VG München, Urteil v. 28.06.2022 – M 31 K 20.5627

Titel:

Luftverkehrsrechtliche Genehmigung eines Hubschraubersonderlandeplatzes

Normenketten:

LuftVG § 6 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 S. 1
FluglärmG § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1

Leitsätze:

1. Eine Flugplatzplanung ist gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes ein Bedarf besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Bestand hat eine Planung nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens, sondern schon dann, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG BeckRS 2019, 27377 Rn. 14). (Rn. 20) (redaktioneller Leitsatz)

2. Die Festsetzung der Zumutbarkeitsgrenze für Fluglärm bei einem äquivalenten Dauerschallpegel in Höhe von 60 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht ist nicht zu beanstanden, denn die maßgebliche Heranziehung der Werte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ist jedenfalls dann im Ergebnis sachgerecht, wenn sie in einem zweiten Schritt durch die Genehmigungsbehörde auch anhand einer Einzelfallbetrachtung der konkreten Umstände hinterlegt wurden. (Rn. 57) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Luftverkehrsrechtliche Genehmigung eines Hubschraubersonderlandeplatzes, Durchführung von Notfallrettungs- und Verlegungsflügen, Flugbetriebsprognose, Lärmschutzbelange, Hubschrauberlandeplatz, Flugplatz, Planrechtfertigung, Bedarf, Luftrettung, Fluglärm, Flugbewegungen, Abwägungsgebot, Alternativenprüfung

Tenor

I. Soweit die Klage hinsichtlich der Klägerin zu 2 (J.) zurückgenommen wurde, wird das Verfahren eingestellt. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

II. Die Kläger haben gesamtschuldnerisch die Kosten des Verfahrens zu tragen.

III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

1
Die Kläger wenden sich gegen die luftverkehrsrechtliche Genehmigung für den Hubschraubersonderlandeplatz M. - Klinikum G. (Dachlandeplatz) vom 5. Oktober 2020.

2
Die angegriffene Genehmigung betrifft die Anlage und den Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke zur Durchführung von Starts und Landungen mit Hubschraubern (Hubschraubersonderlandeplatz) nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf der Dachfläche eines noch zu errichtenden Herz-Lungen-Gefäß-Zentrums (HLG-Zentrum) auf dem Areal des Universitätsklinikums M., Campus G. Die Errichtung des Dachlandeplatzes steht im Zusammenhang einer umfassenden baulichen und infrastrukturellen Um- und Neugestaltung des Standorts G. und soll in unmittelbarer Nähe zur zentralen Notaufnahme im 2014 eröffneten Operativen Zentrum (OPZ) entstehen. Dabei soll der bereits vorhandene Bodenlandeplatz für Hubschrauber im Westen des Campus weiterhin betrieben werden. Auch die dort vorhandene Station für den Rettungshubschrauber „C. M.“ soll bestehen bleiben.

3
Wie schon der bestehende Bodenlandeplatz soll auch der neue Dachlandeplatz ausschließlich der Durchführung von Hubschrauberflügen im Rahmen des Rettungsdienstes, Katastrophenschutzes und Krankentransports und damit in Zusammenhang stehenden Flügen wie dem Transport von Spezialisten,

medizinischem Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten dienen und für den Flugbetrieb am Tag und in der Nacht ausgerichtet sein.

4
Das Staatliche Bauamt M. 2 beantragte die Genehmigung unter dem 19. Oktober 2018. Dem Antrag lagen insbesondere ein Gutachten über die Geländeeignung des freien Sachverständigen für Hubschrauberlandeplätze, Herrn Dipl.-Ing. (FH) P. B., vom 2. Juli 2018, zuletzt überarbeitet am 5. Oktober 2018, sowie eine schalltechnische Untersuchung des Dipl.-Ing. M. W. vom 8. Oktober 2018, überarbeitet am 29. November 2018 und am 30. September 2019, bei. Die Unterlagen wurden Anfang 2019 ausgelegt, die schalltechnische Untersuchung in aktualisierter Fassung ein weiteres Mal Ende 2019. Mit Bescheid vom 5. Oktober 2020 wurde die luftverkehrsrechtliche Genehmigung erteilt.

5
Die Kläger S. und J. sind Eigentümer des Anwesens H.-str. …, FlNr. …, Gemarkung G. Der Kläger Gr. ist Eigentümer des Grundstücks H.-str. …, FlNr. …/229, Gemarkung G. Die Grundstücke liegen - getrennt durch die H.-str. … und eine weitere Häuserzeile - in unmittelbarer Nähe des großflächigen Flurstücks, auf dem die Gebäude des Klinikums G. gelegen sind. Die Entfernung zwischen den Wohnhäusern der Kläger und dem vorgesehenen Dachlandeplatz beträgt Luftlinie ca. 200 Meter.

6
Mit am 4. November 2020 bei Gericht eingegangenem Schriftsatz ihres Bevollmächtigten ließen die Kläger Klage erheben. Hinsichtlich der Klägerin zu 2 (J.) wurde die Klage mit Schriftsatz vom 30. März 2021 zurückgenommen.

7
Die verbliebenen Kläger zu 1 (S. …) und 3 (Gr.) beantragen,

8
die luftverkehrsrechtliche Genehmigung für den Hubschraubersonderlandeplatz M. - Klinikum G. (Dachlandeplatz) des Beklagten vom 5. Oktober 2020 aufzuheben.

9
Zur Begründung wird im Wesentlichen zunächst die vorgelegte schalltechnische Untersuchung als solche bemängelt, insbesondere hinsichtlich der zugrunde gelegten bzw. prognostizierten Anzahl von Flugbewegungen. Auch sei die Bewertung der Lärmbelastung fehlerhaft. Die entsprechenden Dauerschallpegel seien zu niedrig bemessen, auch seien neuere Untersuchungen zur gesundheitlichen Auswirkung von Fluglärm nicht berücksichtigt. Gerügt wird weiterhin die fehlende Planrechtfertigung, die sich aus dem eingeschränkten Anteil der künftig auf den Dachlandeplatz entfallenden Flugbewegungen ergebe. Angegriffen wird weiterhin die vorgenommene Standortauswahl bzw. Alternativenprüfung, die in Bezug auf die gesetzten Ziele der raschen Schaffung eines Landeplatzes ungeeignet sei und im Übrigen den Lärmkonflikt außer Acht lasse. Zum Lärmschutz kritisieren die Kläger das schalltechnische Gutachten als unzureichend; daraus folge eine untaugliche Erfassung des Abwägungsmaterials. Im Einzelnen sehen es die Kläger als fehlerhaft an, dass hinsichtlich der zum Ansatz gebrachten Grenzwerte (im Ergebnis) alleine auf das Fluglärmschutzgesetz (FluglärmG) abgestellt werde. Erforderlich sei eine entsprechende Einzelfallbetrachtung zur Grenzwertbildung, wobei insbesondere die Landeplatz-Fluglärmrichtlinie sowie die TA Lärm heranzuziehen seien. Schließlich bestehe im Einzelfall eine unzumutbare Beeinträchtigung der Kläger, so würden die Dauerschallpegel, die Orientierungswerte der TA Lärm sowie der DIN 18005-1 überschritten. Es fehle eine fluglärmbezogene Gesamtbetrachtung mit Blick auf den zweiten Landeplatz. Ferner bestehe kein absoluter Planungsvorrang der Notfallrettung. Hinsichtlich der Maximalpegel sei eine Unzumutbarkeit aufgrund der Häufigkeit der Störungen gegeben, im Ergebnis werde insbesondere die Nachtruhe jede Nacht gestört.

10
Der Beklagte beantragt

11
Klageabweisung.

12

Er verteidigt den Genehmigungsbescheid. Hinsichtlich der Kritik am schalltechnischen Gutachten wird die Aufgabenverteilung zwischen Gutachter und Genehmigungsbehörde erläutert und auf die entsprechende Abarbeitung der Problemfelder im Rahmen der Genehmigung verwiesen. Zur Planrechtfertigung merkt der Beklagte an, dass der Dachlandeplatz gerade (nur) der Versorgung zeitkritischer medizinischer Notfälle und damit der Verbesserung der Versorgungssituation dieser Patientengruppe diene. Zur Abwägung und dort zur Frage des Fluglärmschutzes greift der Beklagte wesentlich auf die Auseinandersetzung mit den anwendbaren Regelwerken im Bescheid zurück. Insbesondere seien auch die anwendbaren Schwellenwerte ausführlich geprüft und einer Abwägung unterzogen worden.

13
Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Inhalt der Gerichtsakte, der vorgelegten Behördenakten sowie der Sitzungsniederschrift Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

14
Soweit die Klage für die Klägerin zu 2 (J.) zurückgenommen wurde, war das Verfahren einzustellen (§ 92 Abs. 3 VwGO). Im Übrigen ist die zulässige Klage unbegründet.

15
Die angefochtene Genehmigung der Regierung von O. - Luftamt S. - vom 5. Oktober 2020 ist rechtmäßig und verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Sie weist im Hinblick auf wehrfähige Rechtspositionen der Kläger keine rechtlich zu beanstandenden Mängel auf.

16
1. Materiellrechtlich steht die auf § 6 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 LuftVG gestützte Genehmigung vom 5. Oktober 2020 mit geltendem Recht in Einklang, wenn für das Vorhaben im maßgeblichen Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung - gemessen an den Zielen des Luftverkehrsgesetzes - ein Bedarf besteht und es unter diesem Blickwinkel vernünftigerweise geboten ist (Planrechtfertigung), wenn gesetzliche Planungsleitsätze und (sonstige) zwingende Rechtsvorschriften beachtet sind und wenn das Gebot gerechter Abwägung aller von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange eingehalten ist (vgl. z.B. BayVGH, U.v. 23.8.2012 - 8 B 11.1608 - juris Rn. 64; U.v. 19.1.2007 - 8 BV 05.1963 - juris Rn. 27).

17
Die genannten Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen sind jedoch nicht umfassend, sondern unter dem Blickwinkel der individuellen Rechtsbetroffenheit der privaten Kläger zu prüfen, deren Grundeigentum mittelbar - namentlich durch Lärmeinwirkung - betroffen ist. Anders als der unmittelbar in seinem Grundeigentum Betroffene, hat der (nur) mittelbar Betroffene keinen Anspruch auf eine allgemeine Rechtmäßigkeitskontrolle einer planerischen Entscheidung. Er kann vielmehr nur eine Verletzung eigener - drittschützender - Rechtspositionen geltend machen. Vorliegend steht insoweit insbesondere das Recht der Kläger auf fehlerfreie Abwägung ihrer Belange als lärmbetroffene Flugplatznachbarn inmitten (vgl. BVerwG, U.v. 26.4.2007 - 4 C 12/05 - juris Rn. 54; BayVGH, U.v. 19.1.2007 - 8 BV 05.1963 - juris Rn. 33). Auch eine fehlende Planrechtfertigung können Kläger im Vollzug des Luftverkehrsrechts geltend machen (BVerwG, U.v. 26.4.2007 - 4 C 12/05 - juris Rn. 48; U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001/06 - juris Rn. 33; BayVGH, U.v. 23.8.2012 - 8 B 11.1608 -, juris Rn. 64; vgl. auch VG Hannover, U.v. 24.10.2019 - 5 A 650/17 - juris Rn. 73 f.).

18
2. Die erforderliche Planrechtfertigung ist bei dem streitgegenständlichen Vorhaben gegeben.

