

Landtag Brandenburg
Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft

14410 Potsdam

E-Mail: nina.jarass@sammlerusinger.com

Öffentliche Anhörung am 18.04.2013 im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landtags Brandenburg zum Antrag der Fraktion der CDU „Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“

– Drucksache 5/6686 (Neudruck) –

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und Teilnahme an der Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft. Zu den rechtlichen Aspekten des vorstehend genannten Antrags nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Kurzfassung

Die vorgeschlagene geringfügige Ausweitung des Nachtflugverbots am Flughafen Willy Brandt im Wege der Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses stellt ein **rechtlich zulässiges und probates Mittel zur nachhaltigen Erhöhung der Akzeptanz** der Bevölkerung für den Flughafenneubau dar. Für die Landesregierung Brandenburg besteht nicht nur die im Rahmen der Annahme des Volksbegehrens betonte Möglichkeit, in Verhandlungen mit dem Land Berlin über eine Anpassung des Raumordnungsrechts zu treten. Vielmehr kann unabhängig davon auch über die Schiene des Fachplanungsrechts im Wege der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses agiert

Jens Bock Notar
Dr. Martin Fleckenstein
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Dr. Rut Herten-Koch M.A.
Fachanwältin für Verwaltungsrecht
Dr. Cornelia Kermel
Doreen König
Dr. Eberhardt Kühne M.C.J. (NYU)
Dr. Thomas Rieger
Dr. Wolfgang Sammler
Dr. Hella Schmidt-Naschke
Steuerberaterin, Fachanwältin für Steuerrecht
Sabine Usinger Notarin
Wolfgang Usinger Notar
Dr. Ewald Volhard

Anja Becher
Dr. Bianca Christ
Maîtrise en Droit
Ann-Kathrin Conrad LL.M. (VUW)
Dr. Tobias Greb
Carolin Hartenstein
Dr. Christian Hubatsch
Dr. Nina Jarass Cohen LL.M. (UCLA)
Linda Przyborski
Licence en Droit
Dr. Christian Rehm
Dr. Julian Schmidt
Lilian Uxa
Christine Wolf

Hardenbergstraße 28a
D-10623 Berlin
T +49 30 263 95 09-0
F +49 30 263 95 09-600

werden. **Als planerlassende Behörde ist das Infrastrukturministerium Brandenburg berufen, die Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses in eigener Regie vorzunehmen.** Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, namentlich ein erweitertes Nachtflugverbot, können auf den Änderungsvorbehalt in Teil A II.5.1.9. des Planfeststellungsbeschlusses gestützt werden. Dies hat das Bundesverwaltungsgerichts in diversen Entscheidungen ausdrücklich anerkannt und den Vorbehalt als drittschützenden Rechtsanspruch verstanden.¹ Insoweit handelt es sich um eine effektive Möglichkeit der Ausweitung von Schutzmaßnahmen, da die Anforderungen des Vorbehalts niedriger sind als diejenigen der übrigen Modifikationstatbestände, insbesondere des § 75 Abs. 2 VwVfG. Mit § 74 Abs. 3 VwVfG bzw. dem Gebot der Problembewältigung steht der Vorbehalt nicht in Konflikt.

Im Einzelnen:

2. Fachplanungsrechtliche Ausgangssituation

Der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 enthielt zunächst kein Nachtflugverbot. In Umsetzung der Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts wurde der Planfeststellungsbeschluss dann unter dem 20.10.2009 um das sogenannte „Lärmschutzkonzept BER“ ergänzt.

Auf aktiven Lärmschutz darf der Vorhabenträger nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts nur dann verzichten, wenn gewichtige **Bedarfsgesichtspunkte** es rechtfertigen, die Lärmschutzbelange der Nachbarschaft hinter die öffentlichen Verkehrsinteressen zurückzustellen.² In den Nachtrandstunden ist ausweisliche der Feststellungen des Bundesverwaltungsgerichts nur der Flugbetrieb unbedenklich, der sich aus nachvollziehbaren Gründen nicht innerhalb des Tagzeitraumes abwickeln lässt.³ Es stellt sich vor diesem Hintergrund die Frage, ob für die gegenwärtige Nachtflugregelung überhaupt ein Bedarf besteht, der es rechtfertigt, das Interesse der Anwohner, von Fluglärmbeeinträchtigungen verschont zu bleiben, zu ignorieren.

Der Planergänzungsbeschluss von 2009 und der Ausgangsbescheid von 2004 bilden eine rechtliche Einheit, damit steht vorliegend auch nur ein Planfeststellungsbeschluss im Raum, welcher angepasst werden soll.⁴ Grund für die angestrebte Änderung ist, dass

¹ BVerwG, Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200; Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

² BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 287.

³ BVerwG, a.a.O. Das Bundesverwaltungsgericht spricht davon, dass Starts und Landungen „nicht ohne erkennbare Notwendigkeit“ in die Nachtstunden gelegt werden dürfen.

⁴ Allgemein dazu BVerwG, Urteil v. 23.01.1981, – 4 C 68.78 –, BVerwGE 61, 307; Jarass, DVBl. 1997, 795, 799.

sich zwischenzeitlich neue Tatsachen dergestalt ergeben haben, dass die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Maximalschallgrenzen in einer Mehrzahl der Fälle nicht eingehalten werden können. Hinzukommen andere Veränderungen, etwa hinsichtlich der Flugrouten und im Bereich der Lärmforschung⁵, welche das bisherige Lärmschutzkonzept im Hinblick auf dessen Effektivität in Frage stellen.

Dies macht es erforderlich, dass die Planfeststellungsbehörde eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses prüft.

3. Änderungsvorbehalt als Rechtsgrundlage für eine Planänderung

3.1. Rechtliche Bedeutung des Änderungsvorbehalt

Eine Ausweitung des Nachtflugverbots um jeweils eine halbe Stunde kann auf den Änderungsvorbehalt in Teil A II.5.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses gestützt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat in der Vergangenheit mehrfach bekräftigt, dass es sich bei dem Änderungsvorbehalt um eine **drittschützende Regelung** handelt, welche zum Schutz der Bevölkerung vor Beeinträchtigungen **auch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes** zulässt.⁶

Das Bundesverwaltungsgericht hat ebenfalls betont, dass der Änderungsvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss **weitergefasst ist als die in § 75 Abs. 2 VwVfG vorgesehene Möglichkeit nachträglicher Schutzauflagen**.⁷ Insbesondere müssen die nachteiligen Belastungen nicht die Qualität „nicht voraussehbarer Wirkungen“ haben.

Der Änderungsvorbehalt ist auch mit dem im Planfeststellungsrecht geltenden Grundsatz der **umfassenden Problembewältigung** vereinbar. Dieser sieht vor, dass die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich alle Konflikte und Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden, abschließend lösen muss.⁸ Vorliegend geht es nicht um einen Transfer existierender Konflikte, vielmehr zielt der Änderungsvorbehalt auf zukünftige

⁵ So fordert etwa das Umweltbundesamt speziell für den BER eine Ausweitung des Nachtflugverbots auf 22.00 – 6.00 Uhr, vgl. Umweltbundesamt, Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) für die Benachteiligten nach § 32 Luftverkehrsgesetz, Januar 2012, S. 80.

⁶ BVerwG, Urteil v. 40.04.2012, – 4 C 8.09 u.a. – Rn. 374; Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200; Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356. Die vereinzelt in der Literatur vertretene Ansicht, einem Änderungsvorbehalt wie dem vorliegenden stünden die Regelungen des § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG bzw. § 48 LuftVZO entgegen, kann nicht überzeugen. Zum einen bezieht sich § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG auf die zusätzlich zum Planfeststellungsbeschluss erforderliche luftverkehrsrechtliche Genehmigung. Zum anderen fordert § 6 Abs. 2 LuftVG ausdrücklich, dass „der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt“ wird.

⁷ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

rechtliche oder tatsächliche Veränderungen. Zudem sieht der bisherige Planfeststellungsbeschluss (in der Fassung von 2009) ja bereits ein Nachtflugverbot vor. Vorliegend geht es lediglich um eine geringfügige Anpassung; die bereits erfolgte Konfliktbewältigung wird hierdurch nicht berührt. Nicht das „ob“ einer betrieblichen Beschränkung, sondern eine Teilentscheidung zum „wie“ wird nachträglich getroffen.⁹ Schließlich ist auch im Rahmen einer im Planfeststellungsbeschluss vorbehaltenden Änderung eine Abwägung der Schutzbedürfnisse der Öffentlichkeit mit dem Betriebsinteressen des Vorhabenträgers erforderlich, sodass auf dieser Stufe eine (zusätzliche) Konfliktbewältigung garantiert ist.

§ 74 Abs. 3 VwVfG sieht ausdrücklich vor, dass Ergänzungen des Planfeststellungsbeschlusses vorbehalten werden können. Die **restriktive Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts** zum Verbot von Prognosevorbehalten außerhalb des Anwendungsbereichs von § 74 Abs. 3 VwVfG ist vorliegend **nicht einschlägig**.¹⁰ Der Änderungsvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss dient nicht dem Ziel, ganz allgemein Veränderungen im nationalen oder internationalen Flugverkehr Rechnung zu tragen. Das Beispiel der Änderung der Flugrouten macht deutlich, dass hier nicht einem allgemeinen (bisher unklaren) Prognoserisiko begegnet werden soll, sondern ganz konkret durch die Veränderung ein Defizit im Lärmschutzkonzept aufgetreten ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Vorbehalt **zusätzlicher Schutzmaßnahmen zum Ausgleich von Beeinträchtigungen, die mit dem im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Instrumentarium nicht beseitigt werden können** zulässig.¹¹ Folgerichtig geht das Bundesverwaltungsgericht in seinen Entscheidungen zum BER aus den Jahren 2006 und 2011 auch ohne Weiteres von der Wirksamkeit des Vorbehalts aus.

3.2. Voraussetzungen einer Planänderung auf Grundlage des Änderungsvorbehalts

(1) Änderung des status quo ante

Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Änderungsvorbehalts ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seit dem Jahr 2006, dass eine **Änderung der**

⁸ Vgl. dazu im Einzelnen Kopp/ Ramsauer, VwVfG, 9. Aufl. 2005, § 74 Rn. 26.

⁹ Vgl. allgemein zur Zulässigkeit Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs, VwVfG, 7. Aufl. 2008, § 74 Rn. 200 m.w.N.

¹⁰ Zu dieser Rechtsprechung siehe BVerwG, Urteil v. 22.11.2000, - 11 C 2/00 -, NVwZ 2001, 429, 430.

¹¹ Vgl. die Nachweise bei Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs, VwVfG, 7. Aufl. 2008, § 74 Rn. 202.

tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse unter Einschluss insbesondere der für die Lärmberechnung angenommenen jährlichen Flugbewegungszahlen von 371.000 zu Lasten der Betroffenen gegeben ist.¹² Es genügt bereits, wenn sich ein Wandel abzeichnet.¹³ In seinem Urteil vom 13.10.2011 konkretisiert das Bundesverwaltungsgericht diese Vorgaben noch einmal und betont, dass insbesondere bei Defiziten im Lärmschutz eine nachträgliche Anordnung von Vorkehrungen auf Grundlage des Vorbehalts getroffen werden kann.¹⁴

Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses sowie der einschlägigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist der Anwendungsbereich des Vorbehalts relativ großzügig gestaltet. So stellt sich Satz 2 des Vorbehalts ausweislich des Wortlauts („insbesondere“) nicht als alleiniger Anwendungsfall, sondern als speziell geregelter Einzelfall dar.¹⁵ Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen bisherigen Entscheidungen deutlich gemacht, dass es sich bei den dort genannten Anwendungsfällen lediglich um Beispielsfälle handelt.¹⁶ Eine solche Auslegung des Vorbehalts ist auch systemkonform, denn zum einen wirken vorliegend eine Vielzahl passiver und aktiver Schallschutzmaßnahmen zusammen, so dass die Gewährleistung eines effizienten Gesamtkonzepts in besonderer Weise auf die Möglichkeit einer „Nachjustierung“ einzelner Maßnahmen angewiesen ist. Zum anderen bestehen etwa aufgrund der erst im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren förmlich festgelegten Flugrouten immanente Unsicherheiten.

