverhalten, insbesondere zur Flughöhe von Fledermausarten sowie zu Kollisions- und Wirbelschleppenrisiken für Fledermäuse gerichtete klägerische Beweisantrag (Beweisantrag Nr. 5 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013) verfügt vor diesem Hin-

tergrund schon über keine hinreichende tatsächliche Grundlage. Zudem wurden die vorliegenden Untersuchungen zum Vorkommen von Fledermäusen sowie zu Kollisions- und Wirbelschleppenrisiken für Fledermäuse im Wirkbereich der geplanten dritten Start- und Landebahn nicht ernsthaft erschüttert (vgl. nur *******, Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP vom 23.8.2007, S. 170f.).

841 13.3.3.2 Auch die Prüfung der Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durch die im Zuge der Vorhabenzulassung planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen bzw. landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen seitens des Beklagten ist rechtlich nicht zu beanstanden. Schon im Ansatz unzutreffend ist hierbei der von Klägerseite in weitgehend pauschaler Form erhobene Vorwurf, der Beklagte habe planfestgestellte Kohärenzsicherungsmaßnahmen, die auf vielen hundert Hektar Lebensstätten zerstörten, artenschutzrechtlich nicht abgearbeitet. Richtig ist vielmehr, dass der Gutachter der Beigeladenen eine Studie eigens zu dieser Problematik erstellt hat (vgl. **** **, Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten, 22.2.2010), die der Beklagte seiner eigenen Prüfung der Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zugrunde gelegt hat (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1699). Soweit hierbei die Verwirklichung eines Verbotstatbestands durch eine planfestgestellte Kohärenzsicherungsmaßnahme erkennbar geworden ist, hat der Beklagte in Bezug auf die insoweit betroffenen Arten – namentlich einige Fledermausarten – eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung durchgeführt und gegebenenfalls nach § 45 Abs. 7 BNatSchG eine Ausnahme erteilt (siehe hierzu unten Ziff. 13.3.4). Das diesbezügliche Vorgehen hat der Beklagte nicht zuletzt auch in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar und anhand konkreter Beispiele erläutert (vgl. Niederschrift vom 22.10.2013, S. 12; vgl. auch – hinsichtlich von Fledermausarten – Planfeststellungsbeschluss, S. 1963ff.).

842 Soweit die Klägerseite in diesem Zusammenhang namentlich die Betroffenheit von Fledermäusen und europäische Vogelarten anspricht, ergibt sich nichts anderes. Hinsichtlich der Fledermausarten hat der Beklagte nachvollziehbar dargelegt, dass im Planfeststellungsbeschluss für sämtliche im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermausarten mit Ausnahme der Arten Großer und Kleiner Abendsegler sowie Graues und Braunes Langohr vorsorglich von der Verwirklichung des Zerstörungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgegangen wird (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1699). Hinsichtlich der europäischen Vogelarten wurde die Prüfung der Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände im Zuge der Durchführung von Kohärenzmaßnahmen vom Beklagten ebenfalls nicht über-

gangen und insoweit die Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten europäischer Vogelarten in erheblichem Umfang ausdrücklich bejaht (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1854 und – beispielhaft hinsichtlich der Vogelart Amsel – S. 1972f.). Entgegen klägerischer Darstellung wurde hierbei auch regelmäßig nicht angenommen, dass für die betroffenen Vogelarten Ausweichhabitate zur Verfügung stehen. Deshalb stellt sich auch nicht die Frage nach rechtlichen Konsequenzen aus der Verdrängung weiterer Vogelpopulationen in denkbaren Ausweichhabitaten von Kohärenzmaßnahmen betroffener Vögel (vgl. zum Ganzen auch Niederschrift vom 22.10.2013, S. 12f.).

843 13.3.4 Von den Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG können im Einzelfall nach § 45 Abs. 7 BNatSchG Ausnahmen zugelassen werden. Von dieser Möglichkeit hat der Beklagte vorliegend hinsichtlich einer Reihe betroffener Arten (vgl. oben Ziff. 13.3.3) Gebrauch gemacht (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 54ff. und S. 1943ff.). Durchgreifende rechtliche Bedenken gegen die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahmen bestehen nicht. Die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Ausnahmeerteilung liegen sowohl im Hinblick auf deutsches als auch im Hinblick auf europäisches Naturschutzrecht vor. Für durchgreifende Mängel im Rahmen der vom Beklagten insoweit durchgeführten bipolaren naturschutzspezifischen Abwägung ist ebenfalls nichts ersichtlich.

844 Tatbestandlich einschlägig ist zunächst § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG, wonach – in Anknüpfung an den Wortlaut des Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL – aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art Ausnahmen von den artenschutzrechtlichen Verboten zugelassen werden können. Dieser Ausnahmetatbestand entspricht den diesbezüglich gleichlautenden gebietsschutzbezogenen Regelungen des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG bzw. des Art. 6 Abs. 4 Satz 1 FFH-RL und der hiernach vorzunehmenden bipolaren naturschutzspezifischen Abwägung. Artenschutzrechtlich sind hierbei jedenfalls im Grundsatz keine strengeren Anforderungen zu stellen als nach Gebietsschutzrecht (vgl. BVerwG, B.v. 5.12.2008 – 9 B 28/08 – NVwZ 2009, 320 Rn. 41; U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 239).

845 Insoweit kann an dieser Stelle zunächst vollumfänglich auf die Ausführungen unter Ziff. 13.1.2 zu den zugunsten der geplanten dritten Start- und Landebahn vorliegenden tatbestandlichen Voraussetzungen dieser Regelungen mit Bezug auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ verwiesen werden.

Namentlich gilt dies hinsichtlich der von Klägerseite auch unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes hervorgehobenen und in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 5.11.2013, S. 9ff.) erörterten, vermeintlichen besonderen Unsicherheiten der Luftverkehrsprognose. Bei der Prüfung artenschutzrechtlicher Ausnahmetatbestände entspricht es hierbei dem individuenbezogenen Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften, auf die jeweils betroffenen einzelnen Arten abzustellen. Auch dem wird der angegriffene Planfeststellungsbeschluss gerecht. Entgegen klägerischer Auffassung hat der Beklagte – wie in der mündlichen Verhandlung in nachvollziehbarer Weise erläutert (vgl. Niederschrift vom 5.11.2013, S. 7f.) – die Belange der betroffenen Arten im Einzelnen ermittelt und gewichtet und schließlich auf dieser Grundlage seine naturschutzspezifische Abwägungsentscheidung getroffen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, insbesondere S. 1949f.). Das darüber hinaus in allgemeiner Form geäußerte klägerische Petitum, die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände seien (auch) – artübergreifend – im Gesamten zu erfassen, liegt demgegenüber wegen des individuenbezogenen Ansatzes des Artenschutzrechts neben der Sache.

846 Besonderheiten ergeben sich hinsichtlich von nach der Vogelschutz-Richtlinie geschützten und von dem Vorhaben negativ betroffenen europäischen Vogelarten im Hinblick darauf, dass die für die Zulassung von Abweichungen einschlägige Regelung des Art. 9 Abs. 1 V-RL den Abweichungsgrund der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ jedenfalls dem Wortlaut nach – anders als die nationale Regelung § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG – nicht vorsieht. Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL lässt jedoch ausdrücklich (unter anderem) Abweichungen im Interesse der öffentlichen Sicherheit und im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt zu. Ungeachtet dieser Wortlautunterschiede zwischen europäischer Vogelschutz-Richtlinie einerseits und Bundesnaturschutzgesetz andererseits wird im Schrifttum dennoch eine jedenfalls weitgehende Parallelität der Ausnahmetatbestände im Gebiets- und im Artenschutz auch im Anwendungsbereich der Vogelschutz-Richtlinie angenommen. Dies wird maßgeblich mit Blick darauf begründet, dass sich andernfalls innerhalb des Unionsrechts erhebliche Wertungswidersprüche zwischen dem allgemeinen Schutzregime der älteren Vogelschutz-Richtlinie einerseits und dem strengen Schutzregime der jüngeren Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie andererseits ergäben (vgl. etwa Berkemann/Halama, Handbuch zum Recht der Bau- und Umweltrichtlinien der EU, 2. Aufl. 2011, FFH-RL Rn. 253; Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 45 BNatSchG Rn. 24 m.w.N.; Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, § 6 Rn. 295; de Witt in Hoppenberg/de Witt,

Handbuch des öffentlichen Baurechts, Stand Oktober 2013, Z III Rn. 64 m.w.N.; Dolde, NVwZ 2008, 121/125 m.w.N.; Lau, NuR 2013, 685/688; ausführlich in diesem Sinn auch Gellermann/Schreiber, Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen in staatlichen Planungs- und Zulassungsverfahren, Berlin/Heidelberg 2007, S. 78ff.). Diese Sichtweise im Schrifttum dürfte auch der Intention des deutschen Gesetzgebers entsprechen, weil die im Bundesnaturschutzgesetz getroffene Regelung ausweislich der Gesetzesbegründung ausdrücklich sowohl der Umsetzung des Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL als auch des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL dient (vgl. BT-Drucks. 16/5100, S. 13).