19
2.1 Das Erfordernis der Planrechtfertigung gilt unabhängig davon, welchem Verkehrszweck ein Flugplatz dient. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in Rechte Dritter verbunden ist. Sie ist jedenfalls im Vollzug des Luftverkehrsrechts (vgl. insbesondere BVerwG, U.v. 26.4.2007, aaO) nicht nur zu prüfen, wenn Dritte für das Vorhaben enteignet werden sollen, sondern immer dann, wenn das Vorhaben mit Eingriffen in subjektiv-öffentliche Rechte einhergeht. Art. 14 Abs. 1 GG schützt den Eigentümer auch vor mittelbaren Beeinträchtigungen seines Eigentums durch ein genehmigungsbedürftiges Vorhaben. Auch derartige Eigentumsbeeinträchtigungen müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

genügen. Ein mittelbar eigentumsbetroffener Kläger kann deshalb geltend machen, dass für das beabsichtigte Vorhaben - gemessen an den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes - kein Bedarf streitet. Nicht verlangen kann er die Prüfung, ob die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden, d.h. insbesondere das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG auszufüllen.

20
Eine Flugplatzplanung ist gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes ein Bedarf besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Die Planrechtfertigung erfordert mithin die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielen des Gesetzes übereinstimmt (fachplanerische Zielkonformität) und ob das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein (vgl. z.B. BVerwG, U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001/06 - juris Rn. 34). Das Erfordernis einer Planrechtfertigung dient dem Zweck, Vorhaben, die nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts in Einklang stehen, bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten Stufe auszuscheiden. Es handelt sich um eine praktisch nur bei groben und offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit. Bestand hat eine Planung daher nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens, sondern schon dann, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist (vgl. z.B. BVerwG, U.v. 7.11.2019 - 3 C 12.18 - juris Rn. 14; U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001/06 - juris Rn. 33 f.; U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075/04 - juris Rn. 182 f.; BayVGH, U.v. 23.8.2012 - 8 B 11.1608 - juris Rn. 72 f.; vgl. zusammenfassend Hösch, UPR 2018, 371).

21
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. Planrechtfertigend wirkt hierbei ausschließlich das Ziel, einen bestimmten Luftverkehr zu ermöglichen. Weitere Ziele, die den Anwendungsbereich des einschlägigen Fachplanungsgesetzes - also hier des Luftverkehrsgesetzes - nicht betreffen, bleiben für die Planrechtfertigung demgegenüber ohne Bedeutung und sind (erst) im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, U.v. 26.4.2007 - 4 C 12/05 - juris Rn. 52; BayVGH, U.v. 23.8.2012 - 8 B 11.1608 - juris Rn. 73 f.). Für die Notwendigkeit einer Planrechtfertigung spielt mithin weder der Umstand eine Rolle, welchem (öffentlich oder privaten) Verkehrszweck ein Flugplatz dient oder um welche Art von Flugplatz es sich handelt, noch, ob Dritte für das Vorhaben enteignet werden müssen oder ob nur mittelbare Beeinträchtigungen vom Flugplatz und seiner Benutzung, insbesondere in Gestalt von Fluglärm, ausgehen (vgl. Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Dezember 2020, § 6 Rn. 109 m.w.N.).

22
2.2 Nach diesen Maßstäben lag im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses der streitgegenständlichen Genehmigung hinsichtlich des am Hubschraubersonderlandeplatz zugelassenen Verkehrssegments von Flügen zur Luftrettung mit Hubschraubern - Flüge i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes (BayRDG) - ein Luftverkehrsbedarf vor. Das streitige Vorhaben stimmt mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes überein und ist in seiner hier genehmigten Ausformung auch erforderlich.

23
Der Beklagte führt in dem Genehmigungsbescheid (S. 33) dazu maßgeblich aus, das Vorhaben stelle eine von den Zielen des Luftverkehrsgesetzes umfasste verkehrliche Infrastruktureinrichtung dar. Die mit dem Vorhaben verfolgte Verbesserung der Durchführung von Notfallrettungs- und Verlegungsflügen i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 BayRDG durch Schaffung eines Dachlandeplatzes auf dem Klinikum M.-G. in unmittelbarer Nähe zur zentralen Notaufnahme im Zuge einer baulichen infrastrukturellen Um- und Neugestaltung des Klinikums stimmt ohne weiteres mit dem Zielen des Luftverkehrsgesetzes überein. Eine solche Übereinstimmung ist insbesondere gegeben, wenn ein Vorhaben - wie hier - der Befriedigung eines Luftverkehrsbedarfs, jedenfalls zumindest in Gestalt einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung dient (vgl. Reidt aaO Rn. 110). Eine Optimierung der Landeplatzinfrastruktur zur Beschleunigung und Effektivierung der Luftrettung - insbesondere unter Verzicht auf einen bislang notwendigen Zwischentransport von Patienten mit Rettungsfahrzeugen vom bisher allein bestehenden Bodenlandeplatz - gewährleistet eine verbesserte Abwicklung des Rettungsflugverkehrs für die notfallmedizinische Versorgung sowie den Notfalltransport von Notfallpatienten. Gleiches gilt zudem auch für den dringlichen Transport von Transplantaten, Transplantationsteams sowie von Arzneimitteln und Blutkonserven; der insoweit geltend gemachte Einwand einer Unklarheit in Ziff. IV.2 des verfügenden Teils des Bescheids greift nicht durch.

24
Der mit dem streitgegenständlichen Genehmigungsbescheid zugelassene Hubschraubersonderlandeplatz ist auch geeignet und vernünftigerweise geboten, dem vorgenannten Bedarf nach Verbesserung der Verkehrsabwicklung am konkreten Standort zu dienen. Mit dem Vorhaben wird eine direkte und fußläufige Verbindung des Landeplatzes mit der Notaufnahme geschaffen, mit der eine Zeitersparnis von 4-5 Minuten gegenüber den bisherigen Abläufen einhergeht. Einleuchtend weist der Beklagte hierzu (Genehmigungsbescheid S. 43 f.) darauf hin, dass dieser Zeitgewinn und zudem die Vermeidung der durch die Umbettung vom Hubschrauber in ein Rettungsfahrzeug am Bodenlandeplatz verursachten zusätzlichen physischen Belastung aus notfallmedizinischer Sicht hinsichtlich der Überlebens- bzw. Heilungschancen insbesondere schwerstverletzter Notfallpatienten von entscheidender Bedeutung sein können.

25
Die hiergegen von den Klägern erhobenen Einwände überzeugen nicht. Ausgehend von der Verteilung der Flugbewegungen auf den geplanten Dachlandeplatz und den weiterhin bestehenden Bodenlandeplatz stellen die Kläger insbesondere die Erforderlichkeit des Dachlandeplatzes infrage. Nach den Daten, die im streitgegenständlichen Bescheid und in der vom Beklagten herangezogenen schalltechnischen Untersuchung der Ermittlung der Fluglärmimmissionen zugrunde gelegt werden (Bl. 705 und 723 der Behördenakte), beträgt im Prognosejahr 2028 der Anteil der auf den geplanten Dachlandeplatz entfallenden Flugbewegungen 22%, die übrigen Bewegungen werden über den bestehenbleibenden Bodenlandeplatz abgewickelt. Ausgehend von diesem Anteil an den Flugbewegungen insgesamt ist aus Sicht der Kläger bereits fraglich, ob der neue Dachlandeplatz überhaupt erforderlich sei.

26
Die Kritik der Kläger übersieht insoweit, dass es Planungsziel des Dachlandeplatzes ist, die medizinische Versorgungssituation gerade schwerstverletzter bzw. -kranker Patienten in Bezug auf die Luftrettung qualitativ zu verbessern bzw. den erforderlichen Standards anzupassen (Genehmigungsbescheid Seite 43 f.; eingehend zur Zielsetzung vgl. auch Variantenprüfung durch das Klinikum der Universität M., Bl. 11 ff. der Behördenakte). Vor diesem Hintergrund weist der Beklagte zu Recht darauf hin, dass der Dachlandeplatz gerade (nur) der Verbesserung der unzureichenden Versorgungssituation dieser Patientengruppe dient. Insoweit führt der von den Klägern postulierte quantitative Ansatz, der sich an einem Anteil der gesamten, gewissermaßen auch anderen Patientengruppen dienenden Flugbewegungen zur Beurteilung der Erforderlichkeit des Dachlandeplatzes orientiert, nicht weiter und ist daher auch nicht geeignet, das Vorhaben im Lichte der vom Beklagten verfolgten Planungsziele infrage zu stellen. In ähnlicher Weise stellt auch der Umstand, dass das Klinikum G. mit dem Dachlandeplatz letztlich über zwei Landeplätze verfügen würde, die Erforderlichkeit nicht infrage. Sie begründet sich mit Blick auf den konkreten Verkehrsbedarf zur Versorgung schwerstverletzter bzw. -kranker Patienten am Standort G., nicht jedoch abstrakt über einen Bedarf an Landeplätzen für andere Kliniken.

27
3. Die fachplanerische Abwägungsentscheidung des Beklagten leidet weder im Abwägungsvorgang noch im Abwägungsergebnis an die Klägerseite beschwerenden Rechtsfehlern. Insbesondere ist das Recht der Kläger auf fehlerfreie Abwägung ihrer Belange als lärmbetroffene Flugplatznachbarn nicht verletzt.

28
3.1 Das Abwägungsgebot verlangt nach ständiger Rechtsprechung, dass - erstens - eine Abwägung stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (vgl. z.B. BVerwG, U.v. 13.10.2011 - 4 A 4001/10 - juris Rn. 45 m.w.N.; Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Dezember 2020, § 6 Rn. 114 m.w.N.). Die Kläger können sich insoweit nur auf den Belang des Lärmschutzes als von der Planung betroffene und für die Abwägung erhebliche subjektiv-öffentliche Rechtsposition berufen (vgl. Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, aaO Rn. 649).

29
Das luftrechtliche Genehmigungsverfahren dient unter anderem auch dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor der Erteilung der Genehmigung unter anderem zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt. Lärmbetroffene können

im Rahmen der Wahrung des Abwägungsgebots beanspruchen, dass ihre Lärmschutzbelange mit dem ihnen zustehenden Gewicht in die planerische Abwägung eingestellt und mit den für das Vorhaben angeführten Belangen in einen Ausgleich gebracht werden, der zur objektiven Gewichtigkeit ihrer Belange nicht außer Verhältnis steht (vgl. BVerwG, U.v. 26.4.2007 - 4 C 12/05 - juris Rn. 54; BayVGH, U.v. 23.8.2012 - 8 B 11.1608 - juris Rn. 85). Das Abwägungsgebot wird nicht verletzt, wenn sich die zuständige Behörde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die hierin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist vielmehr ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen (vgl. BVerwG, U.v. 13.10.2011 - 4 A 4001/10 - juris Rn. 45; BayVGH, U.v. 23.8.2012 - 8 B 11.1608 - juris Rn. 85).