Eine Veränderung der Flugrouten¹⁷, neue lärmmedizinische Erkenntnisse¹⁸ sowie das Nichterreichen der vorgegebenen Schallschutzziele im Hinblick auf bis zu 80 % der betroffenen Gebäude in dem besonders sensiblen Tagschutzgebiet können als Änderung

¹² BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

¹³ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

¹⁴ BVerwG, Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200.

¹⁵ Auf Seite 652 des Planfeststellungsbeschlusses stellt die Planfeststellungsbehörde noch einmal ausdrücklich fest, dass Satz 1 des Vorbehalts einen über Satz 2 hinausgehenden Anwendungsbereich aufweist.

¹⁶ Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200; Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

¹⁷ Die ursprünglich der Abwägung des Planergänzungsbeschlusses zugrunde gelegten Flugrouten wurden nachträglich unter dem 26.01.2012 anders als ursprünglich angenommen vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt. In der Presse finden sich Stellungnahmen, dass durch die veränderten Flugrouten mindestens 140.000 Menschen zusätzlich durch Lärm betroffen werden.

¹⁸ Vgl. etwa Umweltbundesamt, Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) für die Benchmensbeteiligung nach § 32 Luftverkehrsgesetz, Januar 2012, S. 80.

der tatsächlichen Verhältnisse qualifiziert werden.¹⁹ Offenbar wurden die bisherigen Schutzauflagen nicht adäquat umgesetzt und ist die Lärmbelastung tatsächlich höher, als ursprünglich angenommen.

Am Rande sei zudem darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde nach Maßgabe von § 29 b Abs. 1 S. 2 LuftVG die (gesamte) „Bevölkerung“ zu schützen hat. Danach haben sich die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen insbesondere auch an besonders schutzbedürftigen Personengruppen wie Kindern und alten Menschen zu orientieren.²⁰

Der Vorbehalt im Planfeststellungsbeschluss umfasst dann unstreitig nicht nur Schutzauflagen zum Zwecke des passiven Schallschutzes, sondern, wie sich aus der Überschrift ergibt, auch nachträgliche Anordnungen zur Beschränkung des nächtlichen Flugbetriebs.²¹

(2) Vorrang von aktiven gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen

Anders als etwa im Immissionsschutzrecht aufgrund von § 41 BImSchG gilt im Luftverkehrsrecht kein grundsätzlicher Vorrang des aktiven Schallschutzes gegenüber dem passiven.²² Beide Formen sollen sich vielmehr ergänzen.²³

Trotz dieser prinzipiellen Gleichstellung von aktivem und passivem Lärmschutz im Luftverkehrsrecht, kann das Planungsermessen der Planfeststellungsbehörde in einer Weise reduziert sein, die einen **Vorrang von aktiven gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen** ergibt. Zunächst hat die Planfeststellungsbehörde hier das umweltrechtliche **Vorsorgeprinzip** zu beachten, welches besagt, dass Umweltbeeinträchtigungen vorrangig am Ursprungsort zu bekämpfen sind.²⁴ Auch der Grundsatz effektivem

¹⁹ Im Einzelnen bedarf es für eine abschließende Einschätzung einer gutachterlichen Auseinandersetzung mit den lärmtechnischen Gegebenheiten vor Ort. Dabei können bereits einzelne Änderungen oder aber deren Summe eine Anpassung flugbetrieblicher Regelungen erfordern. Die Tatsache, dass verschiedene Veränderungen eingetreten sind, wirkt sich insoweit erschwerend aus.

²⁰ Allgemein zu diesem Gesichtspunkt der sogenannten Umweltgerechtigkeit Kloepfer, Umweltrecht, 3. Aufl. 2004, § 4 Rn. 5.

