

Titel:

Erfolgreiche Berufungszulassung: Lärmschutz im Zusammenhang mit einer luftfahrtrechtlichen Genehmigung (bezüglich eines Hubschraubersonderlandeplatzes)

Normenketten:

VwGO § 124 Abs. 2

FluglärmG § 2 Abs. 2

LuftVG § 6 Abs. 1 S. 1, Abs. 2

Leitsatz:

Es ist in der Rechtsprechung geklärt, dass die Genehmigungsbehörde anlässlich eines Antrags auf Erteilung einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigung, wenn die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze nicht normativ festgelegt ist, diese im Rahmen der Abwägung festzusetzen hat. Dabei kann sie sich an den Werten des § 2 Abs. 2 FluglärmG orientieren. (Rn. 43)

Schlagworte:

Berufungszulassungsantrag (abgelehnt), luftverkehrsrechtliche Genehmigung eines Hubschraubersonderlandeplatzes, Lärmschutz, Festsetzung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze im Rahmen der Abwägung, Berufungszulassungsantrag, Berufungszulassung, Luftverkehrsrecht, Hubschraubersonderlandeplatz, Hubschrauberlandeplatz, Planungsrecht, Fachplanungsrecht, Abwägung, luftverkehrsrechtliche Genehmigung, Lärm, Zumutbarkeit

Vorinstanz:

VG München, Urteil vom 28.06.2022 – M 31 K 20.5612

Tenor

- I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.
- II. Die Kläger tragen gesamtschuldnerisch die Kosten des Zulassungsverfahrens.
- III. Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 15.000 EUR festgesetzt.

Gründe

I.

1

Die Kläger wenden sich gegen die luftverkehrsrechtliche Genehmigung der Regierung von O. – Luftamt S. – für den Hubschraubersonderlandeplatz M. – Klinikum G. (Dachlandeplatz) – vom 5. Oktober 2020.

2

Die Kläger sind Miteigentümer des Grundstücks FINr. ... Gemarkung Gr. (H.straße ...). Der auf der Grundlage von § 6 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 LuftVG genehmigte Dachlandeplatz, der zusätzlich zu dem bestehenden Bodenlandeplatz genutzt werden soll, liegt von dem dort errichteten Wohnhaus der Kläger ungefähr 150 bis 170 Meter entfernt. Im Genehmigungsverfahren wurde u.a. eine schalltechnische Untersuchung des Dipl.-Ing. W. eingeholt (zuletzt in der Fassung vom 30. September 2019 [Behördenakte Bl. 684]; im Folgenden: schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019).

3

Das Verwaltungsgericht München hat die Klage der Kläger mit Urteil vom 28. Juni 2022 abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt: Die erforderliche Planrechtfertigung sei bei dem Vorhaben gegeben (Urteilsabdruck Rn. 18). Die fachplanerische Abwägungsentscheidung leide weder im Abwägungsvorgang noch im Abwägungsergebnis an die Kläger beschwerenden Rechtsfehlern; insbesondere sei das Recht der Kläger auf fehlerfreie Abwägung ihrer Belange als lärm betroffene Flugplatznachbarn nicht verletzt (Urteilsabdruck Rn. 27).

4

Gegen das ihnen am 22. August 2022 zugestellte Urteil haben die Kläger am 30. August 2022 einen Antrag auf Zulassung der Berufung gestellt. Mit am 24. Oktober 2022 (Montag) beim Verwaltungsgerichtshof eingegangenen Schriftsatz von diesem Tag haben sie den Antrag begründet.

II.

5

A. Der zulässige, insbesondere fristgerecht gestellte (vgl. § 124a Abs. 4 Satz 1 VwGO) und begründete (vgl. § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO) Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts vom 28. Juni 2022 hat keinen Erfolg. Die fristgerecht dargelegten und damit maßgeblichen (vgl. § 124a Abs. 5 Satz 2 VwGO) Gründe rechtfertigen nicht die Zulassung der Berufung aus einem der nach § 124 Abs. 2 VwGO geltend gemachten Gründe. Soweit die Kläger in ihrem Schriftsatz vom 17. Januar 2023 teilweise gänzlich neue, insbesondere gegen die schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019 gerichtete Rügen erheben, ist ihr Vorbringen aus Rechtsgründen unerheblich.