847 Das Bundesverwaltungsgericht hat zum einen auf die fehlende Wortlaut-Identität der Abweichungsvoraussetzungen nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL einerseits und Art. 9 Abs. 1 V-RL andererseits hingewiesen, ohne dass es Anlass gehabt hätte, die Problematik in den betreffenden Entscheidungen zu vertiefen (vgl. BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 262; U.v. 9.7.2008 – 9 A 14/07 – BVerwGE 131, 274 Rn. 131; vgl. zum Ganzen auch Sobotta, NuR 2007, 642/648; Storost, DVBl 2010, 737/743). Zum anderen hat das Bundesverwaltungsgericht mit Bezug auf ein Vorhaben des Luftverkehrs ausgeführt, dass jedenfalls Belange, die – wie hier – das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen, im Rahmen des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL unter dem Blickwinkel der Sicherheit der Luftfahrt im Besonderen und der öffentlichen Sicherheit im Allgemeinen als Interessen zu Buche schlagen, die geeignet sind, sich gegenüber dem mit Art. 5 V-RL verfolgten Schutzziel durchzusetzen (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – juris Rn. 566).

848 Vorliegend hat sich der Beklagte – unter Einbeziehung auch der in der mündlichen Verhandlung seitens des Beklagten abgegebenen ergänzenden Erklärungen – bei der von ihm getroffenen Abweichungsentscheidung mit ausführlicher Begründung in bundesrechtlicher Hinsicht auf § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG und zugleich in unionsrechtlicher Hinsicht, soweit es den Vogelschutz betrifft, auf Art. 9 Abs. 1 Buchst. a Spiegelstr. 1 und 2 V-RL mit den Tatbestandsmerkmalen „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ sowie „im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt“ gestützt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1949f., sowie Niederschriften vom 5.11.2013, S. 7, und vom 19.11.2013, S. 6ff.). Diese Vorgehensweise des Beklagten erweist sich als auch europarechtlich hinreichend tragfähig schon im Hinblick darauf, dass jedenfalls der Abweichungsgrund des Interesses der öffentlichen Sicherheit übereinstimmend sowohl in Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL als auch in § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG enthalten ist und die für das Vorhaben der

Errichtung einer dritten Start- und Landebahn streitenden zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (vgl. hierzu oben Ziff. 13.1.2) zugleich auch unter diesen sowohl unions- als auch bundesrechtlichen Rechtsbegriff zu fassen sind.

849 Grundlage hierfür ist, dass der unionsrechtliche Begriff der öffentlichen Sicherheit einer weiten Auslegung bedarf (so auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 771, bestätigt durch BVerwG, B.v. 14.4.2011 – 4 B 77/09 – juris; OVG RhPf, U.v. 8.11.2007 – 8 C 11523/06 – juris Rn. 199, bestätigt durch BVerwG, B.v. 17.7.2008 – 9 B 15/08 – NVwZ 2008, 1115). Dies gilt sowohl naturschutzspezifisch insbesondere im Hinblick auf die dargestellte Notwendigkeit einer Vermeidung von Wertungswidersprüchen zwischen Vogelschutz-Richtlinie einerseits und Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie andererseits als auch mit Blick darauf, dass es in der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union seit langem anerkannt ist, dass Erwägungen, die über das rein Wirtschaftliche hinausgehen und das Funktionieren öffentlicher Einrichtungen wie hier besonders die Sicherheit von Starts und Landungen von Verkehrsflugzeugen entsprechend der Verkehrsnachfrage betreffen, unter den Begriff der öffentlichen Sicherheit fallen können (vgl. EuGH, U.v. 10.7.1984 – Rs. 72/83 – DVBl 1985, 333/335f.). Der Verkehrsflughafen München, dessen Funktionsfähigkeit und -sicherheit im Hinblick auf die zukünftig zu erwartende Verkehrsnachfrage erhalten werden soll, stellt eine bedeutende Einrichtung der Verkehrsinfrastruktur dar, die öffentliche Zwecke erfüllt (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 188). Hinzu kommt, dass das streitbefangene Luftverkehrsvorhaben maßgeblich am Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes Anteil hat (vgl. oben Ziff. 5.2), zu dem die Union nach Art. 170 Abs. 1 AEUV beiträgt. Insoweit stützt auch das europarechtliche Kohärenzprinzip (Art. 7 AEUV) die hier zugrunde gelegte Auslegung des Begriffs der öffentlichen Sicherheit. Schließlich beansprucht auch im europäischen Recht der allgemeine Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Geltung, auf den auch die Bestimmungen des Art. 9 V-RL Bezug nehmen (vgl. EuGH, U.v. 10.9.2009 – C-76/08 – Slg. 2009, I-08213 Rn. 57). Unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit wären aber Zweifel gegen eine Regelung zu erheben, an der ein bedeutendes Infrastrukturvorhaben scheitert, für das zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses streiten und das mit dem strengen Gebietsschutzregime nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie in Einklang steht (vgl. oben Ziff. 13.1.2).

850 Das planfestgestellte Vorhaben dient dem Interesse der öffentlichen Sicherheit nach Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL mithin sowohl im Hinblick auf die herausgehobene Bedeutung als Vorhaben der Luftverkehrsinfrastruktur zur Bewältigung des zu erwartenden steigenden Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München (vgl. hierzu im Einzelnen oben Ziff. 2.2 und Ziff. 5.2) als auch hinsichtlich der Steigerung des Flugsicherheitsniveaus durch die Behebung der sich mit Kapazitätsengpässen verbindenden Risiken für die Störung der Flugsicherheit, besonders bei Starts und Landungen. Nicht zuletzt der Leiter der Anflugkontrolle am Flughafen München hat insoweit in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschriften vom 17.4.2013, S. 13f., und vom 24.4.2013, S. 7; vgl. auch oben Ziff. 2.2.4 und Ziff. 2.3) eindrucksvoll aufgezeigt, dass der Flughafen bereits derzeit jedenfalls zeitweilig am Rande seiner Kapazitäten arbeitet und dies auch mit Problemen und einem sehr hohen personellen Einsatz verbunden ist. Danach liegt der zeitliche Abstand zwischen zwei aufeinander folgenden Anflügen am Beispiel von Flugzeugen des Typs Boeing 737 in Stoßzeiten, die in der Regel mehrmals täglich auftreten, nur bei mindestens 80 Sekunden. Erfolgt zwischen beiden Landungen noch ein Start, liegt der Abstand lediglich bei mindestens 102 Sekunden. Zu Stoßzeiten werden mit dem bestehenden Zwei-Bahn-System insgesamt bis zu 58 Anflüge und 32 Abflüge (oder umgekehrt) pro Stunde abgewickelt. Dies bedeutet, dass dann durchschnittlich alle 40 Sekunden eine Flugbewegung stattfindet. Fluglotsen müssen vor diesem Hintergrund auch nach längstens zwei Stunden abgelöst werden (vgl. zur Begrenzung von Sicherheitsrisiken nochmals BVerwG, U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – juris Rn. 566; vgl. auch Gellermann/Schreiber, Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen in staatlichen Planungs- und Zulassungsverfahren, Berlin/Heidelberg 2007, S. 79).

851 Vor diesem Hintergrund bleibt es vorliegend ohne entscheidungserhebliche Bedeutung, dass der Gerichtshof der Europäischen Union in jüngerer Zeit anlässlich eines gegen die Republik Polen gerichteten Vertragsverletzungsverfahrens ohne Bezug zu einem Infrastrukturprojekt die als solche offensichtliche Feststellung getroffen hat, dass „Gründe des überwiegenden öffentlichen oder wirtschaftlichen Interesses“ nicht in den abschließenden Ausnahmetatbeständen des Art. 9 Abs. 1 V-RL erwähnt sind (EuGH, U.v. 26.1.2012 – C-192/11 – NuR 2013, 718/720). In Fällen der vorliegenden Art wesentlich erscheint dagegen, dass der ein – wie wiederholt festgestellt – bedeutsames Verkehrsinfrastrukturvorhaben zulassende Planfeststellungsbeschluss, der zugleich im Einzelnen einen vollständigen Ausgleich der Eingriffe zulasten betroffener europäischer Vogelarten anordnet, in unionsrechtlicher Hinsicht auch den Ausnahmetatbestand der vernünftigen Nutzung

bestimmter Vogelarten in geringen Mengen unter streng überwachten Bedingungen nach Art. 9 Abs. 1 Buchst. c V-RL erfüllt. Dieser Tatbestand kann nämlich nicht nur einschränkend dahingehend ausgelegt werden, dass es bei der „Nutzung“ auf einen individualisierten Zugriff auf betroffene Vögel ankomme, was eine sachlich kaum begründbare Privilegierung von individualnützigen Jägern oder Freizeitsportlern gegenüber gemeinnützigen Infrastrukturmaßnahmen zur Folge hätte. Dies stellte einen nicht nachvollziehbaren Wertungswiderspruch dar (vgl. zum Ganzen Sobotta, NuR 2007, 642/649; Lau, NuR 2013, 685/690; vgl. auch EuGH, U.v. 8.6.2006 – C-60/05 – Slg. 2006, I-05083 Rn. 23ff.).

852 Nach allem war den klägerischen Anregungen, dem Gerichtshof der Europäischen Union ausgehend von der zitierten Entscheidung vom 26. Januar 2012 (EuGH, U.v. 26.1.2012 – C-192/11 – NuR 2013, 718/720) Fragen zur Möglichkeit einer über den Wortlaut des Art. 9 Abs. 1 V-RL hinausgehenden Auslegung vorzulegen, schon mangels Entscheidungserheblichkeit nicht zu folgen (Vorlageanregung Nr. 3 Buchstaben a und b gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013 bzw. Vorlagefrage 1 gemäß Schriftsatz Rechtsanwältin *******-******* vom 18.11.2013). Die in diesem Zusammenhang noch ergänzend aufgeworfene Frage zur Vorgehensweise bei einer Betroffenheit einer großen Zahl europäisch geschützter Arten zeigt zudem keinerlei konkreten Klärungsbedarf auf (Vorlageanregung Nr. 3 Buchstabe c gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013).

853 13.3.5 Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG auch bei Vorliegen eines Ausnahmegrunds nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Diese nationale Vorschrift setzt Art. 16 Abs. 1 FFH-RL bzw. Art. 9 Abs. 1 V-RL um. Das Vorliegen auch dieser weiteren tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG für eine Ausnahmeerteilung wurden vom Beklagten hinsichtlich der jeweils betroffenen Art ohne Rechtsfehler bejaht.

854 Auch für die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung gelten vergleichbare Grundsätze wie für diejenige im Rahmen der gebietsschutzrechtlichen Beurteilung. Strengere Maßstäbe kommen insoweit jedenfalls nicht in Betracht (vgl. BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 240). Hinsichtlich des Nichtvorhandenseins zumutbarer Alternativen zu dem planfestgestellten Vorhaben kann mithin auch insoweit zunächst vollumfänglich auf die obigen Ausfüh-

rungen zur Alternativenprüfung im Rahmen des Gebietsschutzes zugunsten des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ unter Ziff. 13.1.3 Bezug genommen werden.

855 Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf sich durch die Zulassung einer Ausnahme zudem der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtern, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL der günstige Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Tierarten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet grundsätzlich eine unabdingbare Voraussetzung für die Zulassung von Ausnahmen. Ausnahmsweise sind nach dieser Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union, die auch das Bundesverwaltungsgericht aufgegriffen hat, Ausnahmen jedoch auch in Fällen eines nicht günstigen Erhaltungszustands zulässig, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass die Ausnahmen nicht geeignet sind, den ungünstigen Erhaltungszustand von Populationen weiter zu verschlechtern oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands zu behindern (vgl. EuGH, U.v. 14.6.2007 – C-342/05 – Slg. 2007, I-04713 Rn. 28f.; BVerwG, U.v. 14.4.2010 – 9 A 5/08 – BVerwGE 136, 291 Rn. 141). Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands der Populationen betroffener Arten ist hierbei nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population als solche, die über das Plangebiet hinaus vorkommt, in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG, U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 249 m.w.N.). Um eine Verschlechterung des Erhaltungszustands zu verhindern, können auch spezielle kompensatorische Maßnahmen eingesetzt werden (sog. FCS-Maßnahmen – favourable conservation status). Soweit erforderlich können zur Gewährleistung der ökologisch-funktionalen Kontinuität zudem vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen – continuous ecological functionality bzw. artenschutzrechtliche Vorabmaßnahmen) festgesetzt werden. Derartige Maßnahmen müssen – notwendigerweise damit verbundene Unwägbarkeiten berücksichtigend – nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine zumindest hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit aufweisen. Die Planfeststellungsbehörde verfügt diesbezüglich über eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative (vgl. BVerwG U.v. 12.3.2008 – 9 A 3/06 – BVerwGE 130, 299 Rn. 201f.).

856 Diesen Maßgaben wird der Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung der zugunsten der betroffenen Fauna und Flora festgesetzten Maßnahmen gerecht.

Dies gilt namentlich für die insoweit von Klägerseite auch im Rahmen der mündlichen Verhandlung näher in den Blick genommenen Tierarten Schleiereule und Zauneidechse einerseits sowie die Pflanzenarten Sumpf-Siegwurz und Kriechendem Sellerie andererseits (vgl. Niederschriften vom 24.10.2013, S. 4ff., und vom 29.10.2013, S. 4ff. und S. 14ff.). Nicht anderes gilt auch für die von Klägerseite genannte Falterart Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling sowie weitere betroffene Arten.

857 Zugunsten der hinsichtlich des Tötungs- bzw. des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG vorsorglich als betroffen angenommenen Vogelart Schleiereule ordnet der Planfeststellungsbeschluss als Kompensationsmaßnahme die Aufstellung von Nistkästen südlich des bestehenden Flughafensystems an (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1997ff.). Entgegen klägerischer Auffassung stellt sich diese Maßnahme nicht als ungeeignet dar. Vielmehr hat der Vertreter der höheren Naturschutzbehörde des Beklagten in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 29.10.2013, S. 6) in insgesamt nachvollziehbarer Weise erläutert, dass die Art im Nördlichen Erdinger Moos nur in Nistkästen brütet und Nistplätze daher einen Mangelfaktor darstellen, dem die Aufstellung von Nistkästen entgegenwirkt. Um das Überqueren der einzelnen Start- und Landebahnen und das damit einhergehende Kollisionsrisiko möglichst zu vermeiden, hat man sich zugleich entschieden, im Norden bestehende Nistkästen abzubauen und in den Bereich südlich der bestehenden Südbahn zu verlegen. Die Nutzung der Flughafenwiesen ist nach den fachkundigen Ausführungen der höheren Naturschutzbehörde für die Art Schleiereule zur Nahrungssuche deshalb nicht attraktiv, weil wegen der dort stattfindenden Bekämpfungsmaßnahmen hinreichende Mäusevorkommen, die die Hauptnahrungsquelle der Schleiereule darstellen, nicht vorhanden sind. Jungtiere können zudem auf bestimmte Nistplätze geprägt werden. Nach allem erscheint dem Gericht die klägerischerseits geäußerte Befürchtung, durch die festgesetzte Aufstellung von Nistkästen werde das Unfallrisiko zulasten der Art Schleiereule erhöht und es komme zu Lebensraumverlusten, als nicht hinreichend plausibel.

858 Auch hinsichtlich der Art Zauneidechse sind Defizite bei der Zulassung von Ausnahmen von den Verboten nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG und den diesbezüglich angeordneten Maßnahmen zur Vermeidung einer Verschlechterung des vorsorglich als ungünstig angenommenen Erhaltungszustands der lokalen Population nicht ersichtlich. Höchstvorsorglich hat der Beklagte insoweit eingriffsminimierende und populationsstützende Maßnahmen festgesetzt. Eine dauerhafte Ver-

schlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population der geschützten Art Zauneidechse kann dabei jedenfalls mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Wenn die Klägerseite dazu insbesondere vorträgt, dass bei der Art Zauneidechse deutlich werde, dass ein so großer Eingriff wie die geplante Baumaßnahme mit einer Überbauung von 9,3 Kilometern linearer Lebensräume nicht mehr vernünftigerweise ausgleichbar sei, ist darauf zu verweisen, dass im Zuge des strittigen Vorhabens neue und mithin auch zusätzliche Zauneidechsen-Lebensräume mit einer Gesamtlänge von 10,7 Kilometern geschaffen werden (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1967ff.).

859 Nach ausführlicher Erörterung der Thematik „Zauneidechse“ im Rahmen der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 24.10.2013, S. 4ff.) ist zur Überzeugung des Gerichts davon auszugehen, dass die im Planfeststellungsbeschluss geregelte Besiedlung der neu zu schaffenden Lebensräume mit Zauneidechsen innerhalb einer begrenzten Zeitspanne mit hoher Wahrscheinlichkeit tatsächlich gelingen wird. Insoweit kann zunächst darauf verwiesen werden, dass das im Zuge der Errichtung des Verkehrsflughafens München im Jahr 1992 fertig gestellte Grabensystem ohne die Durchführung naturschutzfachlicher Maßnahmen im Erhebungsjahr 2006 durch die Art Zauneidechse besiedelt war. Zudem folgt der Beklagte einem aufwendigen und gegenüber den ursprünglichen Vorstellungen der Beigeladenen deutlich ausgebauten Maßnahmenkonzept der höheren Naturschutzbehörde zugunsten der Art Zauneidechse. Schließlich sind die von der Art Zauneidechse benötigten Lebensraumstrukturen nach dem in das Verfahren eingeführten nachvollziehbaren Endbericht eines im Auftrag des Bundesamts für Naturschutz durchgeführten Forschungsvorhabens (Forschungskennziffer 3507 82 080) aus dem Jahr 2007 mit recht einfachen Mitteln leicht zu schaffen (vgl. Endbericht, S. 179). Demgegenüber hat sich die umfangreiche Detailkritik der Klägerseite am Konzept der Beklagten nach auch insoweit ausführlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 24.10.2013, insbesondere S. 10ff.) als insgesamt nicht hinreichend stichhaltig erwiesen. Nicht stichhaltig ist auch der klägerische Verweis auf Erfahrungen mit der Wiederansiedlung von Zauneidechsen im Bereich des Ismaninger Speichersees. Schon die Vergleichbarkeit der jeweiligen Situationen konnte insoweit nicht hinreichend deutlich gemacht werden.