²¹ So auch ausdrücklich BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

²² Vgl. Kämper, in: Johlen/ Oerder, MAH Verwaltungsrecht, 3. Aufl. 2012, § 19, Rn. 145 mit Verweis auf BVerwG, Beschluss v. 20.02.1998, – 11 B 37.97 –; Reidt/ Fellenberg, in: Landmann/ Rohmer, Umweltrecht, Stand: April 2008, § 1 FluglärmG, Rn. 23.

²³ Steinberg/ Wickel/ Müller, Fachplanung, 4. Aufl. 2012, § 4 Rn. 84.

²⁴ Kloepfer, Umweltrecht, 3. Aufl. 2004, § 4 Rn. 13.

Grundrechtsschutzes sowie das Verhältnismäßigkeitsprinzip sprechen dafür, dass vorrangig der Verursacher einer Lärmbelastung diese reduzieren muss.

Vorliegend hat sich bereits gezeigt, dass die **bisherigen passiven Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen**, um das erforderliche Schutzniveau sicherzustellen. Zudem ist die angestrebte **Anpassung geringen Umfangs**. Das ohnehin bestehende Nachtflugverbot für planmäßige Flüge soll lediglich um jeweils eine halbe Stunde ausgeweitet werden. Dadurch wird der Betriebsablauf nicht wesentlich beeinträchtigt, gleichzeitig kann aber dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung auf Nachtruhe besser Rechnung getragen werden. Der **maßvolle Umfang der angestrebten Änderung** ist von der Planfeststellungsbehörde in ihre Bewertung einzubeziehen.

Jüngst deutet sich im Hinblick auf das Verhältnis zwischen aktivem und passivem Schallschutz ein **Wandel** an. So hat die Fluglärmkommission Frankfurt in einem Strategiepapier vom Februar 2013 ausdrückliche eine gesetzliche Verankerung des **Vorrangs aktiven Lärmschutzes auch im Luftverkehrsrecht** gefordert.²⁵ Der Fluglärmkommission gehören alle wichtigen „Stakeholder“ an, sodass dem Vorschlag eine besondere Bedeutung und großes Maß an Akzeptanzpotenzial zukommt.

(3) Anzuwendendes Verfahren

Nach Maßgabe von § 76 Abs. 1 VwVfG ist bei wesentlichen Planänderungen ein erneutes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Eine Anwendbarkeit des § 76 VwVfG hätte zur Konsequenz, dass außer in den in § 76 Abs. 2 VwVfG genannten Fällen ein erneutes Planfeststellungsverfahren und nicht nur ein formloses Verwaltungsverfahren durchzuführen wäre.

Umstritten ist in Rechtsprechung und Literatur, ob § 76 VwVfG (gegebenenfalls entsprechend) auf einen im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Änderungsvorbehalt im Sinne von § 74 Abs. 3 VwVfG oder nachträgliche Schutzauflagen im Sinne von § 75 Abs. 2 VwVfG anwendbar ist.²⁶ Als Argument für die Anwendbarkeit des § 76 VwVfG wird angeführt, dass eine formlose Ausfüllung eines Vorbehalts den unter Umständen weitreichenden Auswirkungen nicht gerecht würde.²⁷

²⁵ Fluglärmkommission Frankfurt, Initiative zur Erreichung verbesserten Schutzes vor Fluglärm, Februar 2013, S. 2 f., im Internet abrufbar unter <http://www.dfld.de/Presse/PMitt/2013/130220b.pdf>.

²⁶ Zum Streitstand siehe Hüting/ Hopp, UPR 2003, 1, 2 m.w.N.

²⁷ Kopp/ Ramsauer, VwVfG, 9. Aufl. 2005, § 76 Rn. 5.

Das Bundesverwaltungsgericht hat die nachträgliche Anordnung des bisherigen Nachtflugverbots am Flughafen BER in verfahrensrechtlicher Hinsicht auf § 76 VwVfG gestützt.²⁸ Allerdings stand damals die Behebung eines Abwägungsfehlers des noch nicht bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses im Raum. Der im Planfeststellungsbeschluss enthaltene Änderungsvorbehalt wurde dort nicht herangezogen. Dennoch spricht einiges dafür, auch bei einer nachträglichen Erweiterung des aktiven Lärmschutzes auf Basis eines Vorbehalts § 76 VwVfG anzuwenden, denn inhaltlich geht es in beiden Fällen um eine Änderung des Flugablaufs. Allerdings lässt sich gut vertreten, dass die Änderung aufgrund des geringen Umfangs **unwesentlich im Sinne von § 76 Abs. 2 VwVfG** ist und vor diesem Hintergrund ein formales Planänderungsverfahren unterbleiben kann.

4. Weitere potentielle Rechtsgrundlagen für eine Planänderung

(1) Planänderung gemäß § 8 Abs. 3 LuftVG

§ 8 Abs. 3 LuftVG bestimmt, wann eine Änderung der Umstände unwesentlich ist und eine Planänderung daher unterbleiben kann. Im Umkehrschluss ist nach dieser Vorschrift eine Planänderung geboten, wenn eine Änderung oder Erweiterung des Flughafens beabsichtigt ist, die eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG auslöst, öffentliche Belange oder Interessen Dritter berührt werden und diese Beeinträchtigung nicht im Wege von Vereinbarungen neutralisiert werden können. Sofern die Defizite im Lärmschutz folglich aus einer baulichen Vergrößerung oder Veränderung des Flughafens BER resultieren sollten, kann auf § 3 Abs. 3 LuftVG als gesetzliche Grundlage für Planänderungen bei bestehenden Flughäfen zurückgegriffen werden.

(2) Nachträgliche Schutzauflagen gemäß § 75 Abs. 2 VwVfG

Denkbar ist dem Grunde nach auch, nachträgliche aktive Schallschutzmaßnahmen auf § 75 Abs. 2 VwVfG zu stützen. Allerdings schränkt das Bundesverwaltungsgericht diese Möglichkeit insoweit ein, als es sich um Auflagen handeln muss, die der Vorhabenträger selbst gegenüber den Benutzern der Anlage durchsetzen kann.²⁹ Dies ist bei einer nächtlichen Lärmkontingentierung problematisch.³⁰

²⁸ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 291; BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1001.04 – Rn. 284.

²⁹ BVerwG, Urteil v. 29.01.1991, – 4 C 51/89 –, NVwZ-RR 1991, 601, 604.

³⁰ BVerwG, Urteil v. 29.01.1991, – 4 C 51/89 –, NVwZ-RR 1991, 601, 604.

Letztlich spielt dies hier aber keine Rolle, denn für den vorliegend anwendbaren Änderungsvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss hat das Bundesverwaltungsgericht explizit bestätigt, dass in jedem Fall auch ein Nachtflugverbot als nachträgliche Anordnung in Betracht kommt.³¹

(3) Möglichkeit des Widerrufs gemäß § 49 VwVfG

Als ultima ratio, wenn andere Schutzvorkehrungen keine ausreichende Wirkung zeigen, ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgericht auch eine (Teil-)Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses möglich.³² Zu denken wäre insbesondere an einen Widerruf gemäß § 49 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG, wenn der Vorhabenträger gegen die Lärmschutzaufgaben verstoßen würde. Zudem erlaubt § 49 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG den Widerruf, wenn schwerwiegende Nachteile für das Allgemeinwohl drohen. Ob diese gesetzlichen Anforderungsschwellen jeweils erreicht werden, müsste im Einzelfall geklärt werden.

Auch insoweit bleibt es dabei, dass unabhängig von den Möglichkeiten des allgemeinen Verwaltungsrechts der Planfeststellungsbeschluss selbst einen Änderungsvorbehalt enthält, welcher vorliegend wie gezeigt auch anwendbar ist.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Fleckenstein
Rechtsanwalt
Fachwanlt für Verwaltungsrecht



Dr. Nina Jarass Cohen, LL.M.
Rechtsanwältin

³¹ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

³² BVerwG, Beschluss v. 15.06.2011, , – 7 VR 8/11 – Rn. 8; Steinberg/ Wickel/ Müller, Fachplanung, 4. Aufl. 2012, § 5 Rn. 29.