6

I. Die Berufung ist zunächst nicht wegen eines entscheidungserheblichen Verfahrensmangels i.S. des § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO zuzulassen. Das Verwaltungsgericht hat mit der Ablehnung des von den Klägern in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisantrags weder die ihm nach § 86 Abs. 1 VwGO obliegende Aufklärungspflicht noch ihren Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 103 Abs. 1 GG, § 108 Abs. 2 VwGO) verletzt. Die Ablehnung des Beweisantrags findet im Prozessrecht eine Stütze.

7

1. Liegen bereits Gutachten zu einer entscheidungserheblichen Tatsache vor, steht es nach § 98 VwGO in entsprechender Anwendung des § 412 Abs. 1 ZPO im Ermessen des Tatsachengerichts, ob es zusätzliche Sachverständigengutachten einholt (vgl. – auch zum Folgenden – BVerwG, B.v. 26.6.2020 – 7 BN 3.19 – NVwZ-RR 2020, 1093 = juris Rn. 5 f. m.w.N.). Das Tatsachengericht kann sich dabei ohne Verstoß gegen seine Aufklärungspflicht auf Gutachten oder gutachterliche Stellungnahmen stützen, die – wie hier mittelbar das Staatliche Hochbauamt M. 2 in Gestalt der schalltechnischen Untersuchung – eine Behörde im Verwaltungsverfahren eingeholt hat. Allein die Tatsache, dass eine Verwaltungsbehörde ein Gutachten in Auftrag gegeben hat, begründet als solche nicht die Vermutung mangelnder Objektivität des von ihr eingesetzten Sachverständigen und erlaubt nicht den Schluss, seine Erkenntnisse könnten im Rahmen der gerichtlichen Sachverhaltsermittlung nicht verwertet werden. Eine rechtsstaatliche Verwaltung ist ebenso wie die Gerichtsbarkeit an Recht und Gesetz gebunden und hat den Sachverhalt nach objektiven Maßstäben aufzuklären. Die von einer Verwaltungsbehörde bestellten Gutachter sind demgemäß – nicht anders als die entsprechend sachkundigen eigenen Bediensteten einer mit besonderem Sachverstand ausgestatteten Fachbehörde bzw. Fachabteilung – als objektiv urteilende Gehilfen der das öffentliche Interesse verfolgenden Verwaltungsbehörde und nicht als parteiische Sachverständige anzusehen. Dies gilt unabhängig vom Verfahrensstadium, denn die Verpflichtung der Behörde zur objektiven Amtsführung kennt insoweit keine Unterschiede. Ein Verfahrensmangel liegt in dieser Situation nur dann vor, wenn dem Tatsachengericht sich die Einholung eines weiteren Gutachtens hätte aufdrängen müssen, weil die vorliegenden Gutachten objektiv ungeeignet sind, ihm die für die richterliche Überzeugungsbildung notwendigen sachlichen Grundlagen zu vermitteln. Dies ist im Allgemeinen der Fall, wenn das vorliegende Gutachten auch für den nicht Sachkundigen erkennbare Mängel aufweist, etwa nicht auf dem allgemein anerkannten Stand der Wissenschaft beruht, von unzutreffenden tatsächlichen Voraussetzungen ausgeht, unlösbare inhaltliche Widersprüche enthält oder Anlass zu Zweifeln an der Sachkunde oder Unparteilichkeit des Sachverständigen gibt, ein anderer Sachverständiger über neue oder überlegenere Forschungsmittel oder größere Erfahrung verfügt oder wenn das Beweisergebnis durch substantiierten Vortrag eines der Beteiligten oder durch eigene Überlegungen des Gerichts ernsthaft erschüttert wird.

8

2. Entgegen der Auffassung der Kläger musste sich dem Verwaltungsgericht nicht die Einholung eines weiteren (Lärm-)Gutachtens aufdrängen.

9

a) Soweit die Kläger zunächst beanstanden (Begründung des Zulassungsantrags Rn. 17), der Ersteller der schalltechnischen Untersuchung habe an der mündlichen Verhandlung auf Seiten des Beklagten

teilgenommen und sei befragt worden, ohne geladen worden zu sein, erschließt sich dem Senat nicht, weshalb hieraus die objektive Ungeeignetheit seines Gutachtens folgen soll.

10

b) Das Gleiche gilt, soweit die Kläger sich dagegen wenden (vgl. Begründung des Zulassungsantrags Rn. 18), dass das Verwaltungsgericht die die Untersuchung in der mündlichen Verhandlung ergänzenden Ausführungen des Sachverständigen in die Entscheidungsfindung hat einfließen lassen.