30
3.2 Zunächst sind ernsthaft in Betracht kommende (Standort-)Alternativen grundsätzlich nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Maßstäben zu ermitteln, zu bewerten und untereinander abzuwägen (vgl. nur etwa BVerwG, U.v. 4.4.2012 - 4 C 8/09 u.a. - juris Rn. 114 m.w.N.). Nach der - auch durch die Beteiligten im Bescheid und schriftsätzlich herangezogenen - Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Standortauswahl nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn sich später herausstellt, dass eine zurückgestellte Alternative ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, durch eigene Ermittlungen und Wertungen ersatzweise zu planen und sich dabei von den Erwägungen einer „besseren“ Planung leiten zu lassen. Ein Abwägungsfehler liegt also nicht schon dann vor, wenn für und gegen den einen wie den anderen Standort einleuchtende Gründe ins Feld geführt werden können. Die Standortwahl ist erst dann rechtswidrig, wenn sich die verworfene Alternative entweder als die eindeutig vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist. Die Bewertung der privaten und öffentlichen Belange und ihre Gewichtung im Verhältnis untereinander macht das Wesen der Planung als einer im Kern (verkehrs-) politischen Entscheidung aus, die gerichtlich nur auf die Einhaltung rechtlicher Schranken hin überprüfbar ist (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075/04 - juris Rn. 98 m.w.N.).

31
Gemessen daran begegnet die Alternativenprüfung in der streitgegenständlichen Genehmigung (S. 45 ff. des Genehmigungsbescheids) keinen Bedenken. Der Sache nach unzutreffend ist insbesondere das im gerichtlichen Verfahren geltend gemachte Monitum, der Beklagte habe hierbei den Lärmkonflikt offengelassen. Die Alternativenprüfung bezieht sich ausweislich des Genehmigungsbescheids ausdrücklich auf „Belange Dritter, wie insbesondere den Schutz vor Fluglärm“ und macht diese zu einem maßgeblichen Kriterium (Genehmigungsbescheid S. 45, dritter Absatz unter 2.3.3.1; S. 54 unter 2.3.5). Auch im Rahmen der Beurteilung einzelner Alternativen wird insbesondere der jeweilige Abstand zur Wohnbebauung eruiert (etwa S. 46 des Genehmigungsbescheids). Der klägerseits des Weiteren thematisierte Aspekt der Realisierbarkeit der ausgewählten Variante erst nach einem Zeitraum von ca. acht Jahren begründet keinen relevanten Abwägungsfehler. Abgesehen von der Frage, inwieweit sich die Kläger auf diesen sie zunächst nicht betreffenden Aspekt - gegebenenfalls unter dem Gesichtspunkt einer ungeeigneten Variante - berufen könnte (zu entsprechenden Einschränkungen im Zusammenhang der Prüfung von Standortalternativen etwa BVerwG, U.v. 4.4.2012 - 4 C 8/09 u.a. - juris Rn. 115), wäre zunächst bereits zu hinterfragen, ob dieser Zeitraum - selbst als wahr unterstellt - mit Blick auf übliche Bau- und Realisierungszeiträume derartiger Projekte überhaupt substanzielles Gewicht für die Standortwahl aufweist und sonach ein geeignetes Differenzierungskriterium darstellen könnte. Jedenfalls lässt sich der Beklagte nachvollziehbar und rechtlich nicht zu beanstanden von den zentralen Planungszielen eines die gesetzlichen und medizinischen Vor- und Maßgaben einhaltenden Landeplatzes für die Luftrettung leiten (vgl. insbesondere die Gesamtwürdigung im Genehmigungsbescheid S. 54). Eine Fehlgewichtung oder Ungeeignetheit der gewählten Variante aufgrund des Zeitraums bis zu einer möglichen Realisierung ist nicht zu erkennen; dieser Aspekt hielte sich jedenfalls im Rahmen einer möglichen Gewichtungsentscheidung durch Vorhabensträger und Fachplanungsbehörde. Soweit schließlich von den Klägern in diesem Zusammenhang auf Ziff. V.7.6 des verfügenden Teils der Genehmigung und die darin enthaltene Nebenbestimmung zur Gewährleistung eines angemessenen Lärmpegels in den Aufenthaltsräumen auf dem Areal des Universitätsklinikums verwiesen wird, begründet auch dies keinen Abwägungsfehler in Gestalt eines Ermittlungsdefizits im Zusammenhang mit der Standortwahl. Zu Recht verweist der Beklagte insoweit auf die Eigenverantwortung des Platzbetreibers, der den Lärmschutzbelangen der Nutzer insoweit Rechnung zu

tragen hat (Genehmigungsbescheid S. 64 f.). Eine Rechtsverletzung der Kläger wird damit indes nicht aufgezeigt.

32
3.3 Die Lärmschutzbelange der Kläger sind fehlerfrei berücksichtigt worden. Lärmermittlung und -bewertung sind nicht zu beanstanden.

33
3.3.1 Das Gericht kann dabei die vorgelegte schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019 zur Grundlage seiner rechtlichen Beurteilung machen. Dies gilt sowohl hinsichtlich der getroffenen Prognose der Anzahl und Verteilung der zu erwartenden Flugbewegungen als auch der Berechnung der relevanten Lärmbelastung.

34
Der in der mündlichen Verhandlung gestellte Beweisantrag auf Einholung eines (weiteren) Sachverständigengutachtens war abzulehnen. Der beantragten Beweiserhebung bedurfte es nicht. Liegen, wie hier mit dem Gutachten vom 30. September 2019, bereits Gutachten oder Auskünfte vor, steht es nach § 98 VwGO i.V.m. §§ 404 Abs. 1, 412 Abs. 1 ZPO im Ermessen des Gerichts, ob es zusätzliche Auskünfte oder Sachverständigengutachten einholt. Ein weiteres Gutachten muss das Gericht nur einholen, wenn sich eine weitere Sachverhaltsaufklärung aufdrängte, insbesondere, weil das vorhandene Gutachten Mängel aufweist, die es im gerichtlichen Verfahren zur Sachverhaltsfeststellung ungeeignet erscheinen lassen oder weil das Beweisergebnis durch substantiierten Vortrag eines der Beteiligten oder durch eigene Überlegungen des Gerichts ernsthaft erschüttert wurde (stRspr, vgl. nur BVerwG, B.v. 9.2.2022 - 9 BN 4/21 - juris Rn. 16; U.v. 3.11.2020 - 9 A 12/19 - juris Rn. 193; B.v. 26.6.2020 - 7 BN 3.19 - juris Rn. 6 jeweils m.w.N.). Nach diesem Maßstab bestand hier kein Anlass zur Einholung des beantragten (weiteren) Sachverständigengutachtens, weil das vorhandenen Gutachten fachlich geeignet ist und zur Sachverhaltsermittlung ausreicht.

35
3.3.1.1 Zunächst ist die im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zur Ermittlung der Fluglärmimmissionen vom 30. September 2019 angestellte Prognose der auf dem verfahrensgegenständlichen Dachlandeplatz zu erwartenden Flugbewegungen, die die Genehmigungsbehörde ihrer Prüfung zugrunde gelegt hat, nicht zu beanstanden. Im Ausgangspunkt folgt aus der Garantie effektiven Rechtsschutzes grundsätzlich die Pflicht der Gerichte, die angefochtenen Verwaltungsakte in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht vollständig nachzuprüfen (vgl. z.B. BVerfG, B.v. 31.5.2011 - 1 BvR 857/07 - juris Rn. 68). Dabei ist auch die Abwägung im Rahmen einer behördlichen Planungsentscheidung vom Gericht daraufhin zu kontrollieren, ob der erhebliche Sachverhalt zutreffend und vollständig ermittelt und ob anhand dieses Sachverhalts der Entscheidung alle sachlich beteiligten Belange und Interessen zugrunde gelegt sowie umfassend und in nachvollziehbarer Weise abgewogen worden sind (vgl. BVerfG, B.v. 2.7.2018 - 1 BvR 612/12 - juris Rn. 44). Soweit hierbei über Prognosen zu befinden ist, ist die gerichtliche Überprüfung ihrem Wesen nach auf die Frage beschränkt, ob der Sachverhalt zutreffend ermittelt und der Prognose eine geeignete Methode zugrunde gelegt worden ist. Insoweit muss die Behörde die Ergebnisse der Prognose in der Verwaltungsentscheidung selbst oder den Verwaltungsvorgängen einleuchtend begründen und sie muss nachvollziehbar darlegen, auf welche Tatsachen und Erfahrungen aus ihrer eigenen Sphäre und auf welche wissenschaftlichen Erkenntnisse Dritter sie zur prognostischen Beurteilung zurückgreift (vgl. etwa aktuell BVerfG, B.v. 1.6.2021 - 1 BvR 2374/15 - juris Rn. 8; OVG NRW, U.v. 26.1.2022 - 20 D 71/18.AK - juris Rn. 265; ebenso BVerwG, U.v. 4.4.2012 - 4 C 8/09 u.a. - juris Rn. 59).

36
Gemessen daran begegnet das Vorgehen des Beklagten unter Zugrundelegung der schalltechnischen Untersuchung vom 30. September 2019 keinen Bedenken. Ansatz der Flugbetriebsprognose ist ein Szenario unter Berücksichtigung des vorgesehenen Weiterbetriebs des Bodenlandeplatzes. Der künftige Dach- und der bestehende Bodenlandeplatz werden dabei separat betrachtet, um eine entsprechende differenzierte Betrachtung der Lärmauswirkungen zu ermöglichen (Genehmigungsbescheid S. 34). Die Prognose beruht dabei im Wesentlichen auf den Flugbewegungen der Jahre 2014-2018, die über den bestehenden Bodenlandeplatz abgewickelt wurden. Aus diesen Flugbewegungen wird der Anteil bzw. die

Zahl der (künftig) über einen Dachlandeplatz abzuwickelnden Flugbewegungen anhand der entsprechenden Kriterien hypothetisch ermittelt und sodann entsprechend des gewählten Prognosezeitraums projiziert.

37
Die durch die Genehmigungsbehörde bzw. die im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung hierbei zur Anwendung gebrachten Kriterien für die Eingrenzung der künftig über den Dachlandeplatz abzuwickelnden Flüge sind nachvollziehbar. Gleiches gilt für die erfolgte theoretische Aufteilung der Flugbewegungen der Jahre 2014-2018 auf den (künftigen) Dach- und den Bodenlandeplatz. Unterschieden wird hierzu zwischen sogenannten Patienteneinsätzen, die künftig über den Dachlandeplatz des Klinikums abgewickelt werden, und Nicht-Patienteneinsätzen, die (weiterhin) über den Bodenlandeplatz abgewickelt werden. Diese Unterscheidung wird in der schalltechnischen Untersuchung (dort S. 15 bzw. Bl. 698 der Behördenakte) getroffen und erläutert und im Genehmigungsbescheid (S. 35) entsprechend aufgegriffen und wiederholt. Ein Patienteneinsatz ist danach dadurch gekennzeichnet, dass ein Notfallpatient mit einem Hubschrauber zum Klinikum oder vom Klinikum weg transportiert wird. Neben der eigentlichen Flugbewegung mit dem Patienten umfasst ein derartiger Patienteneinsatz nach dem Verständnis der schalltechnischen Untersuchung und des Genehmigungsbescheids auch die logisch zugehörige Flugbewegung des anschließenden, in den meisten Fällen leeren Abflugs des Hubschraubers zurück zum Bodenlandeplatz oder zu einem weiteren Einsatz. Im nach dem Genehmigungsbescheid als selten angesehenen Fall eines Transports vom Klinikum G.-weg (S. 35 f. des Genehmigungsbescheids) umfasst ein Patienteneinsatz mithin auch den (leeren) Anflug zum Dachlandeplatz.

38
Das für die Prognose der künftigen Nutzung des Dachlandeplatzes mithin herangezogene Kriterium eines Patienteneinsatzes ist jedenfalls auf Grundlage der Ausführungen des Beklagten in der mündlichen Verhandlung ausreichend abgegrenzt und geklärt. Soweit von den Klägern auf eine unklare Erfassung von Transplantationsflügen verwiesen wurde, die nach Nr. A.IV.2 4. Spiegelstrich des verfügenden Teils des Bescheids vom Dachlandeplatz ausgeführt werden können, wurde durch die Vertreterin des Beklagten in der mündlichen Verhandlung klargestellt, dass diese Flüge in der Genehmigung als Patienteneinsätze erfasst seien. Ferner wurde Nr. A.IV.3 des verfügenden Teils des Bescheids durch den Beklagten in der mündlichen Verhandlung dahingehend berichtigt, dass planbare Verlegungsflüge ausnahmslos nur über den Bodenlandeplatz abgewickelt werden dürfen. Damit ist klargestellt, dass über den künftigen Dachlandeplatz entsprechend der in der Prognose verwendeten Zahlen lediglich die unter Nr. A.IV.2 des verfügenden Teils des Bescheids genannten Flüge abgewickelt werden dürfen.

39
Die hypothetische Aufteilung der aufgezeichneten Flugbewegungen der Jahre 2014-2018 ist gleichermaßen nachvollziehbar. Die zugehörigen Daten nach den Aufzeichnungen der Integrierten Leitstelle und Einsatzdaten anderer Betreiber finden sich auf S. 17 der schalltechnischen Untersuchung (Bl. 700 der Behördenakte), sowohl für den in G. stationierten Intensivtransporthubschrauber „C. M.“ (ITH CH MUC) als auch andere dort eingesetzte Hubschrauber. Die theoretische Ermittlung der Flugbewegungen vom Dachlandeplatz der Jahre 2014-2018 (S. 19 der schalltechnischen Untersuchung, Bl. 702 der Behördenakte) übernimmt aus den aufgezeichneten Daten alle Landungen mit Patienten (ITH CH MUC und andere Hubschrauber) sowie alle Starts mit Patienten durch andere Hubschrauber. Hinsichtlich der Starts für den ITH CH MUC wird entsprechend des vorgesehenen Einsatzprofils von einem (leeren) Umsetzen des ITH CH MUC zum Bodenlandeplatz ausgegangen, sodass die Zahl der Landungen mit Patient hierfür herangezogen wird. Nach der schalltechnischen Untersuchung (S. 16) sind genuine Starts des ITH CH MUC mit Patienten nach den Aufzeichnungen der Jahre 2014-2018 lediglich in Form planbarer Verlegungsflüge vorgekommen, die also künftig nicht vom Dachlandeplatz abgewickelt würden. Für etwaige zukünftige Verlegungsflüge vom Dachlandeplatz, die i.S.d. Ziff. A.IV.2 des verfügenden Teils des Bescheids von dort aus zulässig sind, durch den ITH CH MUC berücksichtigt die schalltechnische Untersuchung im Rahmen der späteren Prognose das Umsetzen eines Hubschraubers pro Monat vom Boden zum Dachlandeplatz mit anschließendem Start vom Dachlandeplatz und abschließender Landung wieder am Bodenlandeplatz (Gutachten S. 16 letzter Absatz).

40
Die vorgebrachten Einwände gegen die vorgenommene hypothetische Aufteilung und damit die zahlenmäßige Grundlage der Prognose greifen nicht durch. Soweit insbesondere in der mündlichen Verhandlung geltend gemacht wurde, die Aufteilung der Flüge mit und ohne Patient sei nicht durch

entsprechend transparentes Zahlenmaterial belegt, kann dem vor dem Hintergrund des Dargelegten nicht gefolgt werden. Die Ermittlung und Verteilung der Flugbewegungszahlen nach den dargelegten Kriterien der schalltechnischen Untersuchung ist plausibel. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass die hypothetische Verteilung der Flugbewegungen der Jahre 2014-2018 auf den Dach- und den Bodenlandeplatz in den einzelnen Jahren insgesamt jeweils deutlich höhere Zahlen an Flugbewegungen ergibt, als tatsächlich aufgezeichnet wurden (S. 19 der schalltechnischen Untersuchung bzw. S. 35 des Genehmigungsbescheids). Dies ist vor dem Hintergrund der zusätzlich erforderlichen Umsetzungsflüge vom Dachzum Bodenlandeplatz ohne weiteres nachvollziehbar. Die schriftsätzlich von Klägerseite geäußerte Kritik an einer mangelnden Berücksichtigung von Umsetzungsflügen bzw. des Einsatzprofils des ITH CH MUC greift daher nicht durch bzw. ist im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Auch die Kritik von Klägerseite, dass bei den Berechnungen der Flugbewegungen lediglich eine geringe Anzahl von Einsätzen mit Patienten zugrunde gelegt worden sei, verfängt im Ergebnis nicht. Die als Beleg für eine abweichende tatsächliche Situation herangezogene Passage aus der Darstellung der Situation und Aufgabenstellung im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (S. 7, Bl. 690 der Behördenakte) lässt sich dafür insbesondere nicht anführen. Dargestellt wird in dieser Passage die aktuelle Situation unter (alleiniger) Nutzung des Bodenlandeplatzes. Danach handle es sich bei den Einsätzen von „C. M.“ überwiegend um Transporte schwerstkranker Patienten, zum Beispiel mit Herz-, Kreislauf-, oder Lungenversagen. Diese einleitende Darstellung in der schalltechnischen Untersuchung geht, wie die dort angefügte Referenz zeigt, zurück auf das luftfahrttechnische Gutachten für das Genehmigungsverfahren (Bl. 111 ff. der Behördenakte, konkret Bl. 114). Dieses greift wiederum maßgeblich die durch das Klinikum der Universität vorgelegte Variantenprüfung für den Hubschrauberlandeplatz auf (Bl. 11 ff. der Behördenakte). Aus diesen - zum Teil wortgleichen - Textstellen ergibt sich, dass es sich bei 60% der Einsätze um den Transport der schon genannten schwerstkranken Patienten handelt, wobei 40% der Einsätze Notfalleinsätze waren. Abgesehen davon, dass sich mithin aus der klägerseits herangezogenen einleitenden Textpassage des schalltechnischen Gutachtens schon generell keine belastbare Quantifizierung ergibt, zeigen die in der Behördenakte enthaltenen Unterlagen, dass der dort eingeschätzte Anteil der Notfalleinsätze, der mit Blick auf den Dachlandeplatz relevant sein dürfte, dem gefundenen Zahlenmaterial jedenfalls nicht maßgeblich entgegensteht.

41
Auch die auf Grundlage der sonach ermittelten Anzahl der auf den Dachlandeplatz entfallenden Flugbewegungen der Jahre 2014-2018 getroffene Prognose der Flugbewegungen genügt den Anforderungen der gerichtlichen Kontrolle. Nach den Ausführungen des Genehmigungsbescheids (S. 36 f.) und der schalltechnischen Untersuchung (S. 20 ff.) sowie den Erläuterungen in der mündlichen Verhandlung wird dabei in zwei Schritten vorgegangen: Zunächst wird der lineare Trend der Flugbewegungen der Jahre 2014-2018 unter Berücksichtigung von äußeren Einflussfaktoren, insbesondere der anstehenden Entwicklung der Krankenhauslandschaft und der Gesundheitsversorgung, auf das Jahr 2019 hochgerechnet. Anschließend wird eine jährliche Zunahme von 0,75% bis ins Jahr 2028 angesetzt.

42
Dieses Vorgehen, das neben einer Berücksichtigung einer angemessenen Mehrung der Flugbewegungen über den Verlauf des Prognosezeitraums insbesondere auch möglichst realistische und den sich verändernden äußeren Umständen angepasste Ausgangszahlen sicherstellt, ist methodisch nicht zu beanstanden. Die berücksichtigten äußeren Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Flugbewegungen beruhen, wie durch den Beklagten auch in der mündlichen Verhandlung nochmals ausgeführt, auf einer sachverständigen Auskunft und Einschätzung des Klinikums der Universität M. (Anlage 1 zur schalltechnischen Untersuchung, Bl. 740 der Behördenakte). Berücksichtigt werden darin die Entwicklungen in der (regionalen) Krankenhauslandschaft mit einem abgestuften und vernetzten System aus Maximal- und Regelversorgungskliniken. Daraus folgt, wie in der vorgenannten Stellungnahme und im Genehmigungsbescheid (S. 36 f.) im Einzelnen näher ausgeführt, dass ein nennenswertes Aufwachsen von Patientenverlegungen vom und zum Klinikum M. G. im Grundsatz nicht erwartet wird. Als flugbetriebssteigernd wird hingegen die anstehende Verlegung der Kinderklinik („N. …“) nach G. angesehen, was entsprechend zu berücksichtigen sei. Die sachverständige Stellungnahme des Universitätsklinikums leitet unter entsprechender Darlegung im Einzelnen aus dem vorgenannten Rahmen und den konkreten medizinischen Gegebenheiten auch den für die Prognose angenommenen Steigerungsfaktor von 0,75% pro Jahr auf zehn Jahre ab.

43
An dieser Ermittlung des der Prognose zugrunde liegenden Sachverhalts und der angewendeten Methodik bestehen keine Zweifel. Soweit klägerseits in der mündlichen Verhandlung auf die Diskrepanz der Steigerung der Flugbewegungen zwischen den Jahren 2014-2018 um (insgesamt) ca. 15% und der angenommenen von 7,5% von 2019-2028 verwiesen wird, ist dem zu entgegnen, dass die angestellte Prognose gerade sinnvollerweise, wenn nicht sogar zwingend, nicht alleine eine Projektion früherer Entwicklungen abzubilden, sondern vielmehr eine möglichst realistische und den empirischen Gegebenheiten angemessene Fortschreibung darzustellen hat. Vor diesem Hintergrund ist die Heranziehung der Sachverständigeneinschätzung als Grundlage für die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Entwicklung sachgerecht. Auch die zugrunde gelegte sachverständige Auskunft und Einschätzung des Klinikums der Universität M. selbst ist von Klägerseite nicht substanziell erschüttert. Da es sich ihrerseits um eine Prognose künftiger Entwicklungen handelt, ist die angemahnte konkrete Ermittlung der veränderten Zahl von Einsätzen nicht vorauszusetzen. Konkrete Anhaltspunkte für eine Unrichtigkeit der Einschätzung sind im Übrigen nicht vorgebracht.