860 Neben der Neuanlage von Lebensräumen sieht der Planfeststellungbeschluss zur Gewährleistung der ökologisch-funktionalen Kontinuität, namentlich zur Vermeidung bzw. zur Minimierung bauzeitlicher Verluste von Zauneidechsen-Individuen,

auch das Ein- oder Abfangen von Zauneidechsen im Baustellenbereich und die Aussetzung der Individuen auf einer sogenannten Zwischenhälterungsfläche vor. Entgegen den Befürchtungen der Klägerseite ist nach dem Ergebnis der auch diesbezüglich umfassenden Erörterung in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 24.10.2013, insbesondere S. 11f.) von hinreichenden Erfolgsaussichten der planfestgestellten Zwischenhälterungsmaßnahme auszugehen. Hierzu legt insbesondere der Gutachter der Beigeladenen in nachvollziehbarer Weise – und unter Bezugnahme auf die einschlägige Fachliteratur – dar, dass sich Zauneidechsen auch unter anhaltenden Gefangenschaftsbedingungen regelmäßig erfolgreich fortpflanzen können und dabei sogar ein höheres Lebensalter als in Freiheit erreichen. Hiernach erscheint auch eine – wie vorgesehen – mehrere Jahre andauernde Hälterung als zur Stützung einer Zauneidechsenpopulation als hinreichend erfolgversprechend. Schließlich legt der Gutachter der Beigeladenen entgegen klägerischer Kritik ebenfalls nachvollziehbar dar, dass eine Tierverluste vermeidende Pflege der Hälterungsfläche insbesondere durch Mahd an kalten Tagen möglich ist, an denen sich die Zauneidechsen in ihren Verstecken aufhalten. Diese Darlegungen finden darüber hinaus auch in dem bereits zitierten Forschungsvorhaben (Forschungskennziffer 3507 82 080) eine Stütze, nach dem die Aufzucht von Zauneidechsen in Gefangenschaft zum Zweck der anschließenden Aussetzung explizit empfohlen und die Erfolgswahrscheinlichkeit einer solchen Maßnahme als hoch eingeschätzt wird (vgl. Endbericht, S. 179).

861 In der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 24.10.2013, S. 11f.) hat der Vertreter der höheren Naturschutzbehörde zur Zwischenhälterung von Zauneidechsen-Individuen klargestellt, dass die Wiederbesiedelung der neu zu schaffenden Strukturen für Zauneidechsen-Habitate auch ohne diesbezügliche menschliche Eingriffe erfolge. Maßgeblich ist weiter, dass es nach nachvollziehbarer Darstellung des Beklagten bereits als Erfolg zu gelten hat, wenn auch nur geringe Zahlen der Art Zauneidechse auf dem Areal der Zwischenhälterungsfläche überleben. Dass dies mit hoher Wahrscheinlichkeit gewährleistet ist, ist nach Überzeugung des Senats hinreichend geklärt. Insoweit hat der Beklagte im Einzelnen weiter dargelegt, dass innerhalb der Hälterungsfläche umfangreiche Überbrückungsmaßnahmen wie etwa Fütterung, Anlage von Reliefstrukturen, Schaffung von Überwinterungshilfen (auch durch künstlich gebohrte Löcher) und ein Schutz gegen Fressfeinde durch Überspannung mit einem Netz vorgesehen sind. Die vorgesehene Hälterungsfläche erscheint zudem nicht deshalb als zu klein, weil die Populationsdichte – wie von Klägerseite vorgetragen – in der Natur deutlich geringer ist. Vielmehr hat insoweit der Gutachter der Beigeladenen in der mündlichen

Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 24.10.2013, S. 11f.) im Einzelnen nachvollziehbar dargelegt, dass von einer Aufnahmefähigkeit der 1900 Quadratmeter großen Hälterungsfläche für bis zu 178 Zauneidechsen-Individuen auszugehen ist und realistischerweise etwa 120 Zauneidechsen-Individuen dorthin verbracht werden können. In der Fachliteratur wird nach den insoweit unwidersprochenen Angaben des Gutachters der Beigeladenen demgegenüber schon bei einer Hälterungsfläche von nur 600 Quadratmetern von einer Aufnahmemöglichkeit für 65 bis 80 Individuen ausgegangen. Eignungszweifel ergeben sich auch nicht daraus, dass die vorgesehene Hälterungsfläche sich derzeit noch nicht in einem der festgesetzten Maßnahme entsprechenden Zustand befindet. Die Klägerseite vermochte insoweit nicht deutlich zu machen, dass ein solcher Zustand nicht hergestellt werden kann.

862 Auch die vom Beklagten im Zusammenhang mit den neu anzulegenden Zauneidechsen-Habitaten vorgesehenen Monitoring-Maßnahmen unterliegen keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Im Hinblick auf die zu erwartende Populationsentwicklung der Zauneidechsen erscheint die vorgesehene Erfassung der beimpften Maßnahmeflächen in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde nach zwei, fünf und 15 Jahren entgegen klägerischer Kritik als sachgerecht (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 178, Ziff. 6.7.12). Nach allem war mithin der klägerische Beweisantrag zur Wirksamkeit naturschutzfachlicher Maßnahmen zugunsten der Art Zauneidechse abzulehnen (Beweisantrag Nr. 11 gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013; vgl. zu diesem Beweisantrag auch bereits oben Ziff. 13.3.2). Die in diesem Zusammenhang seitens des Beklagten dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Untersuchungen wurden von Klägerseite nicht ernsthaft erschüttert.

863 Hinsichtlich der im Wirkbereich des strittigen Vorhabens fast ausschließlich in diesem Bereich aufgefundenen Pflanzenart Sumpf-Siegwurz (Sumpf-Gladiole) hat der Beklagte im Zuge der geplanten Überbauung des Vorflutgrabens Nord den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG als erfüllt angesehen. Als Vermeidungs- bzw. als Ausgleichsmaßnahme hat er die Bergung des vorhandenen Bestands festgesetzt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1810f. und S. 1958ff.). Diese Maßnahme erscheint dem Gericht ungeachtet klägerischer Bedenken insbesondere auch auf der Grundlage der nachvollziehbaren Darlegungen von Beklagtem und Beigeladener in der mündlichen Verhandlung als hinreichend wirksam (vgl. Niederschrift vom 29.10.2013, S. 15f.; vgl. auch oben Ziff. 13.2.3). Dies gilt trotz des von Klägerseite dargestellten, bisher noch be-

grenzten Erfolgs der im Auftrag der Beigeladenen durchgeführten Versuche zur Verpflanzung der Sumpf-Siegwurz (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss, S. 2089f.). Wie dargelegt genügt es für die Eignung einer Maßnahme, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit von deren Wirksamkeit auszugehen ist. Hierbei steht der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu. Der Beklagte kann insbesondere darauf verweisen, dass seitens des Bayerischen Landesamts für Umwelt erfolgreiche Umpflanzungen der Pflanzenart Sumpf-Siegwurz in mehreren Flusstälern, wie zum Beispiel Lech- oder Ampertal, durchgeführt worden sind. Ebenfalls erscheint es als für die Prognose hoher Erfolgswahrscheinlichkeit als bedeutend, dass sich die Art Sumpf-Siegwurz im Bereich des seit dem Jahr 1986 errichteten, also bereits bestehenden Vorflutgrabens Nord erfolgreich etabliert hat. Die Errichtung eines neuen Vorflutgrabens als für die Art Sumpf-Siegwurz geeignetem Habitat hat der Beklagte hierbei als vorgezogene Maßnahme planfestgestellt (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1961). Darüber hinaus sieht der Beklagte auch ein detailliertes Risikomanagement vor (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1961f.).

864 Mit Blick auf die im Keckeisgrenzgraben über eine Länge von 800 Metern vorkommende Pflanzenart Kriechender Scheiberich (Kriechender Sellerie – apium repens), hinsichtlich der der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ebenfalls verwirklicht wird, ergeben sich unter Berücksichtigung der vom Beklagten festgesetzten Maßnahmen zur Bergung, Hälterung und Wiederausbringung betroffener Pflanzen auf einem etwa 15 Meter langen, von Baumaßnahmen betroffenen Teilstück sowie zur Schaffung zusätzlicher Habitatflächen und deren Beimpfung nach den überzeugenden Darlegungen des Beklagten keine ernsthaften Zweifel daran, dass sich der Erhaltungszustand der Population nicht verschlechtert (vgl. Planfeststellungsbeschlusses, S. 1957f.). Namentlich die in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 29.10.2013, S. 17) von Klägerseite geäußerte Kritik an der Ortswahl für im Bereich bereits bestehender dichter Bestände des Kriechenden Scheiberichs festgesetzte Maßnahmen erscheint dem Gericht schon insoweit als nicht nachvollziehbar, als diese gerade der Förderung des bestehenden Bestands bzw. der Minimierung vorhabenbedingter Verluste dienen. Soweit die Klägerseite darüber hinaus Bedenken hinsichtlich einer Veränderung der Wasserqualität im Keckeisgrenzgraben vorträgt, verweist der Beklagte nachvollziehbar darauf, dass der Keckeisgrenzgraben und die geplante Grundwasserregulierung Ost, aus der Wasser in den Keckeisgrenzgraben geleitet werden soll, im gleichen Grundwasserstrombereich liegen und das zugeführte Wasser insoweit qualitativ identisch ist. Hinzu kommt, dass es sich nach fach-

kundiger Einschätzung des Beklagten bei der Art Kriechender Scheiberich um eine robuste, ausbreitungsfreudige und ausdauernde (wenn auch konkurrenzschwache) Pionierart handelt.

865 Hinsichtlich der von Klägerseite noch angesprochenen, von einer Verwirklichung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG betroffenen Falterart Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling legt der Beklagte schließlich ebenfalls nachvollziehbar dar, dass die vom Beklagten zur Neuansiedlung des Falters festgesetzten Maßnahmen nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit haben (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1969ff. und S. 2086ff.). Zudem kann der Beklagte auf bereits erzielte Erfolge bei der Ansiedlung des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings auf der Maßnahmenfläche „Langer Haken“ verweisen. Auch hinsichtlich sonstiger Arten sind Defizite im streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss nicht ersichtlich.