11

In diesem Zusammenhang haben die Kläger im Übrigen auch nicht dargelegt, dass das Verwaltungsgericht ihren Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt hat. Es war für sie nicht überraschend, dass der Sachverständige W. auf Seiten des Beklagten an der mündlichen Verhandlung zur Erläuterung seiner schalltechnischen Untersuchung teilnahm. Sie mussten vielmehr aufgrund ihres eigenen Verhaltens damit rechnen, hatten sie doch zur Begründung ihrer Klage nicht zuletzt geltend gemacht, die schalltechnische Untersuchung sei „mängelbehaftet“ (vgl. Schriftsatz an das Verwaltungsgericht vom 8.2.2021 Rn. 50). In der Begründung des Zulassungsantrags haben die Kläger ferner nicht ausgeführt, was sie zu den mündlichen Ergänzungen vorgetragen hätten. Um sich auf den Verfahrensfehler zu berufen zu können, hätten die Kläger weiterhin alle zumutbaren und nach Lage der Dinge abzuverlangenden Anstrengungen unternehmen müssen, um sich Gehör zu verschaffen und einen drohenden Gehörsverstoß abzuwenden (vgl. BVerwG, B.v. 20.4.2017 – 2 B 69.16 – Buchholz 235.1 § 52 BDG Nr. 8 = juris Rn. 12). Die Kläger haben ausweislich der Niederschrift über die mündliche Verhandlung indes weder die Vertagung (§ 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 227 ZPO) der mündlichen Verhandlung noch einen Schriftsatznachlass (§ 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 283 ZPO) beantragt.

12

c) Die Kläger legen in der Begründung ihres Zulassungsantrags auch nicht dar, dass das Verwaltungsgericht ein weiteres Gutachten hätte einholen müssen, weil die schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019 von einer zu niedrigen Anzahl an Flugbewegungen ausgeht.

13

aa) Nach Auffassung des Verwaltungsgerichts ist die im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung angestellte Prognose der auf dem Dachlandeplatz zu erwartenden Flugbewegungen, die die Genehmigungsbehörde ihrer Prüfung zugrunde gelegt hat (vgl. Genehmigung vom 5. Oktober 2020 S. 33 ff.), nicht zu beanstanden (Urteilsabdruck Rn. 35).

14

bb) Die Kläger bemängeln an der Untersuchung, dass ihr „nur eine geringe Anzahl an Einsätzen mit Patienten“ zugrunde liegt; sie sprechen insoweit von einem diametralen Widerspruch (vgl. Begründung des Zulassungsantrags Rn. 25).

15

Allerdings ergibt eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Untersuchung, dass die Kläger von einer unzutreffenden Vorstellung eines „normalen“ Einsatzes des Intensivtransporthubschraubers Ch. M. (ITH CH MUC) ausgehen (vgl. Begründung des Zulassungsantrags Rn. 27). Bereits in den Jahren 2014 bis 2018 stand der Zahl der Starts von ITH CH MUC eine deutlich geringere Zahl an „Landungen mit Patient“ gegenüber (vgl. schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019 Tab. 1). Beispielsweise sind für das Jahr 2014 insgesamt 1.217 Starts, aber nur 240 „Landungen mit Patient“ festgehalten; die weiteren 977 Landungen von ITH CH MUC waren solche „ohne Patient“. Offensichtlich führt die weit überwiegende Zahl der Einsätze von ITH CH MUC also nicht zu dem Transport eines Patienten zum Klinikum G., was sich ohne Weiteres damit erklärt, dass ITH CH MUC zwar dort stationiert ist, aber seine Aufgabenstellung nicht auf den Transport von Patienten an das Großklinikum beschränkt ist (vgl. schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019 S. 7). Wenn ITH CH MUC einen Patienten zu einem anderen Klinikum transportiert, ist damit jedenfalls in aller Regel keine „Landung mit Patient“ am Klinikum G. verbunden. Soweit die Kläger in der Begründung des Zulassungsantrags (Rn. 24 f.) auf die Aussage in der schalltechnischen Untersuchung hinweisen, bei den Einsätzen von ITH CH MUC handele es sich überwiegend um Transporte schwerstkranker Patienten (a.a.O.), übersehen sie, dass dort nicht ausschließlich von Transporten nach Gr. die Rede ist.

