

Anlage zu TOP 620 B 2129/05.AKB e s c h l u s s

In dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren

der Stadt Meerbusch, vertreten durch den Bürgermeister, Dorfstraße 20,
40667 Meerbusch-Büderich,

Antragstellerin,

g e g e n

das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen,
Elisabethstraße 5 - 11, 40217 Düsseldorf,

Antragsgegner,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Kleiner, Neuer Zollhof 3,
40221 Düsseldorf,Beigeladene: Flughafen Düsseldorf GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer,
Flughafenstraße 120, 40474 Düsseldorf,Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Gronefeld, Prinzregentenplatz 23,
81675 München,

wegen Regelung der Vollziehung der Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem des Verkehrsflughafens Düsseldorf vom 9. November 2005

hat der 20. Senat des

OBERVERWALTUNGSGERICHTS FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

am 21. Dezember 2006

durch

den Vorsitzenden Richter am Oberverwaltungsgericht T u s c h e n ,

den Richter am Oberverwaltungsgericht O e s t r e i c h ,

die Richterin am Oberverwaltungsgericht S t o r k

- 2 -

beschlossen:

1. Die Beiladungsanträge werden abgelehnt.
2. Die aufschiebende Wirkung der Klage der Antragstellerin gegen die Änderungsgenehmigung des Antragsgegners vom 9. November 2005 wird insoweit wiederhergestellt, als es um die Ausnutzung der neuen Ziffer III.6.4 geht; für die erste Nachtstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr Ortszeit) verbleibt es bei der bisherigen Beschränkung gemäß Ziffer III.6.2 3. Spiegelstrich in der Fassung der Änderungsgenehmigung vom 21. September 2000. Das weitergehende Begehren auf Gewährung vorläufigen bzw. einstweiligen Rechtsschutz wird mit der Maßgabe abgelehnt, dass die Regelungen unter der neuen Ziffer III.6.6 unberührt bleiben.

Die Antragstellerin trägt 8/9 der Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen. Der Antragsgegner und die Beigeladene tragen je 1/9 ihrer eigenen Kosten und die übrigen Kosten zu je 1/18.

Der Streitwert wird auf 30.000 € festgesetzt.

Der Beschluss soll den Beteiligten vorab per Fax bekannt gegeben werden.

Gründe

1. Die Anträge der Antragstellerin auf Beiladung des Flughafenkoordinators, hilfsweise (sinngemäß) der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), werden abgelehnt.

Es liegen weder die Voraussetzungen für eine notwendige Beiladung (§ 65 Abs. 2 VwGO) vor noch besteht Anlass für eine einfache Beiladung (§ 65 Abs. 1 VwGO).

Weder der Flughafenkoordinator noch die Bundesrepublik Deutschland oder das Bundesministerium sind an dem streitigen Rechtsverhältnis i.S.d. § 65 Abs. 2 VwGO derart beteiligt, dass die Entscheidung auch ihnen gegenüber nur einheitlich ergehen kann. Im Streit steht die Ausnutzbarkeit der angefochtenen Änderungsgenehmigung,

- 3 -

die eine Erweiterung des nach der bisherigen Genehmigung – nicht zuletzt aus Gründen des Nachbarschutzes – nur beschränkt zulässigen Flugverkehrs vorsieht. Die jeweilige Genehmigungslage ist für die angesprochenen Stellen ein tatbestandliches Entscheidungselement im Rahmen ihrer Aufgabenerfüllung betreffend die sog. Koordinierung, