VG München, Urteil v. 04.07.2024 – M 31 K 18.4112

Titel:

Klage gegen Planfeststellungsbeschluss für den Betrieb eines Hubschraubersonderlandesplatzes für die Polizeihubschrauberstaffel

Normenketten:

LuftVG § 6, § 8, § 30
FluglärmG § 2 Abs. 2
UmwRG § 6
LuftVO § 22, § 23, § 33
BayLplG Art. 2 Nr. 2, Art. 3 Abs. 1

Leitsätze:

Zur Zulässigkeit der Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern an den Hubschraubersonderlandeplatz … (Rn. 18)
1. Zu der Frage, ob die Zulassung des Vorhabens für den hoheitlichen Flugbetrieb der Polizeihubschrauberstaffel am Standort des Hubschraubersonderlandeplatzes im Widerspruch zu verbindlichen Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung steht. (Rn. 28) (redaktioneller Leitsatz)
2. Die planerische Rechtfertigung erfordert die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes übereinstimmt und ob das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein. (Rn. 30) (redaktioneller Leitsatz)
3. Bei der Auswahl zwischen verschiedenen Alternativen ist die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit erst überschritten, wenn eine andere als die gewählte Verortung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde. (Rn. 39) (redaktioneller Leitsatz)
4. Im Rahmen der luftrechtlichen Planfeststellung ist unter anderem zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt. (Rn. 42) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Planfeststellung für einen Hubschraubersonderlandeplatz, Polizeihubschrauberstaffel B., Belange der Standortgemeinde, Bauleitplanung, Planfeststellung, Hubschrauberlandeplatz, Raumordnung, Planrechtfertigung, Abwägungsentscheidung, Alternativen, Fluglärm, Polizeihubschrauberstaffel

Fundstellen:

NVwZ-RR 2025, 459
LSK 2024, 33302

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Die Klägerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

1
Die Beteiligten streiten um die Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel B. auf dem bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz … Dieser Flugplatz wird auf der Grundlage der mit Bescheid der Regierung von O1. – Luftamt S. – (im Folgenden: Regierung) vom 2. November 1983 erteilten und zuletzt mit Bescheid vom 4. Februar 2010 zusammengefassten luftverkehrsrechtlichen Genehmigung bislang alleine von der Fliegerstaffel der Bundespolizei genutzt, während die Polizeihubschrauberstaffel B. am Verkehrsflughafen … untergebracht ist.

2

Mit dem streitbefangenen Planfeststellungsbeschluss vom 16. Juli 2018 ließ die Regierung auf Antrag des (damaligen) Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr, vertreten durch das Staatliche Bauamt M. 1, (im Weiteren: Vorhabenträger) vom 18. Oktober 2016, den Betrieb für die Polizeihubschrauberstaffel B. nach Sicht- und Instrumentenflugregeln bei Tag und Nacht sowie die Errichtung eines sog. Staffelgebäudes (Wartungs- und Abstellhalle mit Werkstatt-, Lager-, Unterkunft- und Verwaltungsräumen) mit Vorfeld- und Abstellflächen und einer Hubschrauberbetankungsanlage auf dem Hubschraubersonderlandeplatz … zu. Zuvor hatte das Bayerische Verwaltungsgericht München mit rechtskräftigem Urteil vom 7. Mai 2015 festgestellt, dass mit dem von der Regierung mit Bescheid vom 28. Februar 2013 nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes dem Beklagten genehmigten Vorhaben für den Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes … erst nach Erteilung einer vollziehbaren Genehmigung nach § 8 LuftVG (Planfeststellung) begonnen werden darf.

3
Die vom Vorhabenträger bei der Regierung eingereichten Antragsunterlagen lagen vom 9. November 2016 bis 8. Dezember 2016 öffentlich aus. Am 10. Mai 2017 wurden die erhobenen Einwendungen und eingegangenen Stellungnahmen im Bürgerzentrum in … erörtert. Im Weiteren wurden geänderte lärmtechnische und naturschutzfachliche Begutachtungen vom 20. Dezember 2017 bis 19. Januar 2018 öffentlich ausgelegt. Ein erneuter Erörterungstermin zu den hierbei erhobenen Einwendungen und eingegangenen Stellungnahmen fand am 3. Mai 2018 im Bürgerzentrum in … statt.

4
Die Klägerin und Antragstellerin hat am 17. August 2018 Klage erhoben und zudem die Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes nach § 80 Abs. 5 VwGO beantragt (M 31 S 18.4113). Sie begründet ihr Rechtsschutzbegehren schriftsätzlich unter dem 17. August 2018, 4. März 2020 und zuletzt 7. Juni 2024 und rügt das Unterbleiben eines Raumordnungsverfahrens, die Fehlerhaftigkeit der Prüfung von Standortalternativen, einen Widerspruch zu den Zielfestlegungen im Regionalplan 14 in Teil B.V 5.2 und B.V 5.4, Fehler in der Abwägung, insbesondere zum Fluglärm und den Standortalternativen, sowie eine Beeinträchtigung ihres Ortsbildes und damit korrespondierend die Verletzung kommunaler Rechtspositionen.

5
Die Klägerin beantragt,

6
den Planfeststellungsbeschluss vom 16. Juli 2018 aufzuheben,

7
hilfsweise festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 16. Juli 2018 rechtswidrig und nicht vollziehbar ist,

8
weiter hilfsweise, den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss vom 16. Juli 2018 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts durch Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes zu ergänzen.

9
Der Beklagte beantragt,

10
die Klage abzuweisen.

11
Er verteidigt den Planfeststellungsbeschluss, tritt dem Vorbringen der Klägerin entgegen und vertieft dazu seinen entsprechenden Vortrag, namentlich in der Klageerwiderung vom 31. Januar 2019. Zudem berichtigte er unter dem 14. Juni 2022 zwei der festgestellten Pläne wegen offenbarer Unrichtigkeit.

12
Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten, insbesondere die zwischen den Beteiligten gewechselten Schriftsätze und die Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 2. Juli 2024, sowie die vorgelegten Behördenakten Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

13
Die zulässige Klage bleibt in der Sache ohne Erfolg.

I.

14
Die Klägerin ist klagebefugt, § 42 Abs. 2 VwGO. Aus ihrem Vorbringen binnen der zehnwöchigen Klagebegründungsfrist gemäß § 6 Satz 1 UmwRG ergibt sich ein möglicher Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 16. Juli 2018.

15
Die Klägerin als von der luftverkehrsrechtlichen Fachplanung betroffene Gemeinde ist auf die Rüge von Vorschriften beschränkt, die ihrem Schutz dienen. Weder die in Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG verbürgte kommunale Selbstverwaltungsgarantie und Planungshoheit noch das nur einfach-rechtlich geschützte, mangels Grundrechtsträgerschaft der Klägerin nicht vom Schutzbereich des Art. 14 Abs. 1 GG erfasste Eigentum an lärmbetroffenen Grundstücken vermitteln ihr einen Anspruch auf gerichtliche Überprüfung der objektiven Rechtmäßigkeit der Planungsentscheidung (sog. Vollüberprüfungsanspruch). Eine Gemeinde ist im Rahmen des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes auch nicht befugt, als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls Belange ihrer Bürger geltend zu machen. Sie kann nur die Verletzung gerade sie schützender Normen des Verfahrensrechts und des materiellen Rechts sowie – ebenso wie ein privater Grundstückseigentümer insbesondere hinsichtlich unzumutbarer Lärmeinwirkungen – eine nicht ordnungsgemäße Abwägung ihrer eigenen schutzwürdigen Belange rügen (stRspr, vgl. aktuell z.B. BVerwG, U.v. 23.11.2022 – 7 A 9.21 – juris Rn. 18; U.v. 10.11.2022 – 4 A 16.20 – juris Rn. 11). Maßgeblich für die Beurteilung ist grundsätzlich, wie auch hier, die Sach- und Rechtslage bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses (stRspr vgl. z.B. BVerwG, U.v. 14.3.2018 – 4 A 5.17 – juris Rn. 15).

16
Die Klägerin hat innerhalb der hier maßgeblichen Klagebegründungsfrist des § 6 Satz 1 UmwRG (zur vorrangigen Anwendbarkeit gegenüber der fachgesetzlichen Klagebegründungsfrist in § 10 Abs. 5 LuftVG vgl. BVerwG, U.v. 27.11.2018 – 9 A 8.17 – juris Rn. 14) das Unterbleiben eines Raumordnungsverfahrens, einen Verstoß gegen die Zielfestlegung im Regionalplan 14 in Teil B.V 5.2 und B.V 5.4 und eine fehlerhafte Abwägung hinsichtlich der Prüfung von Standortalternativen sowie der Lärmimmissionen und damit korrespondierend die Verletzung kommunaler Rechtspositionen geltend gemacht. Nach diesem Vorbringen der Klägerin erscheint es nicht von vornherein nach jeder Betrachtungsweise ausgeschlossen, dass der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss sie in ihren Rechten verletzt, weil vorhabenbedingter Fluglärm ihre Bauleitplanung, die Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen und ihr einfach-gesetzlich geschütztes Grundstückseigentum in rechtserheblicher Weise stört.

II.

17
Die Klage ist unbegründet.

18
Der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss ist nicht zum Nachteil der Klägerin rechtswidrig. Er weist im Hinblick auf wehrfähige Rechtspositionen der Klägerin keine rechtlich zu beanstandenden Mängel auf. Die Klägerin dringt weder mit dem von ihr in der Hauptsache geltend gemachten Anspruch auf Aufhebung noch hilfsweise mit einen solchen auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit durch, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO. Auch steht ihr weiter hilfsweise kein Anspruch auf Ergänzung um zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zu, § 113 Abs. 5 VwGO. Bei seiner Prüfung ist das Gericht dabei auf den Prozessstoff beschränkt, den die Klägerin durch die binnen der Frist nach § 6 Satz 1 UmwRG eingegangene Klagebegründung vom 17. August 2018 bestimmt hat (vgl. BVerwG, U.v. 5.7.2022 – 9 A 13.20 – juris Rn. 12).

19
Der Planfeststellungsbeschluss beachtet in nicht zu beanstandender Weise das Recht der Raumordnung und Landesplanung und weist die notwendige Planrechtfertigung auf. Auch die fachplanerische Abwägungsentscheidung des Beklagten leidet weder im Abwägungsvorgang noch im Abwägungsergebnis

an Rechtsfehlern, die die Klägerin beschweren. Der Beklagte hat die Lärmschutzbelange der Klägerin in der angefochtenen Planfeststellung im Ergebnis fehlerfrei berücksichtigt. Ihr Recht auf ordnungsgemäße Abwägung ihrer Belange als lärmbetroffene Kommune ist nicht verletzt. Weder die Lärmermittlung noch die Lärmbewertung sind zu beanstanden. Die Klägerin dringt mit ihren hiergegen erhobenen Rügen nicht durch. Auch begegnet die Abwägungsentscheidung weder hinsichtlich der untersuchten Standortalternativen noch im Übrigen rechtlichen Bedenken.

20
1. Die Klägerin vermag mit ihrer Rüge, der Planfeststellungsbeschluss sei aufgrund des Fehlens eines Raumordnungsverfahrens rechtswidrig, nicht durchzudringen. Gleiches gilt, soweit sie einen Verstoß gegen Ziele des Regionalplans 14 moniert.

21
1.1 Ein Raumordnungsverfahren ist – seine Erforderlichkeit unterstellt – weder formelle noch materielle Voraussetzung für die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung. Selbst ein rechtswidriger Verzicht führt nicht zur Rechtswidrigkeit der Planfeststellung. Eine landesplanerische Beurteilung entfaltet nämlich weder gegenüber dem Vorhabenträger noch gegenüber anderen Personen unmittelbare Rechtswirkungen, sondern dient nur einer verwaltungsinternen Klärung der raumordnerischen Verträglichkeit und wird daher als bloße gutachterliche Äußerung beschrieben (BVerwG, B.v. 4.6.2008 – 4 BN 12.08 – juris Rn. 2 m.w.N.; BayVGH, U.v. 29.11.2019 – 8 A 18.4005 – juris Rn. 197 f.; U.v. 25.10.2019 – 8 A 16.40030 – juris Rn. 51 f., Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, Stand 22. EL Januar 2021, § 10 LuftVG Rn. 86). Es liegt kein gestuftes Verfahren mit einer der Bestandskraft fähigen Vorabentscheidung vor. Die landesplanerische Beurteilung hat vielmehr nur den Charakter einer vorbereitenden, fachgutachterlichen Untersuchung und Bewertung, der allein verwaltungsinterne Bedeutung zukommt. Vor der abschließenden Entscheidung im eigentlichen Genehmigungsverfahren soll beurteilt werden, ob das Vorhaben unter Gesichtspunkten der Raumordnung mit anderen Planungen und Maßnahmen abgestimmt ist und ob es mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt (BVerwG, U.v. 20.1.1984 – 4 C 43.81 – juris Rn. 26). Das Raumordnungsverfahren wird ausschließlich im öffentlichen Interesse durchgeführt, was sich aus Art. 24 Abs. 2 Satz 6 BayLplG sowie aus den Gesetzesmaterialien – vor allem aus dem Gesetzentwurf der Staatsregierung (LT-Drs. 16/10945, S. 24) – ergibt. Es schließt mit einer landesplanerischen Beurteilung ab (Art. 25 Abs. 6 Satz 1 BayLplG) und nicht etwa mit der Aufstellung von Zielen (vgl. dazu BVerwG, B.v. 4.6.2008 – 4 BN 12.08 – juris Rn. 3).

22
1.2 Die Planungsentscheidung des Beklagten steht nicht im Widerspruch zu verbindlichen Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung.

23
Die Klägerin meint, die streitbefangene Planfeststellung verstoße gegen die vorliegend auf Art. 3 Abs. 1 Satz 1 BayLplG fußende (vgl. zum Geltungsvorrang gegenüber dem Raumordnungsgesetz des Bundes z.B. BayVGH, U.v. 29.11.2019 – 8 A 18.40005 – juris Rn. 193 ff.) Beachtenspflicht der zielförmigen Festlegung Z 5.2 im Kapitel B V des Regionalplans 14 in der hier insoweit maßgeblichen Fassung der 16. Änderung des Regionalplans der Region … (vgl. Verbindlicherklärung der Regierung von O1. vom 11. Februar 2011, OBABl. S. 52). Dies trifft, unabhängig von der Frage, ob es sich bei den regionalplanerischen Festlegungen Z 5.2 und Z 5.4 materiell-inhaltlich überhaupt – auch unbeschadet der formell nach Art. 14 Abs. 3 BayLplG notwendigen und vorliegend auch gegebenen, indes für die materielle Qualifizierung alleine nicht ausreichenden Kennzeichnung – um Zielbestimmungen i.S.d. Art. 2 Nr. 2 BayLplG handelt, nicht zu. Vielmehr geht der Beklagte zutreffend davon aus, dass für das streitige Vorhaben die spezielle Zielbestimmung in Z 5.4 greift und das Vorhaben diesem Ziel auch genügt.

24
Ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BayLplG liegt nicht vor. Danach sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen Ziele der Raumordnung zu beachten. Nach Art. 2 Nr. 2 BayLplG sind Ziele der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbaren, vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Gemäß Art. 3 Abs. 1 Satz 1 BayLplG sind sie bei den dort genannten Planungen und Entscheidungen zu beachten und damit für die

planende Stelle verbindlich. Der Regionalplan 14 stellt gemäß Art. 2 Nr. 7, Art. 21 BayLplG einen Raumordnungsplan dar, dessen zielförmige Festlegungen für die streitbefangene Planung eine entsprechende Beachtenspflicht auslösen.

25
Nach Z 5.2 sollen vorhandene zivil mitbenutzte militärische Flugplätze sowie Sonderflughäfen und -landeplätze nicht aufgestuft oder über den genehmigten Betrieb hinaus erweitert werden. Nach Z 5.4 sollen in der Nähe von Wohngebieten keine Hubschrauberlandeplätze für gewerbliche Zwecke zugelassen werden. Das streitige Vorhaben ist ausschließlich an der zuletzt genannten Zielbestimmung zu messen, die hier als allein einschlägige Anwendung findet. Sie verdrängt, wie der Beklagte zutreffend annimmt, als spezielle Bestimmung die allgemeine Regelung in Z 5.2. Die insbesondere aus dem Wortlaut und der Begründung von Z 5.2 abgeleitete Gegenauffassung der Klägerin, wonach Z 5.2 für sämtliche Sonderlandeplätze und damit auch den streitbefangenen Hubschraubersonderlandeplatz gelte, während Z 5.4 sich ausschließlich auf die hier nicht gegebene Neuzulassung von Hubschraubersonderlandeplätzen für gewerbliche Zwecke, nicht aber auf die Aufstufung und Erweiterung vorhandener Sonderlandeplätze beziehe, überzeugt nicht.

26
Es trifft zwar zu, dass weder Wortlaut noch systematische Stellung der Zielbestimmungen Z 5.2 und Z 5.4 zunächst einen eindeutigen Schluss auf das Verhältnis dieser Festlegungen zueinander zulassen. Allerdings ergibt sich bereits aus dem aktenkundigen eigenen Verständnis des Regionalen Planungsverbandes … als Normgeber sowie vor allem auch aus der Verbindlicherklärung der Regierung von O1. vom 11. Februar 2011 das vom Beklagten angenommene Verhältnis der Spezialität von Z 5.4. Das eigene Verständnis des Normgebers manifestiert sich dabei insbesondere in der Drucksache 10/16 zur 242. Verbandssitzung vom 6. Dezember 2016. Danach sei für die Verlagerung der Polizeihubschrauberstaffel das spezielle Ziel Z 5.4, das nur für Hubschraubersonderlandeplätze gelte, nicht aber die allgemeine Vorschrift Z 5.2 einschlägig. Die Tätigkeit der Polizeihubschrauberstaffel diene keinen gewerblichen Zwecken, sondern dem Wohl der Allgemeinheit. Dies entspricht der Begründung der Regierung von O1. im Bescheid zur Verbindlicherklärung u.a. des Ziele B V 5.2 vom 11. Februar 2011. Dort wird klargestellt, dass für Hubschrauberlandeplätze, bei denen es sich luftrechtlichen um Sonderlandeplätze handelt, das spezielle Ziel Z 5.4 gilt und insoweit die Beschränkungen nach Z 5.2 nicht einschlägig sind.

27
Dieses Verständnis des Verhältnisses zwischen Z 5.2 und Z 5.4 entspricht offenkundig auch dem Sinn und Zweck der Regelung in Z 5.4, wie er sich aus der Begründung zu Z 5.4 erschließt. Danach führen Hubschrauberlandeplätze zu erheblichen Lärmbelastungen in ihrem Umfeld, was für Rettungsflüge und sicherheitstechnische Flüge noch hingenommen werden könne, während dies bei gewerblichen Zwecken in der Nähe von Wohngebieten nicht mehr der Fall sei. Für letztere hätten aufgrund der oftmals bereits erheblichen Belastung der Gebiete durch Straßenlärm und anderen Fluglärm wirtschaftliche Interessen gegenüber den Interessen der Wohnbevölkerung zurück zu stehen. Damit stellt der Normgeber selbst in der nach Art. 14 Abs. 4 BayLplG zu gebenden Begründung klar, dass bei Hubschrauberflugverkehr im Hinblick auf die allgemeine Akzeptanz und soziale Adäquanz damit verbundener Lärmimmissionen maßgeblich nach der Ursache und dem Hintergrund seiner Entstehung zu differenzieren ist und er diese Wertung zur Grundlage seiner Einordnung für die raumordnerische Zulässigkeit von Hubschraubersonderlandeplätzen macht.

28
In einer Gesamtschau von Wortlaut und Systematik von Z 5.2 und Z 5.4, der zu diesen Zielen und deren Auslegung gegebenen Begründungen des Regionalen Planungsverbandes … als Normgeber und der Höheren Landesplanungsbehörde im Rahmen der bescheidsmäßigen Verbindlicherklärung (vgl. aktuell Art. 22 Abs. 1 Satz 1 und 2 BayLplG) sowie insbesondere dem Sinn und Zweck der Zielbestimmungen ist sonach das vom Beklagten gefundene Ergebnis zum Verständnis der Zielbestimmung Z 5.4 als für das streitbefangene Vorhaben speziell einschlägige landesplanerische Zielfestlegung von Rechts wegen nicht zu beanstanden. Als Zulassung eines nichtgewerblichen Vorhabens für den hoheitlichen Flugbetrieb der Polizeihubschrauberstaffel am Standort des Hubschraubersonderlandeplatzes … entspricht die Planfeststellung der einschlägigen Zielbestimmung in Z 5.4.

29

2. Auch an der erforderlichen Planrechtfertigung fehlt es dem planfestgestellten Vorhaben nicht.

30
Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Sie ist – jedenfalls im Vollzug des Luftverkehrsrechts – nicht nur zu prüfen, wenn Dritte für das Vorhaben enteignet werden, sondern immer dann, wenn das Vorhaben mit Eingriffen in ihre Rechte einhergeht (vgl. 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). Die planerische Rechtfertigung erfordert die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes übereinstimmt (fachplanerische Zielkonformität) und ob das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein (vgl. BVerwG, U.v. 9.11.2006, aaO juris Rn. 34). Bestand hat eine Planung dabei 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.; zusammenfassend Hösch, UPR 2018, 371).

31
Das Luftverkehrsgesetz regelt umfassend und in einem weiten Sinn den Luftverkehr und soll – wie sich aus §§ 6, 8 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 (öffentlichen 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 Januar 2021, § 6 Rn. 109 m.w.N.).

32
Nach diesen Maßstäben besitzt das Vorhaben die notwendige luftverkehrsrechtlich-fachplanerische Zielkonformität und ist als solches in der hier zugelassenen Ausformung auch erforderlich.

33
Der Beklagte verfolgt maßgeblich die Planungsziele, die Polizeihubschrauberstaffel dauerhaft an einem örtlich wie sachlich geeigneten Flugplatz unterzubringen, an dem keine Abhängigkeit von flugsicherungsbezogenen Sonderverfahren herrscht. Die Unterbringung soll dabei an einem bestehenden Standort erfolgen, an dem die notwendige Infrastruktur, insbesondere die für die Organisation des Flugbetriebs notwendigen Einrichtungen bereits in ausreichender Art und Weise vorhanden sind, in der Folge Planungsunsicherheiten, die insbesondere mit der Anlage eines vollständig neuen Flugplatzes einhergehen, und damit zugleich Kosten signifikant vermieden und Synergieeffekte generiert werden können.

34
Diese vom Beklagten verfolgten Planungsziele stimmen mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes überein. Eine solche Übereinstimmung ist insbesondere gegeben, wenn ein Vorhaben, wie hier, der Befriedigung eines Luftverkehrsbedarfs, jedenfalls in Gestalt der organisatorischen Verbesserung der Landeplatzinfrastruktur und Verkehrsabläufe sowie der besseren Erfüllung von funktionell-flugbetrieblichen Anforderungen zuträglich ist (vgl. dazu auch Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, aaO Rn. 110). Eine Optimierung der Landeplatzinfrastruktur für die Polizeihubschrauberstaffel des Beklagten mit dem Ziel einer dauerhaften Unterbringung an einem hierfür bestmöglich örtlich wie sachlich geeigneten Standort gewährleistet eine im Vergleich zur bestehenden Situation verbesserte Abwicklung der dabei anfallenden hoheitlichen Aufgaben im Rahmen der Gefahrenabwehr und Strafverfolgung. Der Beklagte stellt damit in legitimer Weise auf eine einerseits funktionell-flugbetriebliche Zielsetzung ab, bei der künftig für die Durchführung von Einsatzflügen flugsicherungsbezogene Sonderverfahren, wie sie derzeit am maßgeblich für den Verkehr mit größeren Flächenflugzeugen ausgelegten und davon tatsächlich auch wesentlich geprägten Verkehrsflughafen

München erforderlich sind, an einem – möglichst sogar ausschließlich – für den Verkehr mit Hubschraubern ausgelegten und genutzten Flugplatz entfallen sollen. Andererseits ist es ebenfalls nachvollziehbar und auch insoweit mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes vereinbar, wenn der Beklagte zudem organisatorisch-infrastrukturelle Aspekte für seine Zielbestimmung in den Blick nimmt. Die angestrebte Nutzung von Synergieeffekten von bereits bestehender Landeplatzinfrastruktur auf einer nicht – wie bisher – lediglich angemieteten Liegenschaft ist insoweit ebenfalls ein luftverkehrsrechtlich beachtliches Planungsziel. Gleiches gilt schließlich mit Blick auf eine Ansiedlung des Standortes in polizeieinsatztaktisch bestmöglich geeigneter Lage.

35
Die streitgegenständliche Planfeststellung ist auch geeignet und vernünftigerweise geboten, dem sonach luftverkehrsrechtlich anerkennenswerten und vorhandenen Bedarf nach langfristiger und dauerhafter Verbesserung der Verkehrsabwicklung und optimierter Erfüllung von flugbetrieblichen Anforderungen zu dienen. Es ist nachvollziehbarer Weise sinnvoll und vernünftig, wenn der Beklagte das Vorhaben maßgeblich nicht mit einer prognostizierten Mehrung des künftig abzuwickelnden Verkehrs rechtfertigt, sondern vielmehr den Bedarf für Hoheitsflüge als offensichtlich unterstellt. Einleuchtend und nachvollziehbar hebt der Beklagte hierzu darauf ab, dass mit der Planverwirklichung erhebliche Vorteile für das Erreichen sowohl der funktionell-flugbetrieblichen als auch der organisatorisch-infrastrukturellen Zielsetzung einhergehen. Die Ansiedlung an einem Standort, an dem parallel kein ziviler Luftverkehr abgewickelt wird, lässt das Vorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung – unter Vermeidung damit für den Betrieb der Polizeihubschrauberstaffel B. am bisherigen Standort einhergehender Nachteile, namentlich auch infolge der bisherigen dortigen konkreten räumlichen Verortung und der Abhängigkeit von flugsicherungsspezifischen Sonderflugverfahren, sowie zudem Nutzung vorhandener einschlägiger Flugplatzinfrastruktur mit dauerhaft gesicherter rechtlicher Zugriffsmöglichkeit, die nicht nur schuldrechtlich begründet ist – als sinnvolle planerische Maßnahme zur Ertüchtigung der für den Beklagten zur Erfüllung seiner polizeilichen Aufgaben notwendigen Luftverkehrsinfrastruktur erscheinen.

36
Keinesfalls handelt es sich hingegen um einen groben planerischen Missgriff, der offenkundig ungeeignet wäre, legitime Ziele des Luftverkehrsgesetzes zu erreichen. Unerheblich ist dabei letztlich, wie sich die Zahl der Flugbewegungen am Verkehrsflughafen … bis zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses entwickelt hat bzw. was die Klägerin daraus prognostisch für die künftige Verkehrsentwicklung am bisherigen Standort abzuleiten meint. Wie vorstehend bereits aufgezeigt, streiten sowohl funktionell-flugbetriebliche als auch organisatorisch-infrastrukturelle Zielsetzungen für das Vorhaben, die im Bestand zwar erreicht, im Planfall aber optimiert realisiert werden können. Im Falle eines Verbleibs der Polizeihubschrauberstaffel B. am Verkehrsflughafen … würden sich – und zwar gerade auch unabhängig von dessen Ausbau im Vollzug des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses (sog. 3. Start- und Landebahn) – vorhandene Nachteile perpetuieren oder möglicherweise sogar verschärfen, die am nunmehr planfestgestellten Standort nicht mehr bestehen. Es stellt keinen planerischen Missgriff dar, wenn der Beklagte künftig die am Verkehrsflughafen … notwendigen flugbetrieblichen Sonderverfahren, die jedenfalls abstrakt geeignet sind, für Verzögerungen und Erschwernisse seines Flugbetriebs zu sorgen, vermeiden will und dazu dauerhaft eine Ansiedlung an einem besser geeigneten Standort anstrebt, für den zudem eine dauerhafte eigene Verfügungsbefugnis besteht. Der Klägerin gelingt es auch nicht, substantiiert in Abrede zu stellen, dass der Hubschrauberflugbetrieb des Beklagten am Verkehrsflughafen … im Verhältnis zum diesen maßgeblich prägenden Flächenflugverkehr mit großen Luftfahrzeugen grundsätzlich flugbetrieblich wesensfremd ist und an dem nunmehrigen Standort, einem bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz mit ausschließlich hoheitlichem Flugbetrieb durch die Bundespolizei, in besser geeigneter Weise durchgeführt und dort auch infrastrukturell-organisatorisch optimiert sichergestellt werden kann. Anders und kurz gesagt: Das Bessere ist der Feind des Guten.

37
Der Planfeststellungsbehörde kam es vor dem Hintergrund der vorgenannten Planungsziele insoweit nicht entscheidend darauf an, ob das Vorhaben auch aufgrund der zukünftig zu erwartenden Verkehrsmehrung erforderlich ist. Dies ist ebenfalls nicht zu beanstanden, da im Rahmen der Planrechtfertigung nicht zwingend auf eine Verkehrsprognose abzustellen ist. Denn Einschätzungen und Prognosen fließen nur dann in die Planung ein, soweit das Bedürfnis nach einer Verkehrseinrichtung mit der Vorausschau auf

künftige, insbesondere quantitative Entwicklungen begründet wird (vgl. BVerwG, U.v. 6.12.1985 – 4 C 59.82 – juris Rn. 17; OVG LSA, U.v. 23.8.2017 – 2 K 66/16 – juris Rn. 117). Letzteres ist zur Rechtfertigung des streitgegenständlichen Vorhabens indes, wie ausgeführt, gerade nicht der Fall. Das konkrete Bedürfnis ergibt sich nicht aus einer prognostizierten Verkehrsmehrung, sondern vielmehr aus der maßgeblich angestrebten qualitativen Verbesserung der Verkehrsabwicklung an einem bestmöglich geeigneten Standort zur dauerhaft optimierten Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben, die der Beklagte mit seiner Polizeihubschrauberstaffel erfüllt.

38
3. Die Erfassung und Bewertung des vom Vorhaben ausgehenden Fluglärms sind im Lichte des klägerischen Vortrags nicht zu beanstanden. Gleiches gilt mit Blick auf die abwägende Prüfung der Standortalternativen.

39
3.1 Die Auswahl unter verschiedenen Standortalternativen ist abgesehen von rechtlich zwingenden Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung. Bei der Auswahl zwischen verschiedenen solchen Alternativen ist die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit erst überschritten, wenn eine andere als die gewählte Verortung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen, oder wenn der Planungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (stRspr, vgl. z.B. BVerwG, U.v. 14.3.2018 – 4 A 5.17 – juris Rn. 82; BayVGH, U.v. 21.6.2022 – 8 A 20.40019 – juris Rn. 71).

40
Es führt zu keinem Abwägungsfehler, dass es dem Beklagten als einem von mehreren Planungszielen, wie ausgeführt, insbesondere darum zu tun war, die Polizeihubschrauberstaffel B. künftig an einem Standort unterzubringen, an dem die notwendige Infrastruktur, insbesondere die für die Organisation des Flugbetriebs notwendigen Einrichtungen bereits in ausreichender Art und Weise vorhanden sind, in der Folge Planungsunsicherheiten, die insbesondere mit der Anlage eines vollständig neuen Flugplatzes einhergehen, und damit zugleich Kosten signifikant vermieden und dadurch Synergieeffekte generiert werden können, und er diesem Ziel bei der Abwägung der widerstreitenden Belange ein erhebliches Gewicht zumisst. Die Klägerin zeigt mit ihrem Vortrag, dass hierbei verkannt werde, dass das Gemeindegebiet der Klägerin bereits durch andere Lärmquellen ganz erheblich vorbelastet sei, keinen Abwägungsfehler auf. Es ergibt sich daraus nicht, weshalb sich eine andere als die gewählte Standortentscheidung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Lösung zur Erreichung der verfolgten Planungsziele darstellen würde. Der Beklagte hat die vorhabenbedingten Lärmauswirkungen im Rahmen einer Gesamtbetrachtung des Fluglärms, der im Prognosefall vom Hubschrauberflugbetrieb der Bundespolizei sowie der Polizeihubschrauberstaffel des Beklagten und des Sonderlandeplatzes … ausgeht, untersucht, bewertet und im Rahmen einer Abwägungsentscheidung gewichtet. Damit hat er die für die zu treffende Abwägungsentscheidung maßgeblichen Immissionsauswirkungen, die dem Vorhaben zuzurechnen sind, erfasst und abwägend behandelt. Der Beklagte hat damit in die Abwägung an Belangen der Klägerin eingestellt, was nach Lage der Dinge in sie einzustellen war, und dabei weder die Bedeutung der betroffenen Belange der Klägerin verkannt noch den Ausgleich zwischen diesen und den für das Vorhaben streitenden solchen in einer Weise vorgenommen, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Verwaltungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie – auf der Grundlage des derart zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials – die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten hat. Dies ist vorliegend der Fall. Die Planfeststellung setzt sich mit dem Verbleib der Polizeihubschrauberstaffel B. am Verkehrsflughafen … als Null-Variante sowie einer Ansiedlung an den militärischen Flugplätzen K., F., E. und L.-P., am

Sonderflughafen O2., den Flugplätzen J., Kö. und I.-Ma. sowie dem Verkehrsflughafen M1. und den Verkehrslandeplätzen in A. und L1. im Detail auseinander und schließt sie wegen ihrer topografischen Situierung und/oder der dort teilweise bereits nicht mehr vorhandenen, auslaufenden oder jedenfalls unzureichenden Luftverkehrsinfrastruktur und/oder einer fehlenden dauerhaft gesicherten zivilrechtlichen Verfügungsbefugnis über den Standort aus. Vor diesem Hintergrund können an sämtlichen diesen Standorten gerade die als Planungsziele angestrebten Synergieeffekte mit für den (Hubschrauber-)Flugbetrieb notwendigen technischen und/oder organisatorischen Einrichtungen ohnehin nicht erzielt werden.

41
Sonach stimmen die vom Beklagten verfolgten Planungsziele insgesamt mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes überein und vermögen sich im Rahmen der Abwägungsentscheidung auch ohne Rechtsfehler gegen die Belange der Klägerin durchzusetzen. Zusammenfassend gilt sonach: Es ist nicht zu beanstanden, wenn sich der Beklagte für den zur Zielerreichung insgesamt bestgeeigneten Standort entscheidet und dabei im Rahmen einer umfänglichen Prüfung der Belange der Klägerin – hierzu zugleich im Einzelnen nachfolgend – zu dem Ergebnis kommt, dass diese hinter das öffentliche Interesse an der planerischen Zielerreichung zurückzustehen haben.