16

Flüge, die bislang zu einer „Landung ohne Patient“ geführt haben, werden auch bei dem Betrieb des Dachlandeplatzes zu einer solchen führen. Konsequenterweise entsprechen etwa die in Tabelle 3 der schalltechnischen Untersuchung vom 30. September 2019 für das Jahr 2014 genannten (200 + 40 =) 240 Starts „zum Boden“ und die dort in Tabelle 4 für das Jahr 2014 genannte Zahl von 240 Landungen „vom Dach“ der in der für das Jahr 2014 festgestellten Anzahl der „Landungen mit Patient“ in Tabelle 1.

17

Soweit die Kläger in der Begründung des Zulassungsantrags (Rn. 32) auf das (hypothetische) Verhältnis von Landungen auf dem Dachlandeplatz zu allen Landungen am Standort Gr. in den Jahren 2014 bis 2018 abstellen und deshalb das Verhältnis bezogen auf das Prognose 2028 beanstanden, lassen sie außer Acht, dass die Prognose auch weitere Entwicklungen in den Blick nimmt (vgl. schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019 S. 20 ff.).

18

d) Soweit die Kläger sich in der Begründung des Zulassungsantrags (Rn. 33 bis 40) mit der Prognose der Flugbewegungen bezogen auf das Jahr 2028 beschäftigen, bestreiten sie insbesondere, dass das Verwaltungsgericht die „Kontrollrechnung“ vor der Urteilsverkündung durchgeführt hat. Sie hätten allerdings darlegen müssen, dass das unter der Annahme einer Zunahme der Flugbewegungen von 0,75 Prozent pro Jahr berechnete Ergebnis unzutreffend ist. Nur dann hätte Anlass zu einer weiteren Begutachtung bestanden.

19

e) Auch mit ihren Ausführungen zur Erfassung der Transplantationsflüge (Begründung des Zulassungsantrags Rn. 41 bis 54) dringen die Kläger nicht durch.

20

Das Verwaltungsgericht verweist in dem angegriffenen Urteil darauf, die Vertreterin des Beklagten habe in der mündlichen Verhandlung klargestellt, dass Transplantationsflüge in der Genehmigung als Patienteneinsätze erfasst seien (Urteilsabdruck Rn. 38; vgl. auch die Niederschrift über die mündliche Verhandlung S. 6). Der Sache nach unterstellen die Kläger in der Begründung des Zulassungsantrags dem Beklagten, insoweit bewusst die Unwahrheit gesagt zu haben, und dem Verwaltungsgericht, auf eine Lüge hereingefallen zu sein. Soweit sie insoweit auf die Definitionen von „Patienteneinsätzen“ und „Nichtpatienteneinsätzen“ (vgl. schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019 S. 15) abstellen, ist ihnen zwar zuzugeben, dass Transplantationsflüge weder von der einen noch von der anderen erfasst sind, weil beide davon ausgehen, dass bei einem Einsatz (zeitweise) ein Patient transportiert wird. Allerdings betont bereits die Genehmigung vom 5. Oktober 2020 (S. 39), dass grundsätzlich alle Flugbewegungen mit dem Start/Ziel Klinikum G. erfasst sind. Dort sind auch Tank- und Wartungsflüge angesprochen, die ebenfalls von den Definitionen von Einsätzen erfasst sind. Zudem dürfte es auch Starts vom Klinikum geben, die – etwa weil der ins Auge gefasste Patient bereits verstorben ist – nicht zu einem Patiententransport führen bzw. geführt haben.

21

f) Die Einwände der Kläger gegen die in der schalltechnischen Untersuchung angenommene Zunahme der Flüge um 0,75 Prozent pro Jahr bleiben ebenfalls ohne Erfolg. Insoweit ist zu berücksichtigen, dass diese Annahme, mit der eine zukünftige Entwicklung in den Blick genommen werden soll, eine gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbare Prognose ist. Die gerichtliche Überprüfung beschränkt sich darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. etwa BVerwG, U.v. 25.5.2023 – 7 A 7.22 – NVwZ 2023, 1733 = juris Rn. 55). Davon ausgehend haben die Kläger die Richtigkeit der Prognose nicht zu erschüttern vermocht. Soweit sie eine Begründung für Abweichungen von den bisherigen Steigerungsraten fordern, gehen sie nicht darauf ein, dass, worauf das Verwaltungsgericht Bezug nimmt, die schalltechnische Untersuchung und daran anknüpfend der Genehmigungsbescheid gerade eine solche geben. So stellt der Genehmigungsbescheid auf Entwicklungen in der Krankenhauslandschaft ab und führt sogar ausdrücklich an, „dass ansonsten erforderliche Patientenverlegungen – auch mittels Hubschrauber – reduziert werden könnten“ (Genehmigung vom 5. Oktober 2020 S. 36). Soweit die Kläger auf eine Zunahme von Fahrradunfällen abstellen, handelt es sich offensichtlich um eine Behauptung ins Blaue hinein, zumal unklar bleibt, weshalb Fahrradunfälle gerade in einer Großstadt zu einer deutlichen Steigerung von Rettungshubschraubereinsätzen führen sollen.