866 13.4 Nicht durchgreifend sind auch die klägerischen Einwände gegen die Feststellungen des Beklagten im Kontext der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 14 und 15 BNatSchG). Der Beklagte bejaht insoweit nachvollziehbar, dass mit der planfestgestellten Erweiterung des Verkehrsflughafens München um eine dritte Start- und Landebahn einschließlich der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen bzw. der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen erhebliche und unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind. Nach den ebenfalls nachvollziehbaren weiteren Feststellungen des Beklagten werden diese erheblichen Beeinträchtigungen jedoch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege weitgehend ausgeglichen. Die verbleibenden, nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen werden durch Ersatzmaßnahmen zudem vollständig kompensiert (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG).

867 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft greifen regelmäßig auf Flächen zurück, die sich ihrerseits bereits in einem naturhaften Zustand befinden und Teil der Landschaft sind. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zielen auf eine Veränderung dieser Flächen. Mithin liegt es einerseits auf der Hand, dass bei solchen Maßnahmen die Folgewirkung, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich zu beeinträchtigen, nicht allein deshalb von vornherein verneint werden kann, weil die Behörde mit diesen Maßnahmen einen Ausgleich für einen anderweitig zugelassenen Eingriff ins Werk setzen will. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen schei-

den deshalb nicht schon ihrer Zielrichtung wegen begrifflich als Eingriff in Natur und Landschaft aus. Dessen ungeachtet kann die Planfeststellungsbehörde wegen eines naturschutznäheren Endziels in zulässiger Weise Maßnahmen ergreifen, die zunächst eine Beeinträchtigung des bestehenden naturhaften Zustands darstellen. Erweist sich die Maßnahme in der naturschutzfachlichen Gesamtbilanz jedoch als günstig, stellt sie also insbesondere eine wesentliche Verbesserung des bestehenden Zustands dar, bedarf der mit der Maßnahme zunächst bewirkte Eingriff keiner weiteren Kompensation durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die an sich erforderliche Kompensation geht in die ökologische Gesamtbilanz regelmäßig ein. Weist diese Gesamtbilanz demgegenüber keine Verbesserung der in Anspruch genommenen Fläche aus, hat die Ausgleichsmaßnahme und damit der mit ihr verbundene Eingriff regelmäßig zu unterbleiben (vgl. BVerwG, U.v. 28.1.2009 – 7 B 45/08 – NVwZ 2009, 521 Rn. 19f. unter Bezugnahme auf B.v. 10.9.1998 – 4 A 35.97 – NVwZ 1999, 532/534).

868 Wie sich als Ergebnis der umfassenden gerichtlichen Auseinandersetzung mit zahlreichen vom Beklagten im angegriffenen Planfeststellungsbeschluss angeordneten und von Klägerseite kritisierten Einzelmaßnahmen nicht zuletzt auch im Rahmen der mündlichen Verhandlung ergeben hat, erweisen sich die vorliegend festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen bzw. landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen jedenfalls in der naturschutzfachlichen Gesamtbilanz als günstig und führen insgesamt zu einer Verbesserung des verbleibenden Lebensraums insbesondere auch für die betroffenen Vogelarten (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2195ff.; vgl. auch Niederschriften insbesondere vom 17.10.2013, S. 10f., vom 22.10.2013, S. 5 und S. 12, und vom 24.10.2013, S. 15). Einer abermaligen Kompensation durch weitere Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen bedarf es hiernach entgegen klägerischer Auffassung nicht. Auch für eine von Klägerseite geforderte Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG verbleibt mithin schon tatbestandlich kein Raum (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 2072ff.).

869 Festzuhalten ist darüber hinaus auch im Zusammenhang mit der Eingriffsregelung, dass nach den zum Gebiets- und Artenschutzrecht getroffenen Feststellungen (vgl. oben Ziff. 13.1 bis 13.3) entgegen klägerischer Auffassung von einem „Durchschlagen“ von Defiziten bei der Erfassung und Bewertung schon mangels diesbezüglicher Defizite nicht die Rede sein kann. Im Planfeststellungsbeschluss wurden namentlich – wie bereits dargelegt (vgl. oben Ziff. 13.1.1.3.1 und Ziff. 13.2.1.3.2) – die Auswirkungen der geplanten Grundwasserabsenkung, insbesondere auch durch die Festsetzung von Nebenbestimmungen, die die Klä-

gerseite ohne nähere Begründung für ungenügend hält, hinreichend bewältigt. Entsprechendes gilt hinsichtlich der von Klägerseite auch im vorliegenden Zusammenhang angesprochenen Wirkfaktoren Lärm und Stickstoffdeposition (vgl. oben Ziff. 13.1.1.3.1 und Ziff. 13.2.1.3.2).

870 Auch klägerische Einzeleinwände hinsichtlich national geschützter Arten vermögen nicht durchzugreifen. Hinsichtlich der von dem Vorhaben negativ betroffenen Pflanzenart Gefärbtes Laichkraut (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2141) – die große Vorkommen am Vorflutgraben Nord und am Keckeisgrenzgraben aufweist – legt der Beklagte in nachvollziehbarer Weise dar, dass nur ein kleiner Teilbereich im Vorflutgraben Nord durch Überbauung betroffen wird. Der diesbezügliche Flächenverlust wird zudem vollständig ausgeglichen. Gegen relevante Beeinträchtigungen der Wasserqualität während der Bauzeit sieht der Beklagte ebenfalls nachvollziehbar geeignete Maßnahmen vor, die von Klägerseite lediglich pauschal in Zweifel gezogen werden.

871 Hinsichtlich der betroffenen Pflanzenart Karlszepter stellt die Klägerseite die hinreichenden Erfolgsaussichten der planfestgestellten Umpflanzungsmaßnahmen ebenfalls lediglich in pauschaler Weise infrage. Demgegenüber legt der Beklagte nachvollziehbar dar, dass insbesondere die vorgesehene Ausbringung von Vegetationssoden Ansalbungserfolge zuverlässig erwarten lässt. Im Bereich des Vorflutgrabens Nord hat sich die Ansalbung der Art über Saatgut überdies als bereits erfolgreich erwiesen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2090).

872 Ebenfalls nicht durchzugreifen vermag die Kritik der Klägerseite an den zugunsten der Kleinlibellenart Vogel-Azurjungfer planfestgestellten und überwiegend bereits durchgeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen dieser Art durch Grabenaufweitungen im Bereich des Schwarzgrabens und die Schaffung überrieselter Flachwasserzonen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2088). Entgegen klägerischer Auffassung stellt der Beklagte nachvollziehbar dar, dass der Gewässercharakter den Habitatanforderungen der Art Vogel-Azurjungfer entspricht und im Hinblick auf das im Schwarzgraben vorhandene deutliche Gefälle auch keine Gewässerumgestaltung, namentlich die Verwandlung der Flachwasserbereiche in Tiefwasserzonen, durch Aktivitäten des Bibers zu erwarten ist. Der Gutachter der Beigeladenen hat zudem in der mündlichen Verhandlung (vgl. Niederschrift vom 22.10.2013, S. 16) dargelegt, dass sich im Bereich des umgestalteten Schwarzgrabens bis zum Jahr 2012 bereits fast 400 Individuen der Vogel-Azurjungfer angesiedelt haben (vgl. auch bereits oben Ziff. 13.2.3). Wenn

demgegenüber von Klägerseite von aktuellen Bestandsrückgängen in diesem Bereich berichtet wird, wird jedenfalls nicht deutlich, dass etwaige Rückgänge über das Ausmaß natürlicher Bestandsschwankungen hinausgingen.

873 Zur von Klägerseite ebenfalls als negativ betroffen angesprochenen Libellenart Helm-Azurjungfer legt der Beklagte im Einzelnen dar, dass es weder zu direkten noch zu indirekten Beeinträchtigungen der Art durch das planfestgestellte Vorhaben kommt. Zur Gebänderten Heidelibelle bzw. zu weiteren Libellenarten legt der Beklagte nachvollziehbar dar, dass vorhabenbedingte Eingriffe durch planfestgestellte Maßnahmen (hinsichtlich der Gebänderten Heidelibelle am Pförreraugraben) vollständig ausgeglichen werden.

874 Der Planfeststellungsbeschluss wird auch für den gesamten Wirkbereich des Vorhabens der nach nationalem Recht geschützten Fischart Koppe gerecht. Die Koppe ist in den FFH-Gebieten „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ sowie „Moorreste im Erdinger und Freisinger Moos“ Erhaltungszielart und insbesondere als solche im Planfeststellungsbeschluss mit dem nachvollziehbaren Ergebnis gewürdigt, dass vorhabenbedingte Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können. Dieses Ergebnis gilt – wie der Beklagte im gerichtlichen Verfahren nochmals ausführlich und nachvollziehbar dargelegt hat (vgl. Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 26.3.2012, S. 223f.) – auch hinsichtlich außerhalb der genannten Flora-Fauna-Habitat-Gebiete gelegenen, ebenfalls untersuchten Bereiche im Wirkbereich des Vorhabens (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1398f.).

875 Auch die von Klägerseite angesprochenen Arten der Bienen und Käfer werden im Planfeststellungsbeschluss (vgl. S. 2164 und S. 2169f.) nach insoweit unwidersprochener Darstellung des Beklagten in angemessener Weise gewürdigt. Der Vortrag der Klägerseite zu Prüfungsdefiziten hinsichtlich von Auswirkungen vorhabenbedingter Lichtimmissionen erfolgt nicht hinreichend substanziiert. Soweit in diesem Zusammenhang noch die Artenfamilie der Wickler und namentlich die Art Cochylidia heydeniana genannt wird, macht die Klägerseite insbesondere nicht deutlich, welches Maßnahmenpotenzial der Beklagte ungenutzt gelassen haben soll. Selbst nach eigener klägerischer Darstellung ist über die Ansprüche der Art auch in Fachkreisen wenig bekannt. Soweit schließlich von Klägerseite mögliche Auswirkungen von Flugzeugabgasen auf Schmetterlinge – namentlich die Art Waldwiesen-Vögelchen – thematisiert werden, legt der Beklagte ausführlich und nachvollziehbar dar, dass für einen Zusammenhang von Bestandseinbrüchen bei Schmetterlingsvorkommen und etwaigen Kerosinablagerungen keine hinreichen-

den Anhaltspunkte bestehen (vgl. hierzu auch bereits oben Ziff. 7.5). Eine plausible Erklärung für Bestandsverluste ist hiernach vielmehr in forstlichen Maßnahmen zur Bestandsverdichtung von Waldflächen zu finden (vgl. Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 26.3.2012, S. 226f.).

876 13.5 Weitere rechtlich maßgebliche Belange des Naturschutzes hat der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss entgegen klägerischer Auffassung ebenfalls nicht mißachtet. Namentlich eine Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinn des Umweltschadensgesetzes kommt nach Durchführung des Planfeststellungsverfahrens schon tatbestandlich nicht in Betracht. (vgl. § 19 Abs. 1 Satz 1 und 2 BNatSchG). Bei der von Klägerseite schließlich in Bezug genommenen bayerischen Biodiversitätsstrategie, die der Bayerische Ministerrat am 1. April 2008 verabschiedet hat, handelt es ich um ein Programm, das der Umsetzung umweltpolitischer Zielsetzungen dient und keine rechtliche Verbindlichkeit für sich in Anspruch nimmt.

877 14. Auch unter dem Gesichtspunkt des lokalen oder des globalen Klimaschutzes ist entgegen klägerischer Auffassung für Rechtsverstöße vorliegend nichts ersichtlich.

878 14.1 Nach den nachvollziehbaren Feststellungen des Beklagten sind erhebliche nachteilige Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf das Lokalklima auszuschließen (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 1230ff.). Der Beklagte kommt auf der Grundlage einer klimatologischen Erheblichkeitsabschätzung des ********* ********** vom 31. Mai 2006 (Klimagutachten in der Fassung der Fortschreibung vom 30.7.2007) und nach Beteiligung des Bayerischen Landesamts für Umwelt insoweit zu dem Ergebnis, dass durch die geplante dritte Start- und Landebahn lediglich im unmittelbaren Umfeld des Flughafens von wenigen hundert Metern eine unbedeutende Temperaturzunahme um etwa 0,1 °C zu erwarten ist. Die vorhabenbedingten lokalklimatischen Auswirkungen beschränken sich mithin auf die in Anspruch genommenen Flächen und unmittelbar angrenzende Bereiche. Die zusätzliche Flächenversiegelung (90 Hektar) fällt vor dem Hintergrund des gesamten regionalen Grünzugs im Erdinger Moos (6600 Hektar) nach den ebenfalls nachvollziehbaren Darlegungen des Beklagten in klimatologischer Hinsicht nicht erheblich ins Gewicht und führt auch zu keinen klimatischen Veränderungen in der weiteren Umgebung. Die nicht näher substanziierten Befürchtungen der Klägerseite hinsichtlich des Verschwindens von Frischluftentstehungsgebieten, des reduzierten Luftaus-

tauschs und eines Anstiegs der Gewitter- und Hagelwahrscheinlichkeit erscheinen vor diesem Hintergrund demgegenüber als nicht nachvollziehbar.

879 14.2 Regionale, nationale und internationale Klimaveränderungen in Folge der Emissionen des Luftverkehrs, namentlich der Kohlendioxidemissionen, hat der Beklagte nicht zum Gegenstand seines Planfeststellungsbeschlusses gemacht. In rechtlicher Hinsicht ist dies nicht zu beanstanden. Ohne Rechtsfehler weist der Beklagte darauf hin, dass der Klimaschutz einen die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang darstellt, der nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden kann. Die Umsetzung klimapolitischer Erwägungen ist deshalb nach rechtlich zutreffender Auffassung des Beklagten nicht Gegenstand des Prüf- bzw. Abwägungsprogramms in einem – wie vorliegend – vorhabenbezogenen Zulassungsverfahren (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 1195 und S. 1236f.).

880 Der allgemeine Klimaschutz ist auch nicht Prüfungsgegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinn des § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG („Klima“). Mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die diesbezüglichen Wirkungszusammenhänge kann eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden (vgl. VGH BW, U.v. 20.7.2011 – 10 S 2102/09 – juris Rn. 57 m.w.N.; bestätigt durch BVerwG, U.v. 24.10.2013 – 7 C 36/11 – juris). Für einen Verstoß dieser Auslegung des § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG gegen europäisches Recht, namentlich gegen Art. 3 der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl EG Nr. L 175/40), ist nichts ersichtlich. Ein solcher Verstoß kann sich insbesondere auch nicht aus einem von Klägerseite zitierten, nicht rechtsverbindlichen Vorschlag der Europäischen Kommission vom 26. Oktober 2012 ergeben. Insoweit bedarf es auch nicht der von Klägerseite angeregten Vorlage einer diesbezüglichen Fragestellung an den Gerichtshof der Europäischen Union (Vorlageanregung Nr. 2 gemäß Schriftsatz Rechtsanwältin *******-******* vom 18.11.2013).

881 Hinsichtlich der Nichtberücksichtigung von globalen Klimabelangen im streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss ist auch mit Blick auf die Staatszielbestimmungen des Art. 20a GG sowie des Art. 141 Abs. 1 BV kein Abwägungsdefizit ersichtlich. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus einer klägerischerseits in Bezug genommenen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg zur Gewichtung von Belangen des Klimaschutzes im

Rahmen einer denkmalschutzrechtlichen Ermessensentscheidung zur Errichtung einer Photovoltaikanlage auf einem Baudenkmal. Zur Zurechnung von Immissionsbeiträgen einer einzelnen Anlage zu einer Veränderung des globalen Klimas verhält sich diese Entscheidung nicht (vgl. VGH BW, U.v. 1.9.2011 – 1 S 1070/11 – NVwZ-RR 2012, 222 Rn. 52). Im vorliegenden Zusammenhang nicht weiterführend ist auch der klägerische Hinweis auf eine Entscheidung des britischen High Court zum Flughafen London-Heathrow. Jedenfalls ausweislich der zum Beleg von Klägerseite in Bezug genommenen Literatur (Groß, ZUR 2011, 171/175) bezieht sich die Entscheidung des britischen High Court auf eine Regelung britischen Rechts (Climate Change Act 2008), für die keine Entsprechung im Europa-, Bundes- oder Landesrecht ersichtlich ist. Soweit schließlich auf die Ziele des sogenannten Kyoto-Protokolls (Zusatzprotokoll zur Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen vom 11.12.1997) verwiesen wird, ist festzuhalten, dass dieses völkerrechtliche Abkommen kein subjektiv-öffentliches Recht auf die Reduktion von Treibhausgasen zu vermitteln vermag (vgl. auch HessVGH, U.v. 21.8.2009 – 11 C 227/08.T – juris Rn. 1053).

882 15. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss verkennt auch maßgebliche wasserrechtliche Belange nicht. Namentlich ist schon in tatbestandlicher Hinsicht weder für einen von Klägerseite behaupteten Verstoß gegen die Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl EG Nr. L 327/1) noch gegen nationale Umsetzungsnormen im Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl I S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. August 2013 (BGBl I S. 3154), etwas ersichtlich.

883 Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/60/EG gibt den Mitgliedstaaten auf, die notwendigen Maßnahmen durchzuführen, um eine Verschlechterung des Zustands aller Oberflächenwasserkörper (Buchst. a) bzw. aller Grundwasserkörper (Buchst. b) zu verhindern. Gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird. Nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird.

884 Der Beklagte legt vorliegend in nachvollziehbarer Weise dar, dass er auf der Grundlage umfangreicher sachverständiger Untersuchungen und behördlicher

Überprüfungen, namentlich durch das zuständige Wasserwirtschaftsamt München (vgl. insbesondere Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts München vom 29.2.2008), im Zuge des durchgeführten Planfeststellungsverfahrens zu der Feststellung gekommen ist, dass unter Einhaltung der festgesetzten Nebenbestimmungen keine qualitativen Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser zu erwarten sind (vgl. zum Ganzen Planfeststellungsbeschluss, S. 66ff. und S. 2282ff.). Im gerichtlichen Verfahren hat das Wasserwirtschaftsamt München (Schreiben des Wasserwirtschaftsamts München vom 6.12.2013) nochmals bekräftigt, dass es die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf Grund- und Oberflächenwasser umfassend geprüft hat und dass bei Beachtung der festgesetzten umfangreichen Nebenbestimmungen sowohl die Bewirtschaftungsziele nach §§ 27 und 47 WHG als auch die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie erfüllt werden. Der klägerische Vortrag, der sich weitestgehend auf eine Wiedergabe und Interpretation einschlägiger Passagen des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses beschränkt, ist demgegenüber schon im Ansatz nicht geeignet, ernstliche Zweifel an der Sachverhaltsfeststellung durch den Beklagten zu wecken. Besonders zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass nach ständiger Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs amtlichen Auskünften und Gutachten des Wasserwirtschaftsamts, die auf jahrelanger fachlicher Bearbeitung eines Gebiets und nicht nur auf der Auswertung von Aktenvorgängen im Einzelfall beruhen, eine hervorgehobene Bedeutung zukommt (vgl. nur BayVGH, B.v. 23.1.2014 – 8 ZB 13.2350 – juris Rn. 8 m.w.N.). Einfaches Bestreiten oder Bestreiten ohne substanziierte Methodenkritik oder ohne profunde Sachverständigenermittlungen durch die Klägerseite wie hier ist insoweit ohne jede Relevanz.