44
Die Einwendungen, die ferner an der in der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Prognose angestellten Berechnung als solcher angebracht werden, greifen ebenso wenig durch. Im Wesentlichen gerügt wird hierbei eine fehlende rechnerische Nachvollziehbarkeit der Darstellung in Tab. 5 der schalltechnischen Untersuchung (S. 21 bzw. Bl. 704 der Behördenakte). Die insbesondere im Rahmen des in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisantrags angestellten Kontrollberechnungen (Sitzungsprotokoll S. 13) gehen an der gewählten Methodik und Berechnungsweise der Prognose bzw. der Untersuchung indes vorbei. Der klägerischen Rüge ist zwar ohne weiteres zuzugeben, dass die Erläuterung der durchgeführten Berechnungen in der schalltechnischen Untersuchung (dort S. 20 sowie Bl. 703 der Behördenakte) die Vorgehensweise nur ausgesprochen gedrängt und nicht auf den ersten Blick verständlich darstellt. Allerdings hat der Beklagte - insoweit entscheidend - das Vorgehen im Genehmigungsbescheid (vgl. insbesondere S. 36 f.) entsprechend dargelegt; zudem hat der Sachverständige Dipl.-Ing. W. sein Vorgehen im Rahmen der mündlichen Verhandlung nochmals klargestellt und erläutert:

45
Zu beachten ist danach, dass die in Tab. 5 der schalltechnischen Untersuchung vorgenommene Prognose der Flugbewegungen bis 2028 in die bereits oben ausgeführten zwei Schritte zu unterteilen ist. Zunächst erfolgt eine Hochrechnung der Werte von 2018 (übernommen aus Tab. 3 der schalltechnischen Untersuchung) unter Berücksichtigung von zusätzlich angenommenen Anlandungen aufgrund der Verlegung der Kinderklinik „N. …“. Diese Hochrechnung erfolgt, wie der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung klargestellt hat, nicht auf Grundlage eines festen Prozentsatzes, insbesondere nicht die für den späteren Aufwuchs der Zahlen herangezogene Mehrung von 7,5% im Prognosezeitraum bzw. 0,75% pro Jahr. Auch wurde für diese Hochrechnung nicht alleine der Wert des Jahres 2018 herangezogen. Insofern liegen die im Rahmen des Beweisantrags (Sitzungsprotokoll S. 12) angestellten Überlegungen ausgehend von den Zahlen allein des Jahres 2018 neben der Sache. Vielmehr erfolgte nach den Ausführungen des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung eine Übertragung und Fortschreibung der gesamten Entwicklung der Jahre 2014-2018 auf das Jahr 2019. Dies erfolgte im Wege eines statistischen Verfahrens in Gestalt einer auch in der mündlichen Verhandlung angesprochenen linearen Regression. Dabei wird - vereinfacht ausgedrückt - aus einer Reihe von Werten, hier den Flugbewegungen der Jahre 2014-2018, unter Annahme einer insgesamt linearen Entwicklung eine Fortschreibung der Werte erzeugt. Ein derartiges Vorgehen lässt sich mit gängiger Tabellenkalkulationssoftware (z.B. MS Excel: Daten/Datenanalyse/Regression) auch nachbilden, sodass es auch dem Gericht am Beispiel der Gesamtwerte (Tag und Nacht) in der Tabelle 3 der schalltechnischen Untersuchung (2014: 660, 2015: 964, 2016: 904, 2017: 814, 2018: 872) möglich war, die für das Jahr 2019 hochgerechnete Zahl (924) nachzuvollziehen.

46
Zu dem für das Jahr 2019 damit statistisch gewonnenen Wert von 924 werden die angesprochenen zusätzlichen Flugbewegungen unter Berücksichtigung der Verlegung des Kinderkrankenhauses „N. …“ hinzu addiert. Für den Dachlandeplatz werden hierzu 10 Anflüge angesetzt (S. 20 der schalltechnischen Untersuchung, Bl. 703 der Behördenakte). Damit sind mit der entsprechenden Umsetzung auf den Boden

bzw. dem entsprechenden Abflug 20 Flugbewegungen hinzuzurechnen, so dass sich für die Hochrechnung auf das Jahr 2019 unter Berücksichtigung der Verlegung „N. …“ für den Gesamtwert (Tag und Nacht) 944 ergibt. Diese Werte finden sich sodann in der entsprechenden Spalte der Tab. 5 der schalltechnischen Untersuchung.

47
Die Methodik einer Hochrechnung bzw. Fortschreibung der Zahlen für das Jahr 2019 nicht auf Grundlage eines festen Prozentsatzes oder generell eines festen Wertes, sondern auf Grundlage der Fortschreibung der Flugbewegungen der Jahre 2014-2018 erklärt auch die in der mündlichen Verhandlung aufgegriffenen Diskrepanzen des Aufwuchses von Tagesflügen einerseits und Nachtflügen andererseits. Wie durch den Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, ergeben sich aufgrund der Verschiedenartigkeit der jeweiligen zugrunde liegenden Entwicklungen - absolut niedrigere Zahlen und geringere Schwankungen bei Nachtflügen, vgl. Tab. 3 der schalltechnischen Untersuchung - auch entsprechend unterschiedliche Fortschreibungen.

48
Nach der wie vorstehend vorgenommenen Hochrechnung für 2019 findet erst in einem zweiten Schritt, wie der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung ausgeführt und auch kurzhändig nochmals rechnerisch nachvollzogen hat, der prozentuale Aufwuchs bis zum Prognosejahr 2028 statt. Zu berücksichtigen ist hierbei der „Zinseszinseffekt“; auf dieser Grundlage sind die Zahlen der Prognose für das Jahr 2028 - etwa die Prognose von 1.010 Flugbewegungen für das Jahr 2028 auf der Grundlage von 944 im Jahr 2019 - insgesamt rechnerisch nachvollziehbar.

49
3.3.1.2 Auch die Berechnung der Fluglärmimmissionen in der der Genehmigungsentscheidung zugrunde liegenden (vgl. Genehmigungsbescheid S. 56 ff.) schalltechnischen Untersuchung vom 30. September 2019 ist nicht zu beanstanden.

50
Insoweit wird von den Klägern zunächst eine unrichtige Bemessung der Dauerschallpegel geltend gemacht, da die Dauer des Geräusches, insbesondere die Vor- und Nachlaufphase des Hubschraubers auf dem Dachlandeplatz mit lediglich zwei Minuten angesetzt wurde (S. 29 der schalltechnischen Untersuchung, Bl. 712 der Behördenakte). Der beantragten Beweiserhebung bedurfte es, gemessen an den bereits ausgeführten Grundsätzen, hinsichtlich der Vor- und Nachlaufzeiten der Hubschraubertriebwerke hier nicht.

51
Die Kläger haben lediglich pauschal angeführt, dass die Annahme einer Vor- und Nachlaufzeit der Triebwerke von jeweils zwei Minuten nicht ausreichend sei. Sie vermochten indes die Richtigkeit der hierzu von ihnen postulierten Annahme einer längeren Vor- und Nachlaufzeit der Triebwerke - wobei schon nicht ausgeführt wurde, welche erweiterten Zeiträume hierfür ihrer Auffassung nach stattdessen zutreffend wären - nicht zu belegen. Nach den Ausführungen des Beklagten (vgl. Genehmigung S. 69 f.) entspricht diese Zeitspanne den in den Flughandbüchern der am streitbefangenen Landeplatz genutzten Hubschrauber für die erforderlichen Warmlauf- bzw. Abkühlphasen angegebenen Zeiträumen und wird in vergleichbaren Verfahren zu Hubschrauberlandeplätzen an Krankenhäusern - auch Dachlandeplätzen - üblicherweise angesetzt. Warum die der gutachtlichen Berechnung sonach zugrunde gelegte Vor- und Nachlaufzeit der Triebwerke von jeweils zwei Minuten (vgl. S. 29 der schalltechnischen Untersuchung, Bl. 712 der Behördenakte) sachlich und methodisch unrichtig sein sollte, haben die Kläger nicht substantiiert dargelegt.

52
3.3.1.3 Einer Beweiserhebung hinsichtlich der Herleitung und Beurteilung der Grenzbzw. Schwellenwerte der flugbetriebsbedingten Maximalpegel bedurfte es nach den oben ausgeführten Maßstäben ebenso wenig. Im Grundsatz bewertet der Beklagte im streitgegenständlichen Genehmigungsbescheid die Lärmeinwirkung für die Nacht ausgehend von der Vorgehensweise des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm durch eine Kombination aus Dauerschallpegelkriterium und Häufigkeits-Maximalpegelkriterium (S. 56 f., 61 f. des Genehmigungsbescheids). Die schalltechnische Untersuchung zieht dabei neben dem Dauerschallpegelkriterium auch bzw. zusätzlich einen Maximalpegelgrenzwert heran, um insbesondere Gesundheitsgefährdungen oder -schädigungen auszuschließen (S. 50 des schalltechnischen Gutachtens, Bl. 733 der Behördenakte, vgl. S. 61 f. des Genehmigungsbescheids). In Bezug auf diese Grenzwerte besteht kein Anlass zur Einholung des beantragten (weiteren) Sachverständigengutachtens, weil das

vorhandene Gutachten zur Sachverhaltsermittlung ausreicht. Die schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019 geht von dem Fluglärmschutzkonzept der sog. Fluglärmsynopse (Scheuch/Spreng/Jansen, ZfL 2007, 135 ff. und 187 ff.) aus und berücksichtigt weiter auch in der Rechtsprechung in vergleichbarer Sachlage herangezogene Grenzwerte (OVG Hamburg, B.v. 15.12.2006 - 3 Bs 112/06 - juris Rn. 42). Von einer alleinigen Heranziehung lediglich aus der Rechtsprechung entnommener Grenzwerte kann mithin nicht die Rede sein. Auch aus dem Vorhandensein weiterer Untersuchungen zum Thema Fluglärm bzw. auch noch breiter angelegten Lärmstudien, wie etwa die sog. NORAH-Studie, folgt nicht, dass die Aussagen der vorliegenden Untersuchung erschüttert wären. Dass die durch die schalltechnische Untersuchung insbesondere herangezogene sog. Fluglärmsynopse (vgl. S. 50 bzw. 53 (Fußnote 16) der schalltechnischen Untersuchung, Bl. 733 bzw. 736 der Behördenakte) veraltet sei, erschöpft sich in einer bloßen beiläufigen Behauptung, zumal die klägerseits ins Feld geführte, weitere und im Deutschen Ärzteblatt veröffentlichte Studie ihrerseits kaum weniger alt ist (2008). Die ebenfalls angeführte NORAH-Studie hingegen ist eine sehr breit angelegte Studie zu verschiedenen Lärmarten, die dementsprechend umfassende, künftige Forschung und Neubewertung anregende, aber damit letztlich überwiegend wenig konkrete Ergebnisse im Sinne von Grenzwertbildungen bietet. In der Bewertung der NORAH-Studie durch das Umweltbundesamt wird dementsprechend überwiegend der aus der Studie folgende weitere Forschungs- und Überprüfungsbedarf hervorgehoben (vgl. Umweltbundesamt, Fachliche Einschätzung der Lärmwirkungsstudie NORAH, April 2016, S. 15). Eine völlige Ungeeignetheit bzw. evidente Untragbarkeit (vgl. zu diesem Maßstab grundlegend BVerfG, B.v. 4.5.2011 - 1 BvR 1502/08 - juris Rn. 38 ff.; BVerwG, U.v. 4.4.2012 - 4 C 8.09 u.a. - juris Rn. 154 f.) der Bewertung der flugbetriebsbedingten Maximalpegel durch die hier vorgelegte schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019 ist auch vor dem Hintergrund der klägerseits angeführten weiteren Untersuchungen nicht ansatzweise ersichtlich (vgl. zur Entwicklung und zum Stand der Lärmwirkungsforschung insbesondere Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Dezember 2020, § 6 Rn. 318 ff., namentlich auch unter Bezugnahme auf die sog. Fluglärmsynopse von Scheuch/Spreng/Jansen, aaO, als unverändert grundlegend; im Lichte der NORAH-Studie aktuell BVerwG, B.v. 6.2.2020 - 4 B 3/17 - juris Rn. 65 ff.; vertieft dazu und zur allgemeinen Aktualität und Eignung der Werte und Methodik des FluglärmG zur Bestimmung der hier einschlägigen Zumutbarkeitsgrenzen sodann im Folgenden unter 3.3.3.1). Angesichts dessen war auch der Antrag auf Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens zur Berücksichtigung gesundheitlicher (Langzeit-)Folgen der Lärmbeeinträchtigung der Anwohner abzulehnen.