22

II. Die Berufung ist auch nicht wegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) zuzulassen.

23

1. Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit eines verwaltungsgerichtlichen Urteils i.S.v. § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO sind gegeben, wenn ein einzelner tragender Rechtssatz oder eine erhebliche Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten derart in Frage gestellt wird, dass ein Erfolg der angestrebten Berufung nach den Erkenntnismöglichkeiten des Zulassungsverfahrens möglich erscheint (vgl. etwa BVerfG, B.v. 20.12.2010 – 1 BvR 2011/10 – NVwZ 2011, 546 = juris Rn. 19; B.v. 18.3.2022 – 2 BvR 1232/20 – NVwZ 2022, 789 = juris Rn. 23 m.w.N.; BVerwG, B.v. 10.3.2004 – 7 AV 4/03 – NVwZ-RR 2004, 542 = juris Rn. 8 f.). Es reicht nicht aus, wenn Zweifel lediglich an der Richtigkeit einzelner Rechtssätze oder tatsächlicher Feststellungen bestehen, auf welche das Urteil gestützt ist. Diese müssen vielmehr zugleich Zweifel an der Richtigkeit des Ergebnisses begründen (vgl. BayVGh, B.v. 16.5.2023 – 8 ZB 22.2586 – juris Rn. 18 m.w.N.). Zweifel an der Richtigkeit einzelner Begründungselemente schlagen dann nicht auf das Ergebnis durch, wenn das angefochtene Urteil sich offensichtlich aus anderen Gründen als richtig darstellt (vgl. BVerfG, B.v. 9.6.2016 – 1 BvR 2453/12 – NVwZ 2016, 1243 = juris Rn. 17; BVerwG, B.v. 10.3.2004 – 7 AV 4.03 – NVwZ-RR 2004, 542 = juris Rn. 9; BayVGh, B.v. 12.12.2019 – 8 ZB 18.547 – juris Rn. 20). Das Darlegungsgebot des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO erfordert eine substantiierte Auseinandersetzung mit der erstinstanzlichen Entscheidung (vgl. BayVGh, B.v. 13.9.2023 – 8 ZB 23.54 – KommJur 2023, 434 = juris Rn. 6).

24

2. Die Kläger begründen das Vorliegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit des Urteils zunächst (Begründung des Zulassungsantrags Rn. 70 f.) mit der angeblich mangelhaften Sachaufklärung. Damit können sie schon deshalb keinen Erfolg haben, weil die entsprechende Verfahrensrüge – wie oben ausgeführt – unbegründet ist (vgl. etwa SächsOVG, B.v. 30.1.2023 – 6 A 773/20 – juris Rn. 16 m.w.N.).

25

3. Auch die Ausführungen der Kläger zu der behaupteten unzureichenden Berücksichtigung ihrer Lärmschutzbelange (vgl. Begründung des Zulassungsantrags ab Rn. 72) führen nicht auf ernstliche Richtigkeitszweifel.

26

a) Das Verwaltungsgericht hat entschieden, dass 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 im Ergebnis nicht zu beanstanden ist (Urteilsabdruck Rn. 56). Die maßgebliche Heranziehung der Werte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sei hier jedenfalls im Ergebnis sachgerecht, zumal sie in einem zweiten Schritt durch die Genehmigungsbehörde auch anhand einer Einzelfallbetrachtung der konkreten Umstände hinterlegt worden seien (vgl. Genehmigung vom 5.10.2020 S. 59 ff.).

27

b) Die Kläger stimmen in der Begründung des Zulassungsantrags (Rn. 76) zunächst der Auffassung des Verwaltungsgerichts zu, keines der vorhandenen Regelwerke sei unmittelbar einschlägig, so dass die maßgeblichen Grenzwerte einzelfallbezogen herzuleiten seien (vgl. Urteilsabdruck Rn. 57).

28

c) Die Kläger bringen sodann vor, „selbstverständlich“ hätten bei der einzelfallbezogenen Herleitung nicht nur das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG), sondern auch die TA-Lärm und die Landeplatz-Fluglärmleitlinie herangezogen werden müssen (Begründung des Zulassungsantrags Rn. 77). Zu welchem – ihnen günstigeren – Ergebnis die von ihnen befürwortete Heranziehung der letztgenannten Regelwerke hätte führen müssen, lassen sie offen (vgl. insbesondere a.a.O. Rn. 86).

29

aa) Das Verwaltungsgericht hat zur Begründung seiner Auffassung, hinsichtlich der Beurteilung der Zumutbarkeitsschwelle seien im Rahmen der Abwägung die grundsätzlichen Wertungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm übertragbar, darauf hingewiesen, bei der Beurteilung der nachteiligen Wirkungen des Lärms seien die hinreichend gesicherten Kenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu beachten und die Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm gäben die Ergebnisse der aktuellen

Lärmwirkungsforschung wieder (Urteilsabdruck Rn. 58). Dieser Ansatz entspricht der Rechtsprechung des Senats (vgl. BayVGh, B.v. 10.9.2015 – 8 ZB 15.833 – juris Rn. 11; auch schon BayVGh, B.v. 25.6.2014 – 8 CS 13.1827 – BeckRS 2014, 53540 Rn. 24). Auch in seinem Urteil vom 23. August 2012 zu einem Sonderflughafen hat der Senat ausgeführt, selbst bei unterstellter Unanwendbarkeit der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG könne sich die fachplanungsrechtliche Praxis an diesen Werten als Ausdruck des aktuellen Stands lärmmedizinischer Erkenntnisse orientieren (BayVGh, U.v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 u.a. – ZUR 2012, 691 = juris Rn. 106; zur Verweisung im damaligen § 8 Abs. 1 Satz 4 LuftVG auf § 2 Abs. 2 FluglärmG s. a.a.O. juris Rn. 96 ff.; insoweit ablehnend etwa Wysk in Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, § 15 Rn. 76). Soweit die Kläger hiergegen unter Hinweis auf den Zweck des Fluglärmschutzgesetzes argumentieren (Begründung des Zulassungsantrags Rn. 82), gehen sie schon nicht darauf ein, dass die Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG über das Luftverkehrsgesetz auch Bedeutung für die Genehmigung von Flugplätzen erlangen können (vgl. § 8 Abs. 1 Satz 3, Satz 9 LuftVG).

30

bb) Eine substantiierte Auseinandersetzung mit den umfangreichen Ausführungen des Verwaltungsgerichts dazu, weshalb es der Landeplatz-Fluglärmeleitlinie keine erhebliche Bedeutung beimisst, insbesondere dass sie „kein für die sich hier stellenden Fragen der Grenzwertbestimmung von Fluglärm [...] (unmittelbar) einschlägiges und verbindliches Regelwerk“ ist (Urteilsabdruck Rn. 57), enthält die Begründung des Zulassungsantrags nicht.

31

Der Senat hat in seinem Beschluss vom 10. September 2015, auf den die Kläger in diesem Zusammenhang im Wesentlichen verweisen (Begründung des Zulassungsantrags Rn. 84), zwar davon gesprochen, dass die Landeplatz-Fluglärmeleitlinie „einschlägig“ sei (BayVGh, B.v. 10.9.2015 – 8 ZB 15.833 – juris Rn. 12). In dem Beschluss hat der Senat aber bei näherer Betrachtung nicht entschieden, dass dieses Regelwerk den maßgeblichen Rahmen für die Zulassung von Flugplätzen bildet (bilden muss), die wegen der fehlenden Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 FluglärmG nicht dem Fluglärmschutzgesetz unterliegen. So ist der Hinweis darauf, die Landeplatz-Fluglärmeleitlinie sei „einschlägig“, vor allem als Begründung dafür zu sehen, dass die „LAI-Freizeitlärmrichtlinie“ auf die damals zu beurteilende luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes für Luftsportgeräte nicht anwendbar ist; der Senat stellte auch klar, dass er lediglich auf die „Zielstellung“ des Regelwerks abstellt. Zudem wurde im damaligen Fall zwar die Begutachtung auf der Grundlage der Landeplatz-Fluglärmeleitlinie vorgenommen; sie orientierte sich aber „an den Bestimmungen des Fluglärmschutzgesetzes, insbesondere an den in § 2 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG festgesetzten Werten für die Lärmschutzzonen“ (BayVGh, B.v. 10.9.2015 – 8 ZB 15.833 – juris Rn. 13), also gerade nicht an den auf die Tageszeit bezogenen Orientierungswerten nach DIN 8005 Teil 1 Beiblatt 1, auf die die Landeplatz-Fluglärmeleitlinie – im Übrigen unter der Überschrift „Bauleitplanung“ – Bezug nimmt.