885 Der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss setzt sich entgegen klägerischer Darstellung auch ausführlich mit dem Umgang mit Flugzeugenteisungsmittel als wassergefährdendem Stoff auseinander, das als Abwasser der Kläranlage Eitting des Abwasserzweckverbands Erdinger Moos zuzuführen ist (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2347ff. und S. 2352ff.). Nicht zuletzt auf der Grundlage der mit dem bisherigen Flugbetrieb auf dem Verkehrsflughafen München gesammelten Erfahrungen kommt der Beklagte zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der festgesetzten wasserwirtschaftlichen Auflagen beim Einsatz chemischer Enteisungsmittel auf den geplanten Erweiterungsflächen des Flughafens auch diesbezüglich keine negativen Auswirkungen auf Gewässer, einschließlich des Grundwassers, zu erwarten sind. Diese nachvollziehbaren Darlegungen des Beklagten vermögen die Kläger nicht substanziiert in Zweifel zu ziehen. Hin-

sichtlich der von Klägerseite auch unter dem Gesichtspunkt des Wasserschutzes noch aufgeworfenen Fragen zur planfestgestellten Grundwasserabsenkung kann insbesondere auf die obigen Ausführungen unter Ziff. 11.3 sowie unter Ziff. 13.1.1.3 verwiesen werden.

886 Nach allem war auch der klägerische Antrag auf Aussetzung des Verfahrens hinsichtlich der Beschaffenheit des Oberflächenwassers mangels Vorgreiflichkeit im Sinn des § 94 VwGO abzulehnen (vgl. Niederschrift vom 18.12.2013, S. 4f.). Der dem in Bezug genommenen Vorlagebeschluss des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, B.v. 11.7.2013 – 7 A 20/11 – DVBl 2013, 1450) an den Gerichtshof der Europäischen Union zur Auslegung von Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/60/EG zugrunde liegende Sachverhalt unterscheidet sich deutlich von demjenigen im hiesigen Verfahren. Eine „tendenziell negative Veränderung“ eines Wasserkörpers steht – wie dargelegt – im Gegensatz zu dem Sachverhalt in dem vor dem Bundesverwaltungsgericht anhängigen Verfahren hier nicht inmitten. Insoweit kommt es auf die Frage, ob Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2000/60/EG (nur) eine Zielvorgabe für die Bewirtschaftungsplanung darstellt oder der Norm Versagungsgründe in einem auf ein konkretes Projekt bezogenen Zulassungsverfahren zu entnehmen sind, nicht an. Entsprechend war auch der ergänzenden Vorlageanregung der Klägerseite hinsichtlich der Beschaffenheit des Grundwassers mangels Entscheidungserheblichkeit nicht zu folgen (Vorlageanregung gemäß Schriftsatz Rechtsanwalt **. ********** vom 18.11.2013, S. 8 [insoweit ohne Nummerierung]).

887 16. Auch die vom Beklagten vorgenommene fachplanerische Gesamtabwägung leidet nach allem an keinen erheblichen Rechtsfehlern. Das Gebot gerechter Abwägung wird nicht verletzt, wenn sich die zuständige Behörde in der Kollision zwischen verschiedenen widerstreitenden Belangen für die Bevorzugung einzelner Belange und damit notwendig für die Zurückstellung anderer Belange entscheidet. Die hierin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist nach ständiger Rechtsprechung vielmehr gerade ein wesentliches Element der der Planfeststellungsbehörde durch den Gesetzgeber eingeräumten planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen (vgl. BVerwG, U.v. 13.10.2011 – 4 A 4001/10 – NVwZ 2012, 432 Rn. 45 unter Bezugnahme auf BVerwG, U.v. 14.2.1975 – 4 C 21.74 – BVerwGE 48, 56/64).

888 Der Beklagte kommt vorliegend nach umfassender Prüfung und nach gründlicher Abwägung der für die planfestgestellte Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch die Errichtung einer dritten Start- und Landebahn streitenden öffentlichen Interessen gegen die hiervon negativ berührten privaten, kommunalen und sonstigen, insbesondere auch den Naturschutz betreffenden öffentlichen Belange zu dem Gesamtergebnis, dass sich die mit der planfestgestellten Flughafenerweiterung verfolgte Befriedigung der öffentlichen Verkehrsnachfrage sowie die damit einhergehende Stärkung von Wirtschaftskraft und Beschäftigung im Flughafenumland mit Ausstrahlungen auf den ganzen Freistaat gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzen (vgl. Planfeststellungsbeschluss, S. 2783ff.). Hiergegen ist nach allem nichts zu erinnern. Insbesondere für die klägerischerseits auch mit Blick auf die Gesamtabwägung vorgetragene Kritik, wonach insbesondere die maßgeblichen Belange nicht ordnungsgemäß ermittelt und disproportional in die Abwägung eingestellt worden seien, fehlt es nach den unter Ziff. 2 bis Ziff. 15 getroffenen Feststellungen zur Sachverhaltsermittlung und -bewertung durch den Beklagten schon an diesbezüglichen Anknüpfungspunkten. Bei der planerischen Abwägung durfte und musste der Beklagte schließlich – wie bereits mehrfach dargelegt – nicht zuletzt auch den Gesichtspunkt der vorhandenen Vorbelastung durch den Bestand des Verkehrsflughafens München mit dem dort stattfindenden Flugbetrieb berücksichtigen (vgl. BVerwG, B.v. 26.9.2013 – 4 VR 1/13 – juris Rn. 57 m.w.N.; U.v. 4.4.2012 – 4 C 8/09 – NVwZ 2012, 1314 Rn. 540; vgl. auch BayVGH, U.v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 – juris Rn. 129; U.v. 19.1.2007 – 8 BV 05.1963 – juris Rn. 80).

889 17. Soweit sich der Senat mit einzelnen, teilweise sehr breit ausgeführten Darlegungen der Klägerseite in dieser Entscheidung – auch zugunsten von Lesbarkeit und Verständlichkeit – nicht ausdrücklich oder in einer knappen Form auseinandersetzt, hält er das diesbezügliche Vorbringen von vornherein nicht für geeignet, rechtserhebliche Fehler des Planfeststellungsbeschlusses aufzuzeigen (vgl. BVerwG, U.v. 28.1.2009 – 7 B 45/08 – NVwZ 2009, 521 Rn. 40; BayVerfGH, E.v. 4.12.2012 – Vf. 17-VI-12 – juris Rn. 26). Dies gilt namentlich hinsichtlich der überaus umfangreichen Schriftsätze einzelner Beteiligter, aber auch für einzelne Detailaspekte, Weiterungen und Wiederholungen des Vortrags im Rahmen der mündlichen Verhandlung, die sich auf alle von den Beteiligten für bedeutsam erachteten Gesichtspunkte erstreckt hat.

890 Lediglich klarstellend wird schließlich noch darauf hingewiesen, dass hieraus insbesondere nicht gefolgert werden kann, der Senat hätte sich mit den Dar-

legungen und den zugrunde liegenden persönlichen oder sachlichen Betroffenheiten nicht oder nicht gründlich auseinandergesetzt. Das Gericht ist jedoch nicht gehalten, das gesamte Vorbringen der Beteiligten in den Entscheidungsgründen wiederzugeben und zu jedem einzelnen Gesichtspunkt Stellung zu nehmen (BVerwG, B.v. 28.11.2013 – 9 B 14.13 – DVBl 2014, 237 Rn. 34 m.w.N.). Auch in der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist geklärt, dass aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör nach Art. 103 Abs. 1 GG keine Pflicht der Gerichte folgt, sich mit jedem Vorbringen im Detail in den Entscheidungsgründen ausdrücklich zu befassen (BVerfG, B.v. 19.5.1992 – 1 BvR 986/91 – BVerfGE 86, 133/146; vgl. auch BVerwG, B.v. 4.7.2013 – 9 A 7.13 – juris Rn. 4).

891 III. **Kosten**

892 Die Kläger tragen als unterliegender Teil nach § 154 Abs. 1 VwGO die Kosten des Verfahrens gemäß ihrer jeweiligen Beteiligung an dem Rechtsstreit (§ 159 Satz 1 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 2 ZPO). Es entspricht der Billigkeit, den Klägern die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen aufzuerlegen, weil diese Anträge gestellt und damit ein Kostenrisiko übernommen hat (§ 154 Abs. 3, § 162 Abs. 3 VwGO). Kläger, die ihre Klage gemeinsam (insbesondere als Miteigentümer) erhoben haben, haften als Gesamtschuldner (§ 159 Satz 2 VwGO).

893 IV. **Vorläufige Vollstreckbarkeit**

894 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit im Kostenpunkt beruht auf § 167 Abs. 1 Satz 1 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10 ZPO.