53
3.3.1.4 Die Sachverhaltsermittlung bzw. Ermittlung der Lärmschutzbelange der Kläger wird ferner auch nicht dadurch in Frage gestellt, dass die klägerischen Wohnanwesen im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung nicht als Immissionsorte erfasst wurden. Zwar ist grundsätzlich von der Notwendigkeit individueller Zumutbarkeitsbewertung auszugehen: Die Zumutbarkeitsgrenzwerte müssen nach Maßgabe einer individuellen und relativen Güterabwägung im Einzelfall bestimmt werden. Dabei muss die Problembewältigung zwar im Ergebnis für jeden Betroffenen gelingen. Bei ihrer Betrachtung der Problemlagen darf die Luftfahrtbehörde jedoch generalisierende Maßstäbe anlegen (vgl. Wysk in Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, § 15 Rn. 77). Zu Recht weist daher der Beklagte darauf hin, dass die Fluglärmimmissionen in den Anlagen 3 und 4 (Bl. 746 ff. der Behördenakte) zur schalltechnischen Untersuchung flächenhaft dargestellt sind. Die Einzelpunktberechnung an besonders betroffenen Immissionspunkten in der umliegenden Bebauung erfolgte in Ergänzung dazu, um zusätzlich die Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Landeplatzes repräsentativ wiederzugeben (vgl. schalltechnisches Gutachten S. 40, Bl. 723 der Behördenakte; Genehmigungsbescheid S. 68 f.). Dieses methodische Vorgehen wird durch die klägerische Rüge nicht substanziell in Frage gestellt, zumal der nächstgelegene erfasste Immissionspunkt IP1.01 an der H.-str…., wie die Kläger selbst vortragen, 20 Meter südlich der klägerischen Anwesen und damit entsprechend näher an dem vorgesehenen Standort des Dachlandeplatzes gelegen sind. Unabhängig davon, ob - wie in der mündlichen Verhandlung am Rande thematisiert - aufgrund des größeren Abstands damit sogar von einer eher geringeren Belastung der klägerischen Anwesen ausgegangen werden kann, ist im Sinne der angewandten Methodik zur Ermittlung des Fluglärms (vgl. S. 23 bis 41 der schalltechnischen Untersuchung), jedenfalls festzustellen, dass die klägerischen Anwesen durch den nächstgelegenen Immissionspunkt ohne Beanstandung im Rahmen der angestellten ergänzenden Einzelpunktberechnung repräsentiert sind. Namentlich findet ausweislich der angewandten Methodik insbesondere auch die Topografie eine hinreichende Berücksichtigung (S. 36 der schalltechnischen Untersuchung).

54
3.3.2 Unter dem Gesichtspunkt der Sachverhaltsermittlung nicht nachzukommen war ferner dem zuletzt auch in der mündlichen Verhandlung gestellten Antrag auf Beiziehung der Akten, die bei dem Beklagten zu den weiteren erhobenen Einwendungen im Genehmigungsverfahren vorliegen. Die Kammer war nicht verpflichtet, zur Erforschung des Sachverhalts nach § 86 VwGO weitere Verwaltungsvorgänge, insbesondere die zu dem Vorhaben eingegangenen Einwendungen im Einzelnen beizuziehen und zur Grundlage der Verhandlung zu machen. Denn darauf kommt es nach ihrer Rechtsauffassung nicht an. Die Vorgänge, die der Genehmigung zugrunde liegen, und dabei insbesondere auch die Entscheidung über die Einwendungen, gerade die der Kläger, sowie deren inhaltliche Zusammenfassung sind vom Beklagten ausreichend vorgelegt worden und eingehend im Genehmigungsbescheid abgearbeitet (etwa zum Thema Fluglärmschutz auf S. 65-80 des Genehmigungsbescheids).

55
Das Akteneinsichtsrecht nach § 100 VwGO bezieht sich nur auf die dem Gericht vorgelegten Akten. Diese hat der Prozessbevollmächtigte der Kläger einsehen können. Ein Anspruch auf Erweiterung des gerichtlichen Aktenbestands lässt sich auch aus Art. 103 Abs. 1 GG nicht herleiten (vgl. BVerfG, B.v. 12.1.1983 - 2 BvR 864/81 - juris Rn. 48; BVerwG, B.v. 11.3.2004 - 6 B 71/03 - juris Rn. 10; weiter die Nachweise etwa bei Rudisile in Schoch/Schneider, VwGO, § 100 Rn. 8). Im Übrigen verschafft das Akteneinsichtsrecht den Beteiligten Einsichtsansprüche nur zur eigenen Rechtswahrung und daher nur, soweit deren Kenntnis zur Geltendmachung ihrer eigenen rechtlichen Interessen erforderlich ist (vgl. BVerwG, B.v. 1.10.2019 - 3 A 4/18 - juris Rn. 8). Die Kläger haben im Übrigen auch nicht aufgezeigt, zu welcher für sie rügefähigen Rechtsposition sie konkret eine Einsicht in Akten, die bei dem Beklagten zu den weiteren, von Dritten erhobenen Einwendungen im Genehmigungsverfahren vorliegen, anstreben und zur Wahrung ihrer Rechtsposition auch benötigten. Allein der dazu von den Klägern angeführte Umstand, die von Dritten erhobenen Einwendungen naturgemäß gerade nicht zu kennen, ändert nichts daran, dass die Kläger sowohl ihre von der streitigen Genehmigung betroffenen nachbarlichen Rechtspositionen als auch den Inhalt der Einwendungen, die von dritter Seite erhoben wurden, jedenfalls in der im Bescheid zu findenden Zusammenfassung kannten und sich danach bei ihrer inhaltlichen Kritik am Bescheid sehr wohl ausreichend orientieren konnten.

56
3.3.3 Die Lärmschutzbelange wurden auch mit dem ihnen zustehenden Gewicht in die planerische Abwägung eingestellt. Für die Beurteilung von Fluglärm anhand der einschlägigen Regelwerke in luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren kommt vor allem den im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm genannten Beurteilungskriterien des äquivalenten Dauerschallpegels, d.h. der in einem bestimmten Beurteilungszeitraum auftretenden Lärmereignisse nach der jeweiligen maximalen Schallpegelhöhe, Geräuschdauer und Häufigkeit (vgl. dazu Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Dezember 2020, § 6 Rn. 306 ff.), sowie dem Kriterium der Maximalpegelhäufigkeit, d.h. der Anzahl der Überschreitungen eines bestimmten Pegelwertes, des sog. Schwellenwertes, während einer vorgegebenen Zeitperiode (vgl. dazu Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk aaO, Rn. 309 ff.), maßgebliche Bedeutung zu (vgl. zusammenfassend z.B. VG Würzburg, U.v. 5.4.2019 - W 10 K 16.1198 - juris Rn. 38). Maßgeblicher Bezugspunkt für die Gewichtung der ermittelten Lärmschutzbelange im Rahmen der Abwägung ist vorliegend insbesondere die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze (Zumutbarkeitsschwelle), die der Beklagte hinsichtlich der Geräuschemissionen aufgrund des Flugbetriebs für den Tag bei einem Dauerschallpegel von 60 dB(A) und für die Nacht bei einem Dauerschallpegel von 50 dB(A) festsetzt (Genehmigungsbescheid S. 56 f.). Zusätzlich wird als Pegelhäufigkeitskriterium für die Nacht 6 x 53 dB(A) innen festgesetzt. Zur Begründung der Zumutbarkeitsgrenze zieht der Beklagte orientierungsweise die aktuellen Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG für die Tag-Schutzzone 1 und die Nacht-Schutzzone heran. Weiterhin nimmt der Beklagte auch eine Einzelfallbetrachtung für den konkreten Flugplatz vor, die letztlich ebenfalls zu einer bei einem Dauerschallpegel von 60 bzw. 50 dB(A) anzusetzenden Zumutbarkeitsgrenze führt (Genehmigungsbescheid S. 59 ff.).

57
3.3.3.1 Die Festsetzung der Zumutbarkeitsgrenze für Fluglärm bei einem äquivalenten Dauerschallpegel in Höhe von 60 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht ist im Ergebnis nicht zu beanstanden. Die maßgebliche Heranziehung der Werte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ist hier jedenfalls im

Ergebnis sachgerecht, zumal sie wie ausgeführt in einem zweiten Schritt durch die Genehmigungsbehörde auch anhand einer Einzelfallbetrachtung der konkreten Umstände hinterlegt wurden.