III.

32

Das Vorliegen des Zulassungsgrunds der besonderen tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO) haben die Kläger nicht hinreichend dargelegt.

33

Besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten i.S. des § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO weist eine Rechtssache auf, wenn die Beantwortung der für die Entscheidung erheblichen Fragen in tatsächlicher Hinsicht voraussichtlich das durchschnittliche Maß an nicht unerheblich überschreitenden Schwierigkeiten bereitet, wenn sie sich also wegen der Komplexität und abstrakten Fehleranfälligkeit aus der Mehrzahl der verwaltungsgerichtlichen Verfahren heraushebt und die im Zulassungsverfahren kursorische Prüfung der Prüfung anhand des verwaltungsgerichtlichen Urteils keine Prognose über den voraussichtlichen Ausgang des Rechtsstreits zulässt (BayVGh, B.v. 24.1.2023 – 8 ZB 22.1783 – juris Rn. 47).

34

In den Rn. 87 bis 89 der Begründung des Zulassungsantrags bleibt letztlich bereits unklar, weshalb die Kläger von derartigen Schwierigkeiten ausgehen. Auf der Grundlage ihres Vorbringens ist die Auffassung des Verwaltungsgerichts, die schalltechnische Untersuchung vom 30. September 2019 reiche zur Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmbelastung aus, jedenfalls nicht „fragwürdig“ oder nicht nachvollziehbar. Im Übrigen benennen die Kläger eher Maßstäbe, deren Anwendung auf den konkreten Fall indes unterbleibt.

IV.

35

Die Berufung ist nicht wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache nach § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO zuzulassen.

36

1. Grundsätzliche Bedeutung hat eine Rechtssache nur, wenn eine konkrete, über den Einzelfall hinausgehende Rechts- oder Tatsachenfrage für die Entscheidung des Rechtsstreits erheblich, bislang höchststrichterlich oder obergerichtlich nicht geklärt ist und im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsprechung oder der Fortentwicklung des Rechts einer berufsgerichtlichen Klärung bedarf (vgl. BayVGh, B.v. 8.5.2023 – 8 ZB 22.2287 – juris Rn. 34). Dementsprechend verlangt eine den Anforderungen des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO genügende Darlegung der rechtsgrundsätzlichen Bedeutung, dass eine konkrete Tatsachen- oder Rechtsfrage formuliert und aufgezeigt wird, weshalb die Frage im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsprechung oder der Fortentwicklung des Rechts klärungsbedürftig und entscheidungserheblich (klärungsfähig) ist. Ferner muss dargelegt werden, worin die allgemeine, über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung dieser Frage besteht (vgl. BayVGh, B.v. 4.10.2022 – 8 ZB 22.1193 – juris Rn. 40).

37

2. Dem genügt das Vorbringen der Kläger nicht.

38

Die Kläger werfen in der Begründung des Zulassungsantrags (Rn. 92) zwar die folgenden Fragen auf:

39

„1. Darf bei der Bewertung des angemessenen Schutzes der Nachbarschaft vor Fluglärm bei der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung nach § 6 LuftVG alleine auf die Werte in § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG) abgestellt werden?

40

2. Ist die Landesplatz-Fluglärmleitlinie für Hubschrauber-Sonderlandeplätze, die wegen der fehlenden Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 FluglSchG nicht dem FluglärmSchutzgesetz unterliegen, einschlägig?

41

3. Welche Immissionswerte muss ein Hubschrauber-Sonderlandeplatz bei einer umliegenden Wohnbebauung einhalten?“

42

Sie beschränken sich im Folgenden aber auf die Behauptung, es handele sich um klärungsbedürftige und klärungsfähige Rechtsfragen (Begründung des Zulassungsantrags Rn. 93), ohne dies näher zu begründen.