895 V. **Revisibilität**

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

897 **Rechtsmittelbelehrung**

898 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

899 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen. Für die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Angelegenheiten (u.a. Verfahren mit Bezügen zu Dienst- und Arbeitsverhältnissen) sind auch die dort bezeichneten Organisationen und juristischen Personen als Bevollmächtigte zugelassen. Sie müssen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

900 Dr. Allesch Bauer Dr. Löffelbein

901 **Beschluss:**

902 Der Gesamtstreitwert wird auf **675.000 Euro** festgesetzt.

903 Davon entfallen

- auf die Az. 8 A 11.40047 und 8 A 11.40059 jeweils **15.000 Euro**,
- auf die Az. 8 A 11.40057 und 8 A 11.40064 jeweils **20.000 Euro**,
- auf das Az. 8 A 11.40049 **30.000 Euro**,
- auf die Az. 8 A 11.40055 und 8 A 11.40061 jeweils **40.000 Euro**,
- auf das Az. 8 A 11.40048 **45.000 Euro**,
- auf die Az. 8 A 11.40040, 8 A 11.40041, 8 A 11.40042, 8 A 11.40043, 8 A 11.40044, 8 A 11.40045 und 8 A 11.40053 jeweils **60.000 Euro**
- und auf die Az. 8 A 11.40051 und 8 A 13.40004 insgesamt **30.000 Euro**.

904 **Gründe:**

905 Die Streitwertfestsetzung ergibt sich aus § 52 Abs. 1 GKG unter Orientierung an Ziff. 34.2 bis 34.4 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013.

906 Dr. Allesch Bauer Dr. Löffelbein

Gliederung Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeit

1. Sachbescheidungsinteresse

2. Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern

3. Verzicht auf weiteren Erörterungstermin

4. Fehlende Auslegung neuer Unterlagen

5. Fehlende Anhörung zu neuen Unterlagen

6. Mitwirkung Bund Naturschutz

7. Europarechtliche Verfahrensanforderungen

8. Sonstige Verfahrensfehler

II. Materielle Rechtmäßigkeit

1. Planungshindernis

2. Planrechtfertigung

2.1 Grundlagen und Maßstab

2.2 Luftverkehrsprognose

2.2.1 Prognosehorizont
2.2.2 Methodik der Ermittlung der Luftverkehrsnachfrage
2.2.3 Tatsachengrundlagen für die Ermittlung der Luftverkehrsnachfrage
2.2.4 Ermittlung der Kapazitätsanforderungen
2.2.5 Begründung der Ergebnisse

2.3 Leistungsfähigkeit des Bahnsystems

2.4 Berücksichtigung der tatsächlichen Entwicklung bis Bescheiderlass

2.5 Finanzielle Realisierbarkeit

3. Planungsziele / fachplanerische Alternativenprüfung / Dimensionierung

3.1 Planungsziele

3.1.1 Grundlagen und Maßstab / Überblick
3.1.2 Quantitatives Ziel der Kapazitätssteigerung
3.1.3 Qualitative Ziele
3.1.3.1 Vier-Minuten-Kriterium / maximale Umsteigezeit von 30 Minuten
3.1.3.2 Geringe Störanfälligkeit / hohe Verfügbarkeit des Bahnsystems
3.1.3.3 Gewährleistung eines unabhängigen Zweibahnsystems bei Ausfall oder Sperrung einer Bahn
3.1.3.4 Hohes Sicherheitsniveau
3.1.3.5 Kriterium der betrieblichen Funktionalität
3.1.4 Ziel der Nachhaltigkeit

3.2 Fachplanerische Alternativenprüfung

3.2.1 Grundlagen und Maßstab
3.2.2 Ausscheiden der Nullvariante
3.2.3 Ausscheiden weiterer Varianten

3.3 Dimensionierung

3.3.1 Bahnlänge
3.3.2 Achsabstand / Vorfelderweiterung / Satelliten-Terminal

4. Raumordnung

4.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006

4.2 Landesplanerische Beurteilung

5. Öffentliches Interesse am planfestgestellten Vorhaben

5.1 Grundlagen und Maßstab

5.2 Befriedigung des Verkehrsbedarfs

5.3 Förderung der regionalen Wirtschaftskraft

6. Lärmimmissionen

6.1 Grundlagen und Maßstab

6.2 Lärmprognose

6.2.1 Fluglärm
6.2.2 Bodenlärm
6.2.3 Straßen- und Schienenverkehrslärm / Baulärm
6.2.4 Gesamtlärm

6.3 Bedeutung der Lärmmedizin

6.4 Behandlung schutzbedürftiger Einrichtungen

6.5 Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen / Außenwohnbereichs-entschädigung

6.6 62-dB(A)-Lärmgrenzlinie

6.7 Lärmschutzbelange der privaten Kläger

7. Luftschadstoffimmissionen

7.1 Grundlagen und Maßstab

7.2 Grundlegende Annahmen / Hintergrundbelastung

7.3 Stickstoff

7.4 Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe / organisch-chemische Verbindungen

7.5 „Schwarze Äpfel“

7.6 Feinstaub / Arsen

7.7 Ozon

7.8 Kohlenstoffdioxid

7.9 Treibstoff-Schnellablass

7.10 Zusammenwirken von Fluglärm und Luftschadstoffen

8. Sonstige Immissionen

8.1 Gerüche

8.2 Licht

8.3 Visuelle Wirkungen / niedriger Überflug

8.4 Elektromagnetische Verträglichkeit

9. Sicherheit

9.1 Externes Risiko

9.1.1 Allgemeines Risiko des Flugbetriebs
9.1.2 Mittlerer Isar-Kanal / Kernreaktoren
9.1.3 „Blue Ice“ / „Falling Parts“

9.2 Biologische Flugsicherheit / Vogelschlag

9.3 Wirbelschleppen

10. Entschädigungsgebiet in Freising-Attaching

10.1 Kriterien für die Gebietsfestsetzung

10.2 Gebietsumgriff

10.3 Entschädigungsanspruch

11. Weitere Eigentumsbelange Privater

11.1 Unmittelbare Betroffenheit privaten Grundeigentums

11.2 Immobilienverkehrswert- und Mieteinnahmeverluste

11.3 Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Betriebe

11.4 Gebäudeschäden

11.5 Bauschutzbereich und Hindernisbegrenzung

12. Kommunale Belange

12.1 Kommunale Planungshoheit

12.1.1 Erhebliche Beeinträchtigung kommunaler Einrichtungen
12.1.2 Nachhaltige Störung einer gemeindlichen Planung
12.1.3 Entzug wesentlicher Teile des Gemeindegebiets
12.1.4 Siedlungsbeschränkungen

12.2 Betroffenheit kommunalen Grundeigentums

12.3 Weitere kommunale Belange

12.3.1 Örtliches Gepräge
12.3.2 Verkehrsbelastung
12.3.3 Vorhabenbedingter Investitionsbedarf
12.3.4 Trinkwasserversorgung
12.3.5 Funktionsfähigkeit der Feuerwehr

13. Naturschutz

13.1 Europäisches Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“

13.1.1 Beeinträchtigung von Erhaltungszielen
13.1.1.1 Grundlagen und Maßstab: Schutzregime / faktisches Vogelschutzgebiet / Erhaltungsziele
13.1.1.2 Bestandserfassung
13.1.1.3 Erhebliche Beeinträchtigungen
13.1.1.3.1 Allgemeine Einwände
13.1.1.3.2 Einwände hinsichtlich einzelner Erhaltungszielarten
13.1.2 Ausnahmegründe
13.1.3 Zumutbare Alternativen
13.1.4 Sicherstellung der Kohärenz
13.1.4.1 Grundlagen und Maßstab
13.1.4.2 Allgemeine Einwände
13.1.4.3 Einwände hinsichtlich einzelner Erhaltungszielarten

13.2 Flora-Fauna-Habitat-Gebiete

13.2.1 Erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen
13.2.1.1 Grundlagen und Maßstab
13.2.1.2 Bestandserfassung
13.2.1.3 Erhebliche Beeinträchtigungen
13.2.1.3.1 Allgemeine Einwände
13.2.1.3.2 Stickstoffeintrag zulasten des FFH-Gebiets „Moorreste im Erdinger und Freisinger Moos“
13.2.1.3.3 Sonstige Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Moorreste im Erdinger und Freisinger Moos“
13.2.1.3.4 Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“
13.2.1.3.5 Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete „Kammmolch-Habitate im Kranzberger Forst“ und „Giesenbacher Quellmoor“
13.2.2 Potenzielles FFH-Gebiet (Vorkommen der Vogel-Azurjungfer und der Sumpf-Siegwurz)

13.3 Besonderer Artenschutz

13.3.1 Gegenstände der artenschutzrechtlichen Prüfung
13.3.2 Bestandserfassung
13.3.3 Verbotstatbestände
13.3.3.1 Verwirklichung durch das Vorhaben
13.3.3.2 Verwirklichung durch Kohärenzsicherungsmaßnahmen
13.3.4 Ausnahmegründe
13.3.5 Zumutbare Alternativen / keine Verschlechterung des Erhaltungszustands

13.4 Allgemeiner Schutz von Natur und Landschaft

13.5 Weitere Belange des Naturschutzes

14. Klimaschutz

14.1 Lokales Klima

14.2 Globales Klima

15. Wasserschutz

16. Fachplanerische Gesamtabwägung

17. Weitere Einwendungen

III. Kosten

IV. Vorläufige Vollstreckbarkeit

V. Revisibilität