58
Auszugehen ist davon, dass für den vorliegenden Fall keines der vorhandenen Regelwerke unmittelbar einschlägig ist, so dass die maßgeblichen Grenzwerte einzelfallbezogen herzuleiten sind (vgl. zusammenfassend Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Dezember 2020 § 6 Rn. 364). Keine Anwendung finden gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG zunächst das Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie darauf gestützte verordnungsrechtliche oder sonstige Vorschriften, insbesondere die TA Lärm (vgl. BayVGH, B.v. 10.9.2015 - 8 ZB 15.833 - juris Rn. 11 f.; OVG Hamburg, B.v. 19.2.2002 - 3 Bs 191/01 - juris Rn. 18; Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, aaO Rn. 327; Hansmann in Landmann/Rohmer, UmweltR, Stand 97. EL Dezember 2021, TA Lärm 1 Rn. 7). Auch ist das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm im vorliegenden Fall nach jedenfalls überwiegender Auffassung - wovon im Übrigen auch die Verfahrensbeteiligten ausgehen - nicht direkt anwendbar, da gemäß § 4 Abs. 1 FluglärmG für Sonderlandeplätze kein Lärmschutzbereich nach § 2 FluglärmG festzusetzen ist und daher die Bindungswirkung nach § 8 Abs. 1 Satz 9 i.V.m. Satz 3 LuftVG hier nicht eingreift (vgl. etwa Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Dezember 2020, § 6 Rn. 364; Wysk in Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, § 15 Luftverkehr Rn. 77; im Ergebnis auch BayVGH, B.v. 10.9.2015 - 8 ZB 15.833 - juris Rn. 11 m.w.N.; VG Würzburg, U.v. 5.4.2019 - W 10 K 16.1198 - juris Rn. 38, anders allerdings mit beachtlichen Argumenten für eine Bindungswirkung: BayVGH, U.v. 23.8.2012 - 8 B 11.1608 - juris Rn. 96 ff.; offen BVerwG, B.v. 5.8.2013 - 4 B 61/12 - juris Rn. 4 ff.; Reidt/Fellenberg in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand 97. EL Dezember 2021, FluglärmG § 1 Rn. 19). Zumindest dem Anwendungsbereich nach einschlägig wäre für einen Landeplatz mit den vorliegend prognostizierten Flugbewegungen die von der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) herausgegebene „Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen“ (Landeplatz-Fluglärmleitlinie, abgedruckt etwa bei Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand 97. EL Dezember 2021, Bd. IV unter 4.6.2). Eine unmittelbare Heranziehung dieses technischen Regelwerks (so wohl zumindest bezüglich des Anwendungsbereichs BayVGH, B.v. 10.9.2015 - 8 ZB 15.833 - juris Rn. 12; VG Hannover, U.v. 24.10.2019 - 5 A 650/17 - juris Rn. 79; VG Würzburg, U.v. 5.4.2019 - W 10 K 16.1198 - juris Rn. 38) ist jedoch mit Blick auf Adressat und Zielrichtung der Landeplatz-Fluglärmleitlinie nach Auffassung der Kammer ebenso wenig geboten. Zu Recht weist insoweit der Beklagte im streitgegenständlichen Genehmigungsbescheid (S. 75 f.) darauf hin, dass es sich (lediglich) um eine (technische) Leitlinie ohne rechtliche Verbindlichkeit handelt, die sich zudem allein an die für den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden und mithin nicht an die Fachplanungsbehörden richtet. Ferner enthält die Landeplatz-Fluglärmleitlinie ihrerseits keine verbindlichen Grenz- oder Schwellenwerte, sondern verweist in Nr. 3.2 - unter dem Gesichtspunkt von Vorgaben für die Bauleitplanung - auf die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau). Danach sind die „berechneten Fluglärmkonturen […] mit den auf die Tageszeit („tags“) bezogenen Orientierungswerten nach DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 (13) zu vergleichen. Im Rahmen der Bauleitplanung sollen die Immissionsschutzbehörden empfehlen, dass die durch gesetzliche und sonstige Normen bestimmten Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind“. Die - auch klägerseits aufgeworfenen - Orientierungswerte von 50 dB(A) für den Tag und 40 dB(A) für die Nacht, die sich sonach für ein reines Wohngebiet ergäben (vgl. zum richtigen Maßstab bei der Bestimmung der Orientierungswerte für Verkehrslärm unter Zugrundelegung der TA Lärm sowie der Landeplatz-Fluglärmleitlinie i.V.m. DIN 18005-1 nachfolgend unter 3.3.3.3), dienen nach der ausdrücklichen Aussage der Landeplatz-Fluglärmleitlinie folglich als Grundlage für entsprechende Empfehlungen der Immissionsschutzbehörden. Unmittelbar geltende Grenz- oder Schwellenwerte für die hier inmitten stehende Frage der Festsetzung der Zumutbarkeitsgrenzen für Fluglärm für die betroffene Nachbarschaft ergeben sich mithin aus der Landeplatz-Fluglärmleitlinie gerade nicht. Eine Heranziehung der Landeplatz-Fluglärmleitlinie ist damit jedenfalls im Sinne einer (weiteren) Erkenntnisquelle zur (nach überwiegender Auffassung) erforderlichen einzelfallbezogenen Herleitung der maßgeblichen Grenzwerte für die Zumutbarkeit von Fluglärm möglich, jedoch keineswegs zwingend. Sie ist insbesondere, wie gezeigt und anders als klägerseits in der mündlichen Verhandlung behauptet, kein für die sich hier stellenden Fragen der Grenzwertbestimmung von Fluglärm, der vom streitbefangenen Sonderlandeplatz ausgeht, (unmittelbar) einschlägiges und verbindliches Regelwerk. Bei alledem ist stets maßgeblich auch zu berücksichtigen, dass die von der Landeplatz-Fluglärmleitlinie in Bezug genommenen Orientierungswerte nach DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 (13) Maßstäbe allein für die Bauleitplanung, gerade nicht aber für das luftverkehrsrechtliche Genehmigungs-

und Planfeststellungsverfahren darstellen (vgl. ausdrücklich Nr. 1 Satz 1 bis 3 der DIN 18005-1 zu ihrem Anwendungsbereich).

59
Vor diesem Hintergrund ist das Vorgehen des Beklagten unter maßgeblicher Heranziehung der Grenzwerte in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG unter weitergehender Anstellung einer Einzelfallbetrachtung für den konkreten Flugplatz nicht zu beanstanden. Hinsichtlich der Beurteilung der Zumutbarkeitsschwelle im Rahmen der Abwägung sind die grundsätzlichen Wertungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm übertragbar, weil bei der Beurteilung der nachteiligen Wirkungen des Lärms die hinreichenden gesicherten Kenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu beachten sind und die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes die Ergebnisse der aktuellen Lärmwirkungsforschung wiedergeben (vgl. BayVGH, B.v. 10.9.2015 - 8 ZB 15.833 - juris Rn. 11; U.v. 23.8.2012 - 8 B 11.1608 - juris Rn. 106; im Ergebnis ebenso VG Würzburg, U.v. 5.4.2019 - W 10 K 16.1198 - juris Rn. 38). Zweifel ergeben sich im Übrigen nicht an der Aktualität und unveränderten Eignung der Werte zur Grenzwertbestimmung von Fluglärmeinwirkungen auf die Nachbarschaft von Flugplätzen. Die Geeignetheit und Angemessenheit der im Jahre 2007 im Rahmen einer umfassenden Abwägung vom Gesetzgeber festgesetzten Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG wird nach dem Ersten Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (BT-Drs. 17/7220, vgl. § 2 Abs. 3 FluglärmG, hierzu Reidt/Fellenberg in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand 97. EL Dezember 2021, FluglärmG § 2 Rn. 41 ff.) auch vor dem Hintergrund neuerer Untersuchungen und bestehender Erkenntnisfortschritte nicht infrage gestellt (BT-Drs. 17/7220 S. 33, vgl. ferner Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cezanne u.a., BT-Drs. 19/9680, S. 11). Schließlich hat sich das Bundesverwaltungsgericht zuletzt in seinem Beschluss vom 6. Februar 2020 (4 B 3/17 - juris Rn. 65 ff.) mit den Rügen, das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm gewährleiste keine verfassungskonforme Risikovorsorge, auseinandergesetzt und eine Verletzung grundrechtlicher Schutzpflichten verneint. Dass der Gesetzgeber seine Nachbesserungspflicht verletzt hat, kann gerichtlich erst dann festgestellt werden, wenn evident ist, dass eine ursprünglich rechtmäßige Regelung zum Schutz der Gesundheit aufgrund neuer Erkenntnisse oder einer veränderten Situation untragbar geworden sei. Eine solche evidente Untragbarkeit der Regelungen im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm haben die Kläger mit ihrem Vorbringen zur Weiterentwicklung der lärmmedizinischen Erkenntnisse, namentlich unter Bezugnahme auf die sog. NORAH-Studie, allerdings nicht aufgezeigt.

60
3.3.3.2 Die gegen das Vorgehen des Beklagten und seine Grenzwertbestimmung im einzelnen vorgebrachten Einwendungen verfangen nicht. Insoweit ist zunächst festzustellen, dass der Beklagte in der streitgegenständlichen luftverkehrsrechtlichen Genehmigung keineswegs, wie gerügt, alleine und ohne weiteres die Grenzwerte in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG heranzieht. Vielmehr wird - wie ausgeführt - zusätzlich eine Einzelfallbetrachtung unter Würdigung und Bewertung des konkreten Sachverhalts individuell für den Flugplatz vorgenommen. Im Rahmen der Auseinandersetzung mit entsprechenden Einwendungen hat der Beklagte ferner Bedeutung und Relevanz weiterer Regelwerke, insbesondere der Landeplatz-Fluglärmleitlinie eruiert (S. 74 ff. des Genehmigungsbescheids). Vor dem Hintergrund der (nach überwiegender Auffassung) erforderlichen einzelfallbezogenen Herleitung der Grenzwerte, die vorliegend auch stattgefunden hat, kann es dementsprechend zum einen keine Rolle spielen, inwieweit im Zusammenhang anderer Genehmigungsverfahren, wie klägerseits auch in der mündlichen Verhandlung thematisiert, durch den Beklagten bzw. in dort zugrunde liegenden Gutachten maßgeblich auch andere Regelwerke herangezogen wurden. Zum anderen gehen damit die klägerseits angestellten Überlegungen zur Nichtanwendbarkeit und fehlenden Passgenauigkeit des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm letztlich ins Leere, da der Beklagte von einer alleinigen und unmittelbaren Anwendbarkeit des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm gerade nicht ausgeht (S. 59 f. des Genehmigungsbescheids). In der streitgegenständlichen Genehmigung wird die geforderte Einzelfallbetrachtung auf S. 60 ff. vorgenommen; weshalb diese „vorgeschoben“ bzw. nicht ausreichend sein soll, wird von Seiten der Kläger nicht näher substantiiert, zumal die in diesem Zusammenhang allenfalls angemahnte Heranziehung weiterer, nicht unmittelbar einschlägiger Regelwerke sich - wie bereits ausgeführt - von Rechts wegen eben nicht als zwingend darstellt.

61
In methodischer Hinsicht verfängt ferner die vor allem in der mündlichen Verhandlung geäußerte Kritik nicht, der Beklagte würde den Aspekt der Notfallrettung bzw. des öffentlichen Interesses an einer Durchführung von Rettungsflügen gewissermaßen mehrfach zulasten der Kläger verwenden, namentlich sowohl im

Rahmen der Auswahl des technischen Regelwerks als auch der abwägenden Bewältigung des Fluglärms (vgl. hierzu etwa S. 60 f. des Genehmigungsbescheids). Das Abwägungsgebot verlangt wie eingangs ausgeführt, dass - erstens - eine Abwägung stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Nicht nur in diesem Zusammenhang, sondern auch etwa im Rahmen der Planrechtfertigung kann ein mittelbar eigentumsbetroffener Kläger geltend machen, dass für das beabsichtigte Vorhaben - gemessen an den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes - kein Bedarf streitet. Bereits anhand dieser grundlegenden Anforderungen zeigt sich, dass innerhalb der jeweiligen Zusammenhänge stets sachgerecht alle betroffenen öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen sind. Insofern ist es gerade erforderlich, dass die für ein Vorhaben relevanten Aspekte auf den jeweiligen Ebenen und in den jeweiligen Zusammenhängen ausreichend berücksichtigt und umfassend gewürdigt werden. Eine Art „Verbot der Doppelverwertung“ würde daher vielmehr zu fehlerhaften Erwägungen in den einzelnen zu betrachtenden Bereichen der zu treffenden Planungsentscheidung führen.