43

Im Übrigen ist in der Rechtsprechung geklärt, dass die Genehmigungsbehörde anlässlich des Antrags auf Erteilung einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigung, wenn die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze (Zumutbarkeitsschwelle) nicht normativ festgelegt ist, diese im Rahmen der Abwägung festzusetzen hat (BayVGh, U.v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 u.a. – ZUR 2012, 691 = juris Rn. 91; OVG RhPf, U.v. 8.7.2009 – 8 C 10399/08 – NuR 2009, 882 = juris Rn. 119). Die Festlegung ist damit eine Frage des Einzelfalls. Insbesondere hat der Senat darüber hinaus bereits entschieden, dass sich die fachplanungsrechtliche Praxis auch dann an den Werten des § 2 Abs. 2 FluglärmG als Ausdruck des aktuellen Stands lärmmedizinischer Erkenntnisse orientieren können, wenn ein Flugplatz – wie hier der in Rede stehende Dachlandeplatz – vom FluglärmSchutzgesetz nicht erfasst wird (BayVGh, U.v. 23.8.2012 – 8 B 11.1608 u.a. – ZUR 2012, 691 = juris Rn. 106; vgl. auch BayVGh, B.v. 25.6.2014 – 8 CS 13.1827 – BeckRS 2014, 53540 Rn. 24; B.v. 10.9.2015 – 8 ZB 15.833 – juris Rn. 11; in diese Richtung wohl auch OVG RP, U.v. 8.7.2009 – 8 C 10399/08 – NuR 2009, 882 = juris Rn. 119). Es ist nicht ersichtlich, dass sich im Zusammenhang mit der erforderlichen Beurteilung im Einzelfall Fragen von grundsätzlicher Bedeutung stellen.

44

Es ist ferner daran zu erinnern, dass das Verwaltungsgericht in dem angegriffenen Urteil ausführt (Urteilsabdruck Rn. 56), dass das Luftamt die Werte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (zwar)

„maßgeblich“ herangezogen hat, sie aber „in einem zweiten Schritt durch die Genehmigungsbehörde auch anhand einer Einzelfallbetrachtung der konkreten Umstände hinterlegt wurden“ (vgl. die Genehmigung vom 5. Oktober 2020 S. 59 ff.).

V.

45

Die Berufung ist schließlich nicht wegen Divergenz zuzulassen.

46

Der Zulassungsgrund des § 124 Abs. 2 Nr. 4 VwGO ist dann hinreichend dargelegt, wenn der Rechtsmittelführer einen inhaltlich bestimmten, die angefochtene Entscheidung tragenden abstrakten Rechtssatz benennt, mit dem die Vorinstanz einem von einem anderen in § 124 Abs. 2 Nr. 4 VwGO genannten Gericht aufgestellten entscheidungstragenden Rechtssatz ausdrücklich oder konkludent widersprochen hat; die divergierenden Rechtssätze müssen einander gegenübergestellt und die entscheidungstragende Abweichung muss darauf bezogen konkret herausgearbeitet werden (vgl. nur BayVGh, B.v. 25.4.2022 – 8 ZB 21.3252 – juris Rn. 19).

47

Diesen Anforderungen genügt die Begründung des Zulassungsantrags nicht. Wie bereits ausgeführt hat der Senat in dem Beschluss vom 10. September 2015 nicht entschieden, dass die Landeplatz-Fluglärmleitlinie den maßgeblichen Rahmen für die Zulassung von Flugplätzen bildet (bilden muss), die wegen der fehlenden Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 FluglärMG unterliegen. Infolgedessen weicht das Verwaltungsgericht, soweit es ausführt, eine Heranziehung der Landeplatz-Fluglärmleitlinie sei „keineswegs zwingend“ (Urteilsabdruck Rn. 57), nicht von diesem Beschluss ab, zumal im damaligen Fall – wie ebenfalls schon erwähnt – zwar die Begutachtung auf der Grundlage der Landeplatz-Fluglärmleitlinie vorgenommen wurde, sie sich aber „an den Bestimmungen des Fluglärmschutzgesetzes, insbesondere an den in § 2 Abs. 1 Satz 2 FluglärMG festgesetzten Werten für die Lärmschutzzonen“ orientierte (BayVGh, B.v. 10.9.2015 – 8 ZB 15.833 – juris Rn. 13).

48

B. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2, § 159 Satz 2 VwGO.

49

Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf § 63 Abs. 2 Satz 1, § 47 Abs. 3, Abs. 1 Satz 1, § 52 Abs. 1 GKG. Der Senat folgt dem Ansatz des Verwaltungsgerichts, gegen den die Beteiligten keine Einwände erhoben haben.

50

Mit der Ablehnung des Zulassungsantrags wird das Urteil des Verwaltungsgerichts rechtskräftig (vgl. § 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO).

51

Dieser Beschluss ist unanfechtbar.