42
3.2 Das Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG dient insbesondere dem Schutz vor Fluglärm. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 2 und 3 LuftVG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dies gilt namentlich mit Blick auf den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm. Daher ist im Rahmen der luftrechtlichen Planfeststellung 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. z.B. BVerwG, U.v. 26.4.2007 – 4 C 12/05 – juris Rn. 54). Damit korrespondiert eine entsprechende subjektiv-öffentliche Rechtsposition, die – wie hier – klageweise geltend gemacht werden kann (vgl. Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Januar 2021, § 6 Rn. 649).

43
Zentraler Bezugspunkt für die Gewichtung der Lärmschutzbelange in der fachplanerischen Abwägung für ein Luftverkehrsvorhaben ist die für den Fluglärm anzuwendende fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze. Das Gericht kann dabei die schalltechnische Untersuchung vom 5. Oktober 2017 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 und abwägenden Bewertung der relevanten Lärmbelastung.

44
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 sowie in der Nacht zudem einem Häufigkeits-Maximalpegelkriterium von 6 x 53 dB(A) ist im Ergebnis nicht zu beanstanden. Die maßgebliche Heranziehung der Werte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ist hier jedenfalls im Ergebnis sachgerecht, zumal dies vom Beklagten in einem zweiten Schritt auch mit einer Einzelfallbetrachtung der konkreten Umstände hinterlegt wurde.

45
Für die Beurteilung von Fluglärm anhand der einschlägigen Regelwerke in luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren kommt vor allem den im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm genannten Kriterien 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 2021, § 6 Rn. 306 ff.), und 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.), wesentliche Bedeutung zu (vgl. aktuell für Zulassung eines

Hubschraubersonderlandeplatzes BayVGH; B.v. 6.3.2024 – 8 ZB 22.1981 – juris Rn. 29; VG München, U.v. 28.6.2022 – M 31 K 20.5612 – juris Rn. 55). Als maßgeblichen Bezugspunkt für die Gewichtung der ermittelten Lärmschutzbelange im Rahmen der Abwägung hat der Beklagte vorliegend die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für den Tag bei einem Dauerschallpegel von 60 dB(A) und für die Nacht bei einem Dauerschallpegel von 50 dB(A) festgesetzt. Zusätzlich wird als Pegelhäufigkeitskriterium für die Nacht 6 x 53 dB(A) bestimmt. 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 bei einem Dauerschallpegel von 60 bzw. 50 dB(A) und bei einem Pegelhäufigkeitskriterium für die Nacht von 6 x 53 dB(A) anzusetzenden Zumutbarkeitsschwellen führt (Planfeststellungsbeschluss S. 98 ff.).

46
Es ist in der Rechtsprechung geklärt, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Prüfung eines zur luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle im Rahmen der Abwägung einzelfallbezogen festzusetzen hat, wenn diese nicht normativ festgelegt ist. Dabei kann sich die Behörde allerdings auch dann maßgeblich an den Werten des § 2 Abs. 2 FluglärmG als Ausdruck des aktuellen Standes lärmmedizinischer Erkenntnisse orientieren, wenn ein (Sonder-)Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich, wie hier, zwar tatbestandlich sogar vom Verweis in § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG erfasst wird, die Werte des dort in Bezug genommenen § 2 Abs. 2 FluglärmG hingegen nicht unmittelbar einschlägig sind (vgl. BayVGH, B.v. 6.3.2024 – 8 ZB 22.1981 – juris Rn. 43; VG München, U.v. 28.6.2023 – M 31 K 20.5612 – juris Rn. 57).

47
3.3 Vor diesem Hintergrund ist das Vorgehen des Beklagten unter maßgeblicher Heranziehung der Grenzwerte in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG sowie 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 hinreichend gesicherten Kenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu beachten sind und die Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm die Ergebnisse der aktuellen Lärmwirkungsforschung wiedergeben (vgl. BayVGH, B.v. 6.3.2024 – 8 ZB 22.1981 – juris Rn. 43; B.v. 10.9.2015 – 8 ZB 15.833 – juris Rn. 11; U.v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 – juris Rn. 106; VG München, U.v. 28.6.2023 – juris Rn. 58). Zweifel ergeben sich im Übrigen nicht an der Aktualität und unveränderten Eignung der Werte zur Grenzwertbestimmung von Fluglärmeinwirkungen auf die Nachbarschaft von Flugplätzen. Die Geeignet- 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. 19/7220, 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. 19/7220 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 insbesondere mit Blick auf die NORAH-Studie keine verfassungskonforme Risikovorsorge, auseinandergesetzt und eine Verletzung grundrechtlicher Schutzpflichten verneint. Gleiches ergibt sich auch aus der weiteren obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. HessVGH, B.v. 19.5.2017 – 9 C 1572/12.T – juris Rn. 100 ff.).

48
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 ist (BVerfG, B.v. 4.5.2011 – 1 BvR 1502/08 – juris Rn. 38 ff.; BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – juris Rn. 154 f.). Eine solche evidente Untragbarkeit der Regelungen im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm hat die Klägerin allerdings nicht aufgezeigt. Insbesondere ergibt sich solches weder aus den Gutachten … „Geräusche des Flugverkehrs und seine Auswirkungen auf den Menschen“ vom 23. Mai 2024 noch aus der Gutachten-Zusammenfassung … et al. „Aktualisierung der Evaluierung der Forschungsergebnisse zur Wirkung von

Fluglärm auf den Menschen“ vom 8. November 2023. Unabhängig davon, dass beide Gutachten erst als Anlage zum Schriftsatz der Klägerin vom 7. Juni 2024 und damit weit nach Ablauf der Klagebegründungsfrist nach § 6 Satz 1 UmwRG vorgelegt worden sind, lassen beide auch den Schluss auf eine evidente Untragbarkeit der Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sowie ihre Unanwendbarkeit nicht zu. Die letztlich beiden Gutachten zu entnehmende grundlegende Schlussfolgerung, wonach die in § 2 Abs. 2 FluglärmG festgesetzten Grenzwerte nicht mehr dem anerkannten Stand der Lärmwirkungsforschung entsprächen, sondern der lärmmedizinische Kenntnisstand bereits im Jahr 2017 eine deutliche Absenkung der dortigen Werte, insbesondere nach … tags auf höchstens 51 dB(A), nach Guski et al. auf 56 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts, erforderlich gemacht habe, zeigt eine wissenschaftliche Auffassung auf, die sich indes zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses jedenfalls nicht als unbestrittener Stand der Lärmwirkungsforschung durchgesetzt hatte. Das Gutachten … konzediert als finale Schlussfolgerung im Übrigen auch selbst, dass es letztendlich eine politisch-legislative Aufgabe sei, (normativ) festzulegen, welches Herz-Kreislauf-Risiko gesellschaftlich hingenommen werden solle. Auch … et al. empfehlen lediglich und unter ausdrücklicher Bezugnahme auf den Ersten Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm aus dem Jahr 2019 (BT-Drs. 19/7220), dass bei der künftigen Überprüfung für eine mögliche Novellierung in der Zwischenzeit neu hinzugewonnene Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt werden sollten. Unverändert ist bei alledem folglich zunächst eine Gesamtschau der lärmmedizinischen Erkenntnisse erforderlich (BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – juris Rn. 155). Die von der Klägerin vorgelegten Gutachten mögen Anlass geben, die gesetzlich normierten Werte jedenfalls im Rahmen ihrer nächsten nach § 2 Abs. 3 FluglärmG anstehenden periodischen Überprüfung kritisch zu hinterfragen. Gerade auch in Kenntnis des Umstands, dass die Lärmwirkungsforschung gegenüber dem Jahr 2007 durch wichtige wissenschaftliche Studienuntersuchungen in verschiedenen Bereichen Erkenntnisfortschritte erzielt hat und dabei Wirkungszusammenhänge im Hinblick auf die vielfältigen nachteiligen Wirkungen hoher Fluglärmbelastung abgesichert hat, wird die Angemessenheit und Geeignetheit der im Jahr 2007 im Rahmen einer umfassenden Abwägung vom Gesetzgeber festgesetzten Werte in § 2 Abs. 2 FluglärmG vorliegend allerdings auch zur Überzeugung des Gerichts nicht im Sinne des vorgenannten Evidenzerfordernisses infrage gestellt (vgl. BVerwG, B.v. 6.2.2020 – 4 B 3/17 juris Rn. 66 f.; HessVGH, B.v. 19.5.2017 – 9 C 1572/12.T – juris Rn. 100ff; Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, BT-Drs. 19/7220, S. 33). Nichts anderes gilt schließlich mit Blick auf die UBA-Texte 56/2017 und 35/2018. Auch diese lassen den von der Klägerin hieraus gezogenen Schluss, wonach sich in der wissenschaftlichen Diskussion die Auffassung allgemein durchgesetzt habe, dass sämtliche Grenzwerte in § 2 FluglärmG um 5 bis 10 dB(A) herabzusetzen seien und dabei zudem zu berücksichtigen sei, dass unregelmäßiger, impulshaltiger Fluglärm durch Hubschrauber als besonders störend wahrgenommen werde, sodass eine Herabsetzung um etwa 10 dB(A) aus lärmmedizinischer Sicht geboten sei, nicht zu. Der Erste Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm kommt insbesondere unter ausdrücklicher Würdigung des UBA-Textes 56/2017 (vgl. BT-Drs, 19/7220, S. 26) im Gegenteil zu dem vorgenannten Ergebnis der Angemessenheit und Geeignetheit der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG und stellt dabei die divergierenden Einschätzungen und Empfehlungen der beteiligten Kreise ausdrücklich dar (aaO, S. 30 f.). Dies zeigt, dass jedenfalls zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses – und soweit ersichtlich auch noch gegenwärtig – auch unter Berücksichtigung des Vortrags der Klägerin keine ausreichenden Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Ergebnisse der vorliegenden Studien nunmehr nicht mehr kontrovers diskutiert würden, sondern bei einer Gesamtschau der lärmmedizinischen Erkenntnisse ein wissenschaftlicher Konsens dahingehend bestünde, dass die Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm offenkundig untragbar wären. Dies gilt gerade auch mit Blick auf die neu bzw. vertieft gewonnenen Erkenntnisse zum Zusammenhang zwischen einer Fluglärmexposition und dem erhöhten Risiko insbesondere von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und den physischen und psychischen Folgen von Schlafstörungen. Es ist im Übrigen weder Aufgabe der Verwaltungsgerichte, wissenschaftliche Streitfragen zu entscheiden, noch eine solche Entscheidung durch die Erteilung von gutachtlichen (Forschungs-) Aufträgen zu ermöglichen oder zu fördern. Die Funktionsgrenzen der Verwaltungsgerichtsbarkeit wären überschritten, wollte man den Verwaltungsgerichten abverlangen, zwischen vertretbaren wissenschaftlichen Positionen – zumal mit Blick auf den ohnehin bestehenden weiten Einschätzungs-, Gestaltungs- und Bewertungsspielraum des Gesetzgebers, an den die hier streitige fachplanungsrechtliche Entscheidung zulässigerweise unter Heranziehung der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG unmittelbar anknüpft – zu entscheiden; dies gilt

insbesondere, wie hier, im Vollzug des Luftverkehrsrechts (vgl. BVerwG, U.v. 7.4.2016 – 4 C 1/15 – juris Rn. 24).

49
3.4 Die Klägerin dringt auch mit ihren Einwänden gegen die Erfassung, Bewertung und Gewichtung ihrer Lärmschutzbelange nicht durch. Der Beklagte hat die Auswirkungen des Vorhabens auf die kommunalen Belange der Klägerin (Planungshoheit, Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen und Eigentum) im Ergebnis zutreffend erfasst und ihre Lärmbelastung ausreichend bewertet. In diesem Zusammenhang ist zwar festzustellen, dass auf der Grundlage der hierfür maßgeblich heranzuziehenden Isophonenkarten des lärmphysikalischen Gutachtens (dort insbesondere Nr. 8.2 „Graphische Darstellung der äquivalenten Dauerschallpegel – Fluglärm und Luftverkehr am Boden – Tagzeit mit RZ-Zuschlag von 3,6 dB(A)“ und Nr. 8.3-2 „Graphische Darstellung der äquivalenten Dauerschallpegel – Fluglärm und Luftverkehr am Boden – Nachtzeit Ergänzung für 1.200 Bewegungen/Jahr entsprechen 840 Bewegungen/6 verkehrsreichsten Monate des Jahres“) keinesfalls eine parzellenscharfe, sondern nur eine in den jeweiligen farbig dargestellten Isophonenbändern näherungsweise Bezifferung des äquivalenten Dauerschallpegels an den jeweiligen Emissionsorten möglich ist. Die vom Beklagten prognostizierten Dauerschallpegel im Gemeindegebiet der Klägerin sind vorliegend in (gerade noch ausreichend) schlüssiger Weise auch für das Gericht nachvollziehbar vom Beklagten ermittelt und so auch in die Abwägung eingestellt worden. Sie bewegen sich in bebauten Lagen – mit Ausnahme des Ortsteils … und der unmittelbaren Flugplatzumgebung – jeweils unterhalb der vom Beklagten gesetzten Zumutbarkeitsschwellen von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts. Den Isophonenbänder „>55-60“ dB(A) tags und „>50-55“ dB(A) tags bzw. „>45-50“ dB(A) nachts und „>50-55“ dB(A) nachts ist eine noch ausreichende entsprechende Verortung zu entnehmen, sodass sich die gewonnenen Erkenntnisse als stimmig und für das Gericht (noch) nachvollziehbar erweisen.

50
Sowohl für Wohnnutzungen wie auch für schutzbedürftige Einrichtungen ist eine Absenkung der hier, wie ausgeführt, in Orientierung an § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG vom Beklagten festgelegten Zumutbarkeitsschwelle unter die entsprechenden lärmäquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts nicht veranlasst. Eine solche Differenzierung von Lärmwerten in Anknüpfung an spezielle anlagen- oder personenbezogene Schutzbedürfnisse sieht § 2 Abs. 2 FluglärmG nicht vor und musste daher vom Beklagten auch nicht im Rahmen der vorliegend entsprechend orientierend umgesetzten Ableitung der Werte für den vorliegenden Einzelfall erfolgen. Ob insbesondere die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 überschritten sind, durfte der Beklagte nachvollziehbar als unerheblich erachten. Der Gesetzgeber und ihm vorliegend folgend der Beklagte hat vielmehr unter Heranziehung eines grundstücksbezogenen Ansatzes für Wohnraum und schutzbedürftige Einrichtungen denselben Maßstab angelegt (vgl. BayVGH, U.v. 19.4.2014 – 8 A 11.40040 u.a. – juris Rn. 464). Dies ist nicht zu beanstanden. Der Beklagte hat sich auch in ausreichender Weise mit der spezifischen Siedlungs- und baulichen Nutzungsstruktur im Gemeindegebiet der Klägerin auseinandergesetzt. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Beurteilung dabei anhand einer Betrachtung erfolgt, die die vorherrschende bauliche Nutzung typisierend anhand der objektiven Umstände und Gegebenheiten erfasst. Besondere individuelle Empfindlichkeiten, gesundheitliche Dispositionen oder personenbezogene Eigenschaften bleiben insoweit außer Betracht. Ebenfalls erweist es sich als rechtsfehlerfrei, wenn der Beklagte die Zumutbarkeitsschwelle am Tag ausschließlich am Dauerschallpegel orientiert und nur in der Nacht neben dem Dauerschallpegel zudem zusätzlich auf das Maximalpegelkriterium (unter Beachtung der Pegelhäufigkeit) abstellt. Nachdem § 2 Abs. 2 FluglärmG für den Tageszeitraum ausschließlich auf die Höhe des Dauerschallpegels, nicht aber – kumulativ oder alternativ – auf ein Häufigkeits-Maximalpegelkriterium abhebt, ist bei der vom Beklagten angestellten orientierenden Herleitung der Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich aus dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm hierfür systematisch kein Raum. Die Zugrundelegung des äquivalenten Dauerschallpegels als zentrales Kriterium für den Lärmschutz am Tag 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. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – juris Rn. 399; BayVGH, U.v. 19.2.2014 – 8 A 11.40040 – juris Rn. 472). Der Dauerschallpegel hat sich in ständiger behördlicher und gerichtlicher Praxis als Kriterium für die Bewertung von Fluglärm bewährt. Da die Zahl und Höhe der Einzelschallereignisse in den Dauerschallpegel eingehen, ist er trotz des intermittierenden Charakters des Fluglärms hinreichend aussagekräftig, um das Maß der Belastung zu bestimmen. Die Heranziehung ergänzender Kriterien, hier insbesondere eines Häufigkeits-Maximalpegelkriteriums auch für

die Tagzeit ist vor dem Hintergrund der dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm zugrunde liegenden hinreichend aktuellen Erkenntnisse der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung nicht geboten (vgl. Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Januar 2021, § 6 Rn. 308 und 311). Der Beklagte konnte sonach ohne Rechtsfehler hiervon absehen und die Lärmschutzbelange der Klägerin auch in der vorliegenden Planungsentscheidung unter orientierender Heranziehung der Schwellenwerte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm als ausreichend erfasst ansehen. Dessen Grenzwerte decken nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts alle Schutzziele ab, die in der lärmmedizinischen Literatur diskutiert werden. Die Planfeststellungsbehörde ist im Interesse einer Verbesserung der Rechtssicherheit und der Verfahrensbeschleunigung grundsätzlich der Verpflichtung enthoben, bei der Bestimmung der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze Erkenntnissen der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung nachzugehen (U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – juris Rn. 182). Für die Bewertung von Fluglärm am Tag ist mithin der äquivalente Dauerschallpegel vorgegeben mit der gesetzlichen Folge, dass Anzahl und Höhe von Einzelschallereignissen für diesen Zeitraum rechtlich unerheblich sind. Diesem normativen Grundgedanken durfte der Beklagte auch vorliegend folgen und ihn der Herleitung der Zumutbarkeitsschwelle für den streitgegenständlichen Einzelfall zugrunde legen. Zudem hat das Bundesverwaltungsgericht bereits vor Inkrafttreten des novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) in ständiger Rechtsprechung den Verzicht auf die Heranziehung eines Maximalpegelkriteriums zur Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze für Fluglärm außerhalb der Nachtzeit gebilligt (U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – juris Rn. 399; B.v. 21.1.2008 – 4 B 50.07 – juris Rn. 10), was zudem auch in Übereinstimmung mit der Lärmschutzpraxis stand (BayVGH, U.v. 19.2.2014 – 8 A 11.40040 u.a. – juris Rn. 472). Innerhalb der Nachtzeit berücksichtigt der Beklagte entsprechend § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 lit. b FluglärmG mit dem dort angelegten Häufigkeits-Maximalpegelkriterium von 6 x 53 dB(A) den Schutz der Nachtruhe in hervorgehobener Weise. Anders als der über eine Mittelung berechnete äquivalente Dauerschallpegel gibt dieses Kriterium für die insoweit relevante Nachtzeit auch Aufschluss über die Zahl der Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle durch Einzelschallereignisse. Es ist damit geeignet, spezifische Akutwirkungen von Schall zu beschreiben und zu berücksichtigen. Damit geht folgerichtig einher, dass weder die Zahl der Überflüge mit Einzelschallpegeln unterhalb des Schwellenwertes von 53 dB(A) noch die Intensität von Einzelschallereignissen, die die Häufigkeitsgrenze von sechs Ereignissen unterschreiten, hierdurch Berücksichtigung finden. Dies ist allerdings von Rechts wegen nicht zu beanstanden, da in der aktuellen Lärmwirkungsforschung anerkannt ist, dass durch das hier verfügte, dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm entlehnte Häufigkeits-Maximalpegelkriterium von 6 x 53 dB(A) der Verhinderung des Auftretens von Aufwachreaktionen ausreichend Genüge getan wird (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Januar 2021, § 6 Rn. 309 f.). Damit ist es unerheblich, dass es in der Nacht zu einer nicht unerheblichen Zunahme der Flugbewegungen, prognostiziert für das Jahr 2027 auf 972 bzw. 1.200 im worst case, kommen wird, da im Mittel maximal vier Flugbewegungen pro Nacht, verteilt auf zwölf Flugrouten, stattfinden werden.

51
Eine Notwendigkeit, eine atypische Konstellation mit der Konsequenz der Festlegung anderer als der vom Beklagten herangezogenen Zumutbarkeitsschwelle nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG ergibt sich auch nicht aus einer besonderen Atypik bzw. Störwirkung von Hubschrauberlärm. Zwar ist es in der Rechtsprechung anerkannt, dass bei atypischen und vom Regelungsanspruch des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm nicht erfassten Situationen der spezialgesetzliche Charakter dieses Gesetzes die Planfeststellungsbehörde nicht hindert, Schutzanforderungen in ihr Lärmschutzkonzept einzubauen (vgl. BVerwG, U.v. 4.4.2012 – 4 C 8.09 – juris Rn. 184). Dies gilt, wie hier erst recht dann, wenn die Zumutbarkeitsschwelle für den Einzelfall orientierend aus dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm abgeleitet und festgesetzt wird. Der Beklagte hat vorliegend die besondere Störwirkung von Hubschrauberlärm gesehen und im Rahmen der Herleitung der maßgeblichen Schwellenwerte berücksichtigt. Er geht dabei sowohl mit Blick auf das Dauerschall- wie auch das Pegelhäufigkeitskriterium zutreffend davon aus, dass Hubschrauberfluglärm nach den einschlägigen Regelwerken zum Lärmschutz – ohne weitere notwendige Differenzierung – Fluglärm darstellt. Auch erkennt der Beklagte, dass Fluglärm, der von Hubschraubern ausgeht, teilweise zwar störender wahrgenommen wird, als Lärm von Flächenflugzeugen, andererseits typischerweise häufig mit hoheitlichen Aufgaben oder Aufgaben der Daseinsvorsorge, insbesondere Einsatz- und Rettungsflügen verbunden ist. Dies zugrunde gelegt, hat die Planfeststellungsbehörde angesichts der überragenden Bedeutung der durch das Vorhaben zugelassenen Hoheitsflüge sogar auch einen Wert von 62 dB(A) tags und 52 db(A) nachts für grundsätzlich vertretbar

erachtet, andererseits aber im Interesse der Lärmschutzbelange der Betroffenen die Zumutbarkeitsschwelle vorliegend bei 60 dB(A) tags und 50 dB(A) festgesetzt. Damit hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Bestimmung der Zumutbarkeitsschwellen erkannt und in ihre Abwägung eingestellt, dass Hubschrauberlärm andere Spezifika aufweist bzw. anders wahrgenommen werden kann wie dies bei Fluglärm, der von Flächenflugzeugen ausgeht, der Fall ist. Daraus folgt indes nicht in notwendiger Weise, dass der Beklagte ein eigenständiges Regelwerk zur Bewertung von Hubschrauberlärm im Rahmen seiner Einzelfallprüfung hätte entwickeln müssen. Zutreffend geht der Beklagte im Übrigen davon aus, dass Regelwerke aus dem Bereich des Fluglärms in den Schwellenwerten nicht maßgeblich zwischen den unterschiedlichen Lärmwirkungen von Flugzeug- und Hubschrauberlärm unterscheiden. Auch ist es schlüssig und nachvollziehbar, wenn der Beklagte darauf hinweist, dass der Umstand, dass an einem Flugplatz ausschließlich Hubschrauberflugverkehr stattfindet und damit entsprechend spezifische Lärmemissionen einhergehen, kein singuläres Phänomen ist, sondern dies insbesondere gerade auch an Landeplätzen an Kliniken und Krankenhäusern dauerhaft nutzungsspezifisch der Fall ist. In der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs und der erkennenden Kammer ist insbesondere auch für Hubschraubersonderlandeplätze an Kliniken und Krankenhäusern geklärt, dass eine fachplanungsrechtliche Praxis, die sich auch dann maßgeblich an den Werten des § 2 Abs. 2 FluglärmG als Ausdruck des aktuellen Stands lärmmedizinischer Erkenntnisse orientiert, wenn der betreffende Flugplatz vom Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm nicht erfasst wird, nicht zu beanstanden ist (BayVGH, B.v. 6.3.2024 – 8 ZB 22.1981 – juris Rn. 43; VG München, U.v. 28.6.2022 – M 31 K 20.5612 – juris Rn. 58 f.).

52
Zudem hat der Beklagte in Beachtung der Umstände des Einzelfalles diese vorliegend dadurch hinreichend gewürdigt, dass er als Regelung zum aktiven Fluglärmschutz in Gestalt einer Nebenbestimmung in A.IV.5.1 Satz 2 des verfügenden Teils des Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 8 Abs. 1 Satz 6 und 7 LuftVG angeordnet hat, dass An- und Abflüge über Wohngebiete abseits der festgelegten Flugrouten nur aus polizeieinsatztaktischen Gründen oder zur Gewährleistung der Flugsicherheit gestattet sind.

53
3.5 Auch geht die Klägerin im Weiteren mit ihrer Rechtsauffassung fehl, wonach es der Einholung eines lärmmedizinischen Gutachtens bedurft hätte. Zudem fehlt es insbesondere an einer Anwendbarkeit der DIN 18005.

54
In der Rechtsprechung ist bereits geklärt, dass die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005-1, auch soweit sie von der Landeplatz-Fluglärmleitlinie in Bezug genommen werden, allein Maßstäbe für die Berücksichtigung des Schallschutzes in der Bauleitplanung, gerade nicht aber für die Anwendung in (luftverkehrsrechtlichen) Planfeststellungsverfahren darstellen (vgl. ausdrücklich Nr. 1 Satz 1 bis 3 der DIN 18005-1 zu ihrem Anwendungsbereich; dazu aktuell BayVGH, B.v. 6.3.2024 – 8 ZB 22.1981 – juris Rn. 31; VG München, U.v. 28.6.2022 – M 31 K 20.5612 – juris Rn. 57). Hiervon geht auch der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss zutreffend aus.

55
Auch der angeregten Erholung eines lärmmedizinischen Gutachtens bedurfte es nicht. Die damit von der Klägerin insbesondere aufgeworfene Frage der besonderen Berücksichtigung der Lärmcharakteristika von Hubschrauberflugverkehr bedarf – ebenso wie die Frage, ob eine beachtliche neue wissenschaftlich-lärmmedizinische Erkenntnislage über die Wirkung von Fluglärm besteht – keiner (weiteren) behördlichen und gerichtlichen Aufklärung, sofern und soweit das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, wie hier aufgrund einer zutreffenden Einzelfallentscheidung des Beklagten, Anwendung findet. Diese Fragen sind ausschließlich im Rahmen und Wege einer anhand des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm durch das Gericht vorzunehmenden rechtlichen Bewertung zu beantworten. Einer medizinisch-sachverständigen Aufklärung und Bewertung sind sie somit – auch vorliegend – nicht zugänglich.

56
3.6 Auch die weiteren Rügen der Klägerin greifen nicht durch.

57
Die der lärmtechnischen Begutachtung zugrundeliegenden prognostizierte Zahl der Flugbewegungen und ihre Verteilung ist schlüssig und nachvollziehbar.

58
Es erschließt sich zwanglos, dass die Flugbewegungsverteilung am bisherigen Standort des Verkehrsflughafens … auf mit der DFS abgestimmten besonderen Flugverfahren beruht, während, hierzu flugbetrieblich gänzlich unterschiedlich, am Standort … grundsätzlich – von wenigen Ausnahmen (vgl. § 30 Abs. 1a Satz 2 LuftVG, § 23 Abs. 2 LuftVO) abgesehen – nach den dort bereits vorgeschriebenen An- und Abflugverfahren, die bisher schon für den Flugbetrieb der Bundespolizei gelten, verfahren werden wird. Es ist evident und einleuchtend, dass die bestehende Sondersituation, die sich am Standort des Verkehrsflughafens … für den dort grundsätzlich wesensfremden Hubschrauberflugbetrieb des Beklagten im Verhältnis zum diesen maßgeblich prägenden Flächenflugverkehr mit großen Luftfahrzeugen ergibt, auf den nunmehrigen Standort, einem bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz mit ausschließlich hoheitlichem Flugbetrieb durch die Bundespolizei, nicht ansatzweise übertragen lässt. Vor diesem Hintergrund begegnet es keinen Bedenken, wenn der Beklagte seiner lärmtechnischen Begutachtung und Bewertung den Flugbetrieb in der Weise zugrunde gelegt hat, wie er derzeit am Standort … bereits durch die Bundespolizei durchgeführt wird. Aus einer Verteilung der An- und Abflüge im Bestand ist hingegen keinerlei substantiierter weiterer Erkenntnisgewinn hinsichtlich der Flugbetriebsverteilung zu erwarten. Somit bedurfte es zur Bestimmung der Flugverkehrsverteilung im Prognosefall auch keiner Flugbuch- und Flugspurenauswertungen am bisherigen Standort.

59
An der Ermittlung der Zahl der Flugbewegungen durch den Beklagten bestehen zudem ebenfalls keine Bedenken. Letztlich liegt dem Vorgehen des Beklagten eine Trendprognose zugrunde, bei der er auf der Grundlage der bisherigen Flugbetriebszahlen der Polizeihubschrauberstaffel B. und der Bundespolizei den Hubschrauberflugverkehr am planfestgestellten Standort im Prognosefall ermittelt und diesen zur Ermittlung des prognostischen Fluglärms sehr konservativ mit insgesamt 6.500 Flugbewegungen, davon 972 bzw. 1.200 im worst case in der Nacht, angesetzt hat. Damit geht der Beklagte in der Auswirkungsprognose im Vergleich zum stärksten seit dem Jahr 2006 ermittelten Flugbetrieb mit insgesamt 4.664 Flugbewegungen im Jahr 2012 von einer Zunahme von insgesamt über 1.800 Flugbewegungen, nachts von 775 Flugbewegungen im bisher regulär aufkommensstärksten Jahr 2017 auf 1.200 Flugbewegungen aus. Dass er mit dieser ganz erheblichen Vermehrung des Hubschrauberflugverkehrs als Grundlage der Lärmauswirkungsprognose die Rechtspositionen der Klägerin falsch gewichtet hätte, ist nicht ersichtlich.

60
Die gewählte Betriebsrichtungsverteilung von 70 zu 30 folgt der lokalen Windrichtungsverteilung, die sich als langjähriges Mittel auf der Grundlage der Erkenntnisse, die im Jahr 2016 vom Deutschen Wetterdienst maßgeblich erhoben worden sind, für den Standort … ergeben haben und damit eine realistische Grundlage für die Verteilung auch der künftigen Flüge an diesem Flugplatz darstellt. Es ist anerkannt, dass zur prognostischen Berücksichtigung der Betriebsrichtungsverteilung die Realverteilung der Vergangenheit ermittelt wird und dabei insbesondere auf der Grundlage der Daten über die örtliche Windrichtungsverteilung verfahren werden kann. Der auf diese Weise langjährig gemittelte oder jedenfalls abgeschätzte Wert stellt die durchschnittliche Fluglärmbelastung in ihrer Verteilung grundsätzlich wirkungsgerecht dar (vgl. Fellenberg in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand 22. EL Januar 2021, § 6 Rn. 317). Die von der Klägerin stattdessen geforderte 100 zu 100-Verteilung ist bereits vor diesem Hintergrund nicht veranlasst. Dazu kommt, dass es auch und gerade den vom Beklagten herangezogenen technischen Regelwerken, namentlich der dem lärmtechnischen Gutachten maßgeblich zugrundeliegenden DIN 45684-1 „Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren“, an einer Vorgabe zur Ermittlung der Betriebsrichtungsverteilung fehlt. Entgegen der Auffassung der Klägerin ergibt sich eine solche im Übrigen auch nicht aus der Landeplatz-Fluglärmleitlinie mit rechtsverbindlicher Wirkung. Dieses von der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) herausgegebene und für einen Landeplatz mit den vorliegend prognostizierten Flugbewegungen zunächst zumindest dem Anwendungsbereich nach auch heranziehbare Regelwerk ist vorliegend mit Blick auf Adressat und Zielrichtung nicht einschlägig. Es handelt sich um eine technische Leitlinie ohne rechtliche Verbindlichkeit, die sich zum einen allein an die für den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden und mithin gerade nicht an die Fachplanungsbehörden richtet (vgl. z.B. VG München, U.v. 28.6.2022 – M 31 K 20.5612 – juris Rn. 57). Zum anderen erschließt sich insbesondere aus den Nr. 3.1 und 3.2 der Landeplatz-Fluglärmleitlinie, dass maßgebliche Zielrichtung dieses Regelwerks die schalltechnische Steuerung der Raumordnung und Städteplanung in den Fällen ist, in denen sich eine solche nicht bereits unmittelbar aus dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ergibt. Eine Maßgeblichkeit für fachplanerische Entscheidungen

misst sich die Richtlinie sonach vorliegend bereits selbst nicht zu; jedenfalls ist es von Rechts wegen nicht zu beanstanden, dass der Beklagte sich hieran für die prognostische Beurteilung der Betriebsrichtungsverteilung nicht notwendigerweise orientiert hat. Anders als die Betriebsrichtungsverteilung nach den tatsächlichen Anteilen führt eine 100 zu 100-Verteilung nicht dazu, den Flugbetrieb im Prognosefall realitätsnah zu erfassen und die damit verbundene Lärmbelästigung zutreffend abzubilden, sondern zu einer unrealistischen Überbewertung der Lärmbelastung, die sich einer Betrachtung nach Maximalpegelhäufigkeit annähert. Nachdem eine solche Vorgehensweise den prognostischen Luftverkehr folglich gerade nicht realistisch darzustellen vermag, sondern vielmehr einen Durchschnittstag mit ausschließlichem Flugbetrieb in eine Richtung mit der Folge einer bereits strukturellen Fehlgewichtung der Betriebsrichtungsverteilung simulierte, ist sie im Übrigen normativ auch weder im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm noch im untergesetzlichen Regelwerk hierzu vorzufinden (vgl. VG München, U.v. 23.10.2009 – M 24 K 08.4955 u.a. – juris Rn. 72 ff.). Nach alledem gilt: Soll sich die Ermittlung der Fluglärmbelastung durch Dauerschallpegel nicht in einer bloß rechnerisch-hypothetischen Betrachtung erschöpfen, so kann sie nicht losgelöst von den tatsächlichen Betriebsverhältnissen im maßgeblichen Bezugszeitraum erfolgen. Fluglärmberechnungen müssen nicht von der unrealistischen Annahme ausgehen, das Betriebssystem eines Flugplatzes werde in beide Betriebsrichtungen jeweils zu 100 Prozent genutzt (vgl. BVerwG. U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – juris Rn. 336; VGH BW, U.v. 4.6.2002 – 8 S 460/01 – juris Rn. 60). Dem Beklagten war es mithin nicht verwehrt, die nach den vorherrschenden Windverhältnissen vorhersehbare Verteilung der Flugbewegungen als Berechnungsparameter zu berücksichtigen und bei der Ermittlung des Dauerschallpegels auf die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres als Bezugszeitraum umzulegen (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006, aaO). Daran ändert auch die Möglichkeit nichts, dass Hubschrauberflugbetrieb auch in der Windrichtung möglich ist. Denn nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Beklagten findet der Flugbetrieb der Polizeihubschrauberstaffel B. grundsätzlich in der Weise statt, dass gegen den Wind gestartet und gelandet wird und somit auch aus tatsächlichen Gründen die maßgeblich meteorologisch radizierte Betrachtung der Betriebsrichtungsverteilung sachgerecht ist. Dies entspricht auch der gesetzlichen Bestimmung in Anhang SERA.3225 lit. d der VO (EU) Nr. 923/2012 i.V.m. § 23 LuftVO. Danach sind Luftfahrzeugführer verpflichtet, gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht aus Sicherheitsgründen, wegen der Ausrichtung der Piste oder aus Rücksicht auf den Flugbetrieb eine andere Richtung vorzuziehen ist. Dass hiervon nach § 23 Abs. 2 LuftVO – und für den Beklagten daneben auch nach § 30 Abs. 1a Satz 2 LuftVG – in Einzelfällen bei zwingender Notwendigkeit Ausnahmen möglich sind, ändert an der Validität einer auf das Regelflugverfahren ausgerichteten Flugbewegungs- und Betriebsrichtungsverteilungsprognose nichts.

61
Auch der Einwand, die Zahl der Übungsstunden für den Schwebeflug seien – ebenso wie die Anzahl der Flugbewegungen insgesamt – zu niedrig angesetzt worden, geht fehl. Die Lärmprognose legt für den Flugbetrieb die Bewegungszahlen zugrunde, die vom Beklagten hierzu nachvollziehbarer Weise prognostisch ermittelt wurden. Mit Blick auf die Stellungnahmen der Polizeihubschrauberstaffel B. zur Zahl der für sie erforderlichen jährlichen Übungsflüge hat der Beklagte in A.IV.5.4 des verfügenden Teils des Planfeststellungsbeschlusses jährlich eine Höchstzahl von 12 Übungs- und Trainingsflügen zu je einer Stunde festgelegt und hierzu werktägliche Betriebszeiten festgesetzt. Diese Beschränkung liegt so auch dem lärmtechnischen Gutachten zugrunde. Rechtliche Bedenken sind vor diesem Hintergrund nicht erkennbar.

62
Gleiches gilt für die Zugrundelegung der veröffentlichten Platzrunde sowie der Instrumentenflugrouten als Grundlage der Abwicklung des prognostischen Flugverkehrs am Standort … Es begegnet keinen Bedenken, wenn der Beklagte seiner lärmtechnischen Begutachtung und Bewertung den Flugbetrieb in der Weise zugrunde gelegt hat, wie er derzeit am Standort … bereits durch die Bundespolizei durchgeführt wird. Dass es dabei aus einsatztaktischen Gründen mit Blick auf die hoheitlichen Befugnisse des Beklagten nach § 30 LuftVG bzw. nach § 23 Abs. 2 LuftVO – jeweils bei Vorliegen zwingender Gründe – in Einzelfällen Ausnahmen geben mag, ändert nichts an der Beachtlichkeit der veröffentlichten bzw. verordneten An- und Abflugverfahren, deren regelfällige rechtliche Maßstäblichkeit sich aus § 22, § 23 Abs. 1 Nr. 1 LuftVO bei Flügen nach Sichtflugregeln und § 33 LuftVO bei Flügen nach Instrumentenflugregeln ergibt. Dass der Beklagte dabei die aufgrund ihres Ausnahmecharakters kaum prognostizierbaren Fälle, in denen von den veröffentlichten bzw. verordneten Verfahren vom Beklagten abgewichen wird, in seiner prognostischen Betrachtung unberücksichtigt gelassen hat, ist im Übrigen bereits aufgrund ihres äußerst geringen

quantitativen Umfangs von ca. zehn Einsätzen oder weniger im Jahr, bei denen es abweichend und sodann i.S.v. A.IV.5.1 Satz 2 des verfügende Teils des Planfeststellungsbeschlusses zum Überflug von Wohngebieten kommt, nicht zu beanstanden. Die entsprechende Kritik der Klägerin erschöpft sich im Übrigen in einer bloßen Behauptung einer gegenteiligen Praxis bei der Durchführung von An- und Abflügen nach Sichtflugregeln, der der Beklagte auch ausdrücklich entgegengetreten ist.

63
Auch die klägerische Kritik an einer gleichmäßigen Verteilung des Flugverkehrs über sieben Wochentage und einer Verteilung von 85 vH der Flüge im Tagzeitraum und lediglich 15 vH nachts führt auf keinen Fehler der Lärmprognose. Beide prognostischen Annahmen knüpfen an die in der Vergangenheit empirisch gewonnenen Erfahrungen an. Die Zahl der Nachtflüge in den Jahren seit 2006 bewegte sich in einem Bereich zwischen 15 vH und höchstens 21 vH, wobei ein Trend zu künftig deutlich mehr Nachtflugbewegungen nicht festzustellen war. Jedenfalls mit der Zugrundelegung von vorsorglich 1.200 jährlichen Flugbewegungen in der Nachtzeit hat der Beklagte seiner Bewertung einen ausreichend konservativen Ansatz zugrunde gelegt. Weshalb stattdessen eine Gleichverteilung der Flüge innerhalb von 24 Stunden mit der sodann von der Klägerin hieran abgeleiteten veränderten Verteilung von 67 vH tags und 33 vH nachts für den Prognosefall sachgerecht sein soll, erschließt sich nicht. Im Übrigen und auch unabhängig davon hat der Beklagte bei der lärmtechnischen Beurteilung vorsorglich ohnehin pauschal einen Ruhezeitenzuschlag von 3,6 dB(A) einbezogen und damit den Fluglärmschutz entsprechend mit einem deutlich erhöhten Gewicht in seine Abwägung eingestellt. Warum dies nicht ausreichend sein soll, hat die Klägerin nicht substantiiert aufgezeigt. Im Übrigen wird mit dem Ruhezeitenzuschlag von 3,6 dB(A) auch die von der Klägerin kritisierte Nichtanwendung der 3-Sigma-Regelung nach der Anlage zu § 3 FluglärmG, aufgrund derer sich eine Zunahme um höchstens 3 dB(A) – was einer Verdoppelung des Lärms entspricht – ergeben kann, zugunsten des Lärmschutzes gleichsam überkompensiert (vgl. VG München, U.v. 23.10.2009 – M 24 K 08.4955 u.a. – juris Rn. 75). Auch das entsprechende klägerische Monitum hierzu geht mithin ins Leere.

64
Ebenfalls greift die Kritik an der gewählten Korridorbreite der An- und Abflugverfahren von einheitlich 160 m nicht durch. Vielmehr orientiert sich die gewählte Vorgehensweise in nicht zu beanstandender Weise an Nr. 4.3.2 der DIN 45684-1, wonach bei der Berechnung eine (Teil-) Korridorbreite von 200 m nicht überschritten werden soll. Dass diese Annahme mit Blick auf die Möglichkeiten ausreichend präziser Flugnavigation unter Einsatz entsprechender aktueller technischer Gerätschaften durch erfahrene Besatzungen nicht realistisch wäre, zeigt die Klägerin mit ihrer pauschal gehaltenen Kritik hieran zur Überzeugung des Gerichts nicht auf. Gleiches gilt, wenn die Klägerin einwendet, die An- und Abflugstrecken nach Sichtflugregeln seien zu kurz gewählt und insgesamt für alle Verfahren nach Instrumenten- und Sichtflugregeln die Flughöhen ohne Begründung bestimmt worden. Der Beklagte hat den Fluglärm für den Bereich ermittelt, für den er mit Blick auf die ohne Rechtsfehler gesetzten Abwägungsschwellen von 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eine Aufklärungserheblichkeit angenommen hat. In diesem erforderlichen Umfang ist der Beklagte auch seiner Ermittlungspflicht nachgekommen, während es weiterer Ermittlungen jenseits der Abwägungsschwellen wegen fehlender Entscheidungserheblichkeit nicht bedurfte. Des Weiteren hat der Beklagte nach seinem auch insoweit nicht substantiiert bestrittenen Vortrag sowohl für den Sichtflug- als auch für den Instrumentenflugbetrieb die Flughöhen angesetzt, die sich aus den veröffentlichten bzw. verordneten An- und Abflugverfahren ergeben und die auch für den künftigen Flugbetrieb des Beklagten am Standort … Geltung beanspruchen. Ihre regelfällige gesetzliche Beachtlichkeit folgt, wie bereits ausgeführt, aus §§ 22 f. LuftVO und § 33 LuftVO.

65
Schließlich verfängt der Einwand gegen die der schalltechnischen Begutachtung zugrunde gelegte abschirmende Wirkung von Hochbauten nicht. Der Beklagte hat entsprechend der technischen Vorgabe in Nr. 5.3.7 der DIN 45684-1 ausschließlich bei Bodenlärmquellen die abschirmende Wirkung der geplanten Hochbauten berücksichtigt. Dies ist von Rechts wegen nicht zu beanstanden.

66
Auch hat der Beklagte zutreffend die Zusammensetzung des prognostischen Luftverkehrs anhand der Luftfahrzeuggruppen H 1.2 und H 2.1 der Tabelle 1 zur DIN 45684-1 berücksichtigt. Einer Berücksichtigung der in dieser Tabelle nicht vorgesehenen Luftfahrzeuggruppe H 2.2 für den Hubschrauber Airbus H225 „Super Puma“ mit einer MTOW von mehr als 10.000 kg bedurfte es entgegen der Auffassung der Klägerin

schon deshalb nicht, weil die Beschaffung dieses Fluggeräts durch die Bundespolizei nach den Erkenntnissen des Beklagten zum maßgeblichen Zeitpunktes des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht hinreichend konkret festgestanden hat. Nach den vom Beklagten zwischenzeitlich gewonnenen Erkenntnissen über den zukünftigen Einsatz dieses Fluggeräts durch die Bundespolizei, dessen Beschaffung erst im Jahr 2024 erfolgte, wird ein solcher nicht vor dem Jahr 2029 und damit außerhalb des Prognosehorizonts, am Standort … zudem nicht vor dem Jahr 2034 erfolgen. Ein etwaiges Ermittlungsdefizit wäre somit mit Blick auf diese Erkenntnisse, denen die Klägerin im Übrigen auch nicht substantiiert entgegengetreten ist, im Übrigen jedenfalls nicht erheblich für das Abwägungsergebnis und damit unbeachtlich, Art. 75 Abs. 1a Satz 1 BayVwVfG.

67
Dem Beklagten ist des Weiteren auch dadurch kein Ermittlungsdefizit unterlaufen, dass er für den künftigen Flugbetrieb maßgeblich auf das Hubschraubermuster EC 145 abgestellt hat, die Flugbewegungszahlen allerdings im Rahmen seiner Trendprognose auf der Grundlage der in der Vergangenheit mit früheren Luftfahrzeugmustern, insbesondere dem Muster EC 135, gewonnenen Erkenntnisse ermittelt hat. Nachvollziehbar und ohne substantiierten Widerspruch der Klägerin hat der Beklagte hierzu ausgeführt, dass es aufgrund des Musterwechsels von EC 135 zu EC 145 zu keinen erheblichen Unterschieden bei der Verkehrsprognose kommt. Beide Muster fallen bereits einheitlich unter die Gruppe H 1.2 der Tabelle 1 zur DIN 45684-1, sodass bei einer entsprechend zulässigen typisierenden prognostischen Betrachtung schon aus diesem Grund keine Bedenken gegen die Vorgehensweise des Beklagten bestehen. Zudem kann mit dem Muster EC 145 eine signifikante Nutzlaststeigerung erreicht werden, womit erheblich längere Einsatzzeiten und damit sogar auch eine nicht unerhebliche Verminderung an Flugbewegungen, insbesondere bisher verursacht durch Tankunterbrechung und damit zusammenhängende zusätzliche Flüge zum Standort, einhergehen.

68
Auch aus den in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entwickelten Maßstäben zu den Abwägungserfordernissen bei Flugplatzerweiterungen ergibt sich schließlich der von den Klägern behauptete Abwägungsmangel nicht (vgl. U.v. 16.3.2006 – 4 A 1001/04 – juris Rn. 278; U.v. 9.11.2006 – 4 A 2001/06 – juris Rn. 70). Danach ist bei wesentlichen Änderungen eines Flugplatzes, namentlich wenn das Flugaufkommen in Dimensionen hineinwächst, die das Gesicht des Platzes beträchtlich verändern, über die Betriebszeiten nicht nur des geänderten Anlagenteils, sondern des Flugplatzes insgesamt neu zu entschieden. Altbestand und Änderung können dann – insbesondere auch mit Blick auf den gebotenen Lärmschutz – nicht isoliert voneinander beurteilt werden. Vielmehr steht das Gesamtvorhaben in seiner geänderten Gestalt auf dem Prüfstand.

69
Es ist hier im Ergebnis nicht zu beanstanden, wenn der Beklagte eine Gesamtbetrachtung des Flugbetriebs für den Prognosefall angestellt hat und es dabei als notwendig, aber auch ausreichend erachtet hat, Beschränkungen nur bei dem Flugbetrieb der neu hinzukommenden Polizeihubschrauberstaffel B. vorzunehmen, in den Bestand des Betriebs der Bundespolizei allerdings nicht einzugreifen. Auch wenn sich, soweit ersichtlich, entsprechende Erwägungen weder in der Verfahrensakte noch unmittelbar im Planfeststellungsbeschluss im Detail finden, erschließt es sich für das Gericht gleichwohl im Lichte der in der mündlichen Verhandlung abgegebenen entsprechenden Erklärung des Beklagten noch ausreichend, dass er, letztlich dem Prioritätsgrundsatz und Aspekten des Vertrauensschutzes folgend, die Bewältigung der vom Vorhaben ausgehenden Immissionen allein im Regime des neu hinzukommenden Betriebs der Polizeihubschrauberstaffel gesucht und auch verortet hat. Maßgeblich ist, dass der Beklagte den im Prognosefall zu erwartenden Flugverkehr insgesamt, also unter Betrachtung des gesamten am Standort prognostisch stattfindenden Hubschrauberflugverkehrs sowohl der Bundespolizei als auch der Polizeihubschrauberstaffel des Beklagten untersucht und bewertet hat. Zudem ergibt sich aus A.III.2 des verfügenden Teils des Planfeststellungsbeschlusses auch ausdrücklich, dass der in der Vergangenheit zugelassene Betrieb der Fliegerstaffel der Bundespolizei und die hierfür geltenden Regelungen unberührt bleiben und der streitbefangene Planfeststellungsbeschluss nur für den durch die Änderung infolge des neu zugelassenen Flugbetriebs der Polizeihubschrauberstaffel B. gilt. Es ist jedenfalls im Abwägungsergebnis (Art. 75a Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) nicht zu beanstanden, wenn der Beklagte, gleichsam im Sinne einer „Geschäftsgrundlage“ für den neu hinzukommenden Flugbetrieb der Polizeihubschrauberstaffel B., die Bewältigung der Immissionskonflikte maßgeblich in diesem neu hinzukommenden Betriebssegment

ansiedelt. Denn es ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt, dass Gesichtspunkte der Priorität bei aufeinandertreffenden Nutzungen gerade auch im Vollzug des Luftverkehrsrechts eine maßgebliche Rolle spielen können (vgl. z.B. BVerwG, U.v. 18.11.2004 – 4 C 1/04 – juris Rn. 23). Solange und soweit es, wie hier, möglich ist, im Rahmen einer Gesamtbetrachtung den Konflikt planerisch allein durch Maßgaben und Beschränkungen des neu hinzukommenden Verkehrssegments zu erfassen und zu bewältigen, ist hiergegen von Rechts wegen jedenfalls im Ergebnis nichts zu erinnern. Der Beklagte hat es nachvollziehbarer Weise für nicht veranlasst erachtet, in den Genehmigungsbestand des zugelassenen Flugbetriebs der Bundespolizei einzugreifen, da Beschränkungen des Betriebs der Polizeihubschrauberstaffel B. im verfügten Umfang ausgereicht haben, um die notwendige Voraussetzung für dessen Zulassung zu schaffen. Damit hat er dem Grunde nach die der Bundesrepublik Deutschland als Trägerin der Bundespolizei auch in ihrer Rolle und Funktion als der Grundrechtbindung unterworfener Hoheitsträgerin zukommende Vertrauensposition an der Ausnutzung des ihr am Standort prioritär genehmigten Hubschrauberflugbetriebs bei seiner Abwägungsentscheidung gewürdigt und der streitigen Planfeststellung zugrunde gelegt. Zwar können sich öffentlich-rechtliche Körperschaften aufgrund der eigenen Bindung an Recht und Gesetz grundsätzlich nicht auf Vertrauensschutzbestimmungen berufen. Dies bedeutet jedoch umgekehrt nicht, dass die Bundesrepublik Deutschland kein abwägungsbeachtliches Interesse an einer verlässlichen und bestandssicheren Entscheidung des Beklagten bezüglich der ihr in der Vergangenheit erteilten luftverkehrsrechtlichen Anlagen- und Betriebserlaubnisse am Standort … haben würde (vgl. im zuwendungsrechtlichen Kontext z.B. BVerwG, U.v. 16.6.2015 – 10 C 15/14 – juris Rn. 20). Dass vor diesem Hintergrund mit der vom Beklagten getroffenen Abwägungsentscheidung über die Bewältigung der Immissionsbelange eine Rechtsbeeinträchtigung der Kläger gerade auch im gefundenen Abwägungsergebnis einherginge, hat sie zudem auch selbst bereits nicht substantiiert aufgezeigt.

70
Zudem musste sich dem Beklagten eine weitere Untersuchung auch der von sonstigen Verkehrsträgern im Gemeindegebiet der Klägerin ausgehenden Lärmimmissionen nicht aufdrängen. Mit der Rüge einer fehlenden Gesamtlärmbetrachtung zeigt die Klägerin keinen erheblichen Rechtsfehler auf. Bei der Bewertung der Störwirkung von Geräuschen kommt es grundsätzlich nicht auf die Gesamtbelastung, sondern allein auf die Lärmbeeinträchtigung an, die von dem zu errichtenden oder zu verändernden Vorhaben ausgeht. Eine Ermittlung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels – im Sinne einer summierten Lärmbelastung der Dauerschallpegel bei energetischer Addition – ist erst dann geboten, wenn wegen der in Rede stehenden Planung zusammen mit vorhandenen Vorbelastungen insgesamt eine Lärmbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dabei wird die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Wohngebiete grundsätzlich erst bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angenommen (BVerwG, B.v. 15.7.2022 – 7 B 16/21 – juris Rn. 13). Der vorhabenbedingte Immissionsbeitrag muss für die Entstehung oder Erhöhung der verfassungsrechtlich unzumutbaren Immissionsbelastung kausal sein. Dies muss substantiiert dargelegt sein oder sich der Behörde angesichts der konkreten Situation anderweitig aufdrängen (vgl. BVerwG, U.v. 20.5.1998 – 11 C 3.97 – juris Rn. 32). Nachvollziehbar führt der Beklagte hierzu aus, dass unter Heranziehung der Umgebungslärmkartierung nach dem Umweltatlas Bayern infolge der hier maßgeblich vom Schienenverkehr herrührenden bestehenden weiteren Schallimmissionen im Prognosefall bei energetischer Addition mit den dem Vorhaben zuzurechnenden Lärmimmissionen offensichtlich ausgeschlossen werden kann, dass sich der Gesamtlärmpegel im bewohnten Gemeindegebiet – soweit dieser nicht ohnehin bereits von der Anordnung passiven Schallschutzes i.S.v. A.IV.5.2 des verfügenden Teils des Planfeststellungsbeschlusses erfasst ist – im Nahbereich der vorgenannten grundrechtlich radizierten Schwellenwerte zur Gesundheits- und Eigentumsgefährdung bewegt. Der Beklagte konnte daher auf vertiefende Erwägungen und Untersuchungen zur Gesamtlärmthematik in der Planfeststellung verzichten.

71
3.7 Soweit die Klägerin erstmals im Schriftsatz vom 4. März 2020 auch konkret und substantiiert einen Verstoß gegen das Selbstgestaltungsrecht, insbesondere mit Blick auf den Ortsteil …, rügt und insoweit ein Abwägungsdefizit geltend macht, ist sie gemäß § 6 UmwRG präkludiert. Nach Ablauf der 10-Wochenfrist des § 6 Satz 1 UmwRG kann der Tatsachenvortrag zwar vertieft, der Prozessstoff als solcher jedoch nur unter den Voraussetzungen des § 6 Satz 2 bis 4 UmwRG, die hier nicht vorliegen, erweitert werden. Die nach Ablauf der zehnwöchigen Klagebegründungsfrist gemäß § 6 Satz 1 UmwRG vorgebrachten Erklärungen enthalten neuen Tatsachenvortrag, der nicht zu berücksichtigen ist.

72
Schließlich ist insgesamt zu beachten, dass das Gericht mit Rücksicht auf die dem Beklagten eingeräumte exekutiv-planerische Gestaltungsfreiheit, die in materieller Hinsicht die gesetzliche Ermächtigung zur luftverkehrsrechtlichen Fachplanung zum Inhalt hat, vorliegend lediglich prüft, ob die Bindungen rechtsstaatlicher Planung eingehalten sind. Das Gericht ist daher weder selbst zur Planung berufen noch hat es darüber zu entscheiden, ob mit einer anderen Planung den Belangen der Betroffenen gegebenenfalls besser hätte entsprochen werden können.

73
Das Gericht weist im Übrigen abschließend darauf hin, dass es die gesamten Ausführungen der Klägerin und des Beklagten zur Kenntnis genommen und zum Gegenstand seiner Beratung und Entscheidungsfindung gemacht hat, auch wenn es gegebenenfalls nicht jeden Detailaspekt des umfangreichen Vorbringens der Beteiligten ausdrücklich in den vorliegenden Entscheidungsgründen beschieden hat. Diese beziehen sich auf den wesentlichen schriftsätzlichen Vortrag und das maßgebliche Vorbringen in der mündlichen Verhandlung sowie die sich daraus ergebenden erheblichen tatsächlichen Umstände und rechtlichen Erwägungen, die die Kammer ihrer Entscheidung zugrunde gelegt hat.

74
Nach alledem hat die Klägerin weder den von ihr geltend gemachten Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses noch einen solchen auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit inne. Auch steht ihr kein Anspruch auf Ergänzung um weitere Schallschutzauflagen zu.

75
Die Klage war sonach mit der Kostenfolge des § 154 Abs. 1 VwGO abzuweisen.

76
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung folgt aus § 167 Abs. 1 Satz 1 VwGO i.V.m. §§ 708 ff ZPO.