62
3.3.3.3 Soweit schließlich auch im Einzelnen, unabhängig von der bereits vorstehend erörterten Ermittlung und Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze für Fluglärm unter maßgeblicher Heranziehung von § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG, eine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung der Kläger und damit im Kontext des Abwägungsgebots geltend gemacht wird, dass ihre Lärmschutzbelange nicht mit dem ihnen zustehenden Gewicht in die planerische Abwägung eingestellt werden, greift auch dies letztlich nicht durch. Zunächst könnten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm nicht unmittelbar zur Beurteilung der im konkreten Fall gutachtlich festgestellten Dauerschallpegel herangezogen werden: Die fehlende unmittelbare Anwendbarkeit der TA Lärm im hier interessierenden Zusammenhang ist oben bereits erörtert worden (vgl. § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG). Auch die klägerseits zum Beleg und zur Begründung ihres jedenfalls im Ergebnis gegenteiligen Ansatzes zitierte Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs stammt aus dem Kontext des Bauplanungsrechts (vgl. BayVGH, B.v. 24.9.2003 - 14 CS 03.2041 - juris Rn. 3 f., 12 f. wie auch die weiterhin herangezogene Entscheidung des VG Ansbach, U.v. 9.3.2005 - AN 3 K 03.00839 - juris Rn. 22) und nicht aus luftverkehrsrechtlichem Zusammenhang. Selbst wenn man jedoch die Lärmeinwirkung vergleichend auch am Regelwerk der der TA Lärm messen wollte, könnte dies nicht, wie durch die Kläger vorgetragen, anhand der Werte für ein reines Wohngebiet und insbesondere auch nicht ohne Berücksichtigung der Vorbelastung durch Fluglärm infolge des bereits bestehenden Sonderlandeplatzes für Hubschrauber am Standort G. geschehen. Die Zumutbarkeit ist von der Behörde mit Rücksicht auf die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse im Einzelfall wertend und mit Blick auf die konkrete Schutzbedürftigkeit des klägerischen Grundstücks zu bestimmen (vgl. BayVGH, U.v. 2.12.2005 - 20 A 04.40040 bis 40048 - juris Rn. 107). Eine Beurteilung nach den Immissionsrichtwerten der TA Lärm müsste dementsprechend auch nach den Grundsätzen einer Gemengelage gemäß Nr. 6.7 der TA Lärm erfolgen. Als Gemengelage bezeichnet die TA Lärm nicht die kleinräumige Mischung unterschiedlicher Nutzungen, sondern das Aneinandergrenzen von einerseits gewerblich, industriell oder in ihrer Geräuschauswirkung vergleichbar genutzten Gebieten und von andererseits zum Wohnen dienenden Gebieten (Hansmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand 97. EL Dezember 2021, TA Lärm 6 Rn. 25), wovon vorliegend auszugehen wäre. Für die erforderliche Zwischenwertbildung sollen nach Nr. 6.7 der TA Lärm die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nach Nr. 6.1 Satz 1 lit. c dabei nicht überschritten werden (vgl. auch BVerwG, B.v. 12.9.2007 - 7 B 24/07 - juris Rn. 4). Danach ergäben sich hier Immissionsrichtwerte von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Das schalltechnische Gutachten vom 30. September 2019 hat die äquivalenten Dauerschallpegel, die am im Bereich der umliegenden Bebauung - hier H.-str. … - vorhabenbedingt hervorgerufen werden, mit 52 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts berechnet (S. 42 der schalltechnischen Untersuchung, Bl. 725 der Behördenakte; die Angabe von 45 dB(A) nachts in Rn. 78 der Klagebegründung dürfte ein Tippfehler sein). Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm wären damit für den Tag bei weitem eingehalten, für die Nacht ergäbe sich eine weitaus geringere Überschreitung als durch die Kläger vorgetragen, nämlich lediglich 2 dB(A). Zudem bedürfte es im Rahmen einer solchen Betrachtung nach der TA Lärm sodann für den Standort G. auch und insbesondere einer vertieften Erörterung der Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung durch (nächtlichen) Fluglärm, wie dies insbesondere von Nr. 3.2.1 Abs. 2 der TA Lärm vorgesehen ist. Die in der Sache geltend gemachte

Fehlgewichtung der Lärmschutzbelange der Kläger besteht daher auch und gerade in der vorgetragenen Form nicht.

63
Legte man schließlich die vorstehenden Ausführungen zu einer jedenfalls bestehenden Notwendigkeit einer Zwischenwertbildung konsequentermaßen auch bei Heranziehung der von der Landeplatz-Fluglärmleitlinie in Bezug genommenen Orientierungswerte nach der DIN 18005 - Teil 1 zugrunde, ergäbe sich wiederum die Einschlägigkeit der Werte von 60 db(A) tags und 50 dB(A) nachts für Misch- und Dorfgebiete, die so gerade auch in den ohne Rechtsverstoß durch den Beklagten zur Anwendung gebrachten Zumutbarkeitsgrenzwerten nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG angelegt sind.

64
In diesem Zusammenhang kann ferner offenbleiben, ob eine Summenpegelbetrachtung für das Grundstück der Kläger erforderlich war, da eine solche vom Beklagten jedenfalls durchgeführt worden ist. Eine Addition der Lärmimmissionen, die vom Betrieb des bestehenden Bodenlandeplatzes ausgelöst werden, und denen, die durch das streitbefangene Vorhaben bedingt sind, führt im Prognosefall zu keiner Überschreitung der hier einschlägigen Grenzwerte der äquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht gem. § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG bei den Klägern (S. 56, 64 des Genehmigungsbescheids; S. 40 ff. der schalltechnischen Untersuchung).

65
3.3.3.4 Auch hinsichtlich der Berücksichtigung und Bewertung der flugbetriebsbedingten Maximalpegel ist weder ein Abwägungsdefizit noch eine Fehlgewichtung klägerischer Belange ersichtlich. Geltend gemacht wird in diesem Zusammenhang insbesondere eine fehlende Berücksichtigung von Gesundheitsgefahren durch Einzellärmereignisse aufgrund mehrmaliger Aufwachreaktionen in der Nacht. Das Vorgehen des Beklagten in diesem Zusammenhang ist dadurch jedoch weder methodisch noch im Ergebnis in Frage gestellt. Wie ausgeführt bringt der Beklagte zur Beurteilung der Lärmimmissionen Zumutbarkeitsschwellen in Form von äquivalenten Dauerschallpegeln für den Tag und die Nacht und ergänzend für die Nacht ein Pegelhäufigkeitskriterium zur Anwendung (vgl. Genehmigungsbescheid S. 56 f.). Er folgt damit der Methodik und den Erkenntnissen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und einer darauf beruhenden Einzelfallbetrachtung. Der Regelungsgehalt des § 2 Abs. 2 FluglärmG erschöpft sich nicht darin, die Grenzwerte für die Zumutbarkeit von Fluglärm der Höhe nach festzulegen, sondern das Gesetz definiert zugleich die für die Abgrenzung maßgeblichen Kriterien. Für die Bewertung von Fluglärm am Tag ist der äquivalente Dauerschallpegel vorgegeben mit der Folge, dass Anzahl und Höhe von Einzelschallereignissen für diesen Zeitraum rechtlich unerheblich sind. Für die Einschätzung der Fluglärmbelastung in der Nacht schreibt § 2 Abs. 2 FluglärmG eine Betrachtung sowohl des äquivalenten Dauerschallpegels als auch eines Pegel-Häufigkeits-Kriteriums vor (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 - 4 C 8/09 u.a. - juris Rn. 399; näher etwa Reidt/Fellenberg in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand 97. EL Dezember 2021, FluglärmG § 2 Rn. 19). Dem klägerseits hervorgehobenen Schutzziel der Vermeidung eines fluglärmbedingten erinnerbaren Aufwachens dient in erster Linie das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium. Es beruht auf der Erkenntnis, dass das Auftreten von Aufwachreaktionen maßgeblich von der Pegelhöhe und der Häufigkeit der Lärmereignisse abhängt. Zur Bestimmung des Häufigkeits-Maximalpegelkriteriums wird der Mittelwert über die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres gebildet (§ 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG). Der äquivalente Dauerschallpegel erfüllt daneben eine eigenständige Funktion, als Veränderungen des physiologischen Schlafmusters auch schon durch Überschreitungen bestimmter Effektschwellen unterhalb des Schwellenwertes eintreten können (Reidt/Fellenberg, a.a.O., Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Dezember 2020n § 6 Rn. 310). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Bereich der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung, die auch in der gleichermaßen durch das Abwägungsgebot gesteuerten Konstellation der Genehmigung nach § 6 LuftVG Anwendung findet, verstößt es nicht gegen das Abwägungsgebot, wenn die Behörde die Zumutbarkeit von nächtlichem Fluglärm anhand dieser Kriterien bewertet und nicht etwa anhand der Anzahl der Aufwachereignisse. Generell gilt, dass es bereits vor dem Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes im weiten Abwägungsspielraum der Behörde lag zu entscheiden, unter Zugrundelegung welcher Kriterien sie den Lärmschutzinteressen der Anwohner und den Planungsinteressen der Gemeinden im Umfeld eines Flughafens Rechnung trug (BVerwG, U.v. 4.4.2012 - 4 C 8/09 u.a. - juris Rn. 399). Hervorzuheben ist dabei, dass die auch hier zur Anwendung gebrachte Kombination aus Dauerschallpegelkriterium und Häufigkeits-Maximalpegelkriterium gerade die im Grunde

genommen durch die Kläger zu Recht aufgeworfene Problematik eines fluglärminduzierten, erinnerbaren Aufwachens aufnimmt (vgl. auch § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG), da sie anders als der über eine Mittelung berechnete äquivalente Dauerschallpegel alleine gerade auch Aufschluss über die Zahl der Überschreitungen bestimmter Pegelwerte durch Einzelschallereignisse gibt (Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, aaO Rn. 309; zu den Hintergründen ferner BVerwG, U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075/04 - juris Rn. 299). Vor diesem Hintergrund ist gegen die Vorgehensweise des Beklagten nichts zu erinnern. Das durch den Beklagten sonach für die Nacht zusätzlich zu den äquivalenten Dauerschallpegeln zur Anwendung gebrachte Pegelhäufigkeitskriterium (im Einzelnen Genehmigungsbescheid S. 61 f.) beträgt ausgehend von den Wertungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 lit. b FluglärmG) 6 x 53 dB(A) innen, entsprechend einem Außenpegel von 6 x 68 dB(A) (vgl. die tabellarische Darstellung bei Reidt/Fellenberg in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand 97. EL Dezember 2021, FluglärmG § 2 Rn. 11 sowie Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, aaO Rn. 340). Dieser Wert wird zwar der absoluten Höhe nach insbesondere am klägerischen Anwesen überschritten (Tabelle 17 auf S. 45 der schalltechnischen Untersuchung, Bl. 728 der Behördenakte), jedoch ist angesichts der Häufigkeit der Ereignisse von durchschnittlich etwa 3 pro Nacht für Dach- und Bodenlandeplatz und weniger als einem pro Nacht (einem etwa alle zwei Tage) für den Dachlandeplatz (Tabelle 8 aus S. 22 der schalltechnischen Untersuchung, Bl. 705 der Behördenakte) das Häufigkeitskriterium deutlich unterschritten. Der Grenzwert bzw. das zusätzlich gerade mit Blick auf Aufwachreaktionen bestehende ergänzende Kriterium für die Nacht wird damit insgesamt eingehalten. Der Beklagte hat im Übrigen die gutachtlich festgestellten flugbetriebsbedingten Maximalpegel darüber hinaus auch an Schutzzielen für Maximalpegel gemessen, bei deren Überschreitung Gesundheitsgefährdungen oder -beeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen sind (S. 61 f. des Genehmigungsbescheids, S. 50 der schalltechnischen Untersuchung, Bl. 733 der Behördenakte). Wie ausgeführt, ist die Auswahl bzw. Herleitung dieser Schutzziele bzw. präventiven Richtwerte nicht durchgreifend in Frage gestellt. Hierbei werden die herangezogenen präventiven Richtwerte (mindestens 90 dB(A), vgl. dazu Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, aaO § 6 Rn. 320) auch einmalig nicht erreicht.

66
3.3.3.5 Das Recht der Kläger auf fehlerfreie Abwägung ihrer Belange als lärmbetroffene Flugplatznachbarn ist somit insgesamt nicht verletzt. Damit bestehen - über das vom Beklagten bereits in der Genehmigung Verfügte hinaus - auch weder Anspruch noch Notwendigkeit einer zeitlichen oder inhaltlichen Einschränkung des Flugbetriebs im Rahmen der Nebenbestimmungen, wie es durch die Kläger im Übrigen geltend gemacht wurde.

67
Da es mithin insgesamt an einer subjektiven Rechtsverletzung der Kläger fehlt, war die Klage abzuweisen.

68
Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 1, 155 Abs. 2 und 159 Satz 2 VwGO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung ergibt sich aus § 167 Abs. 2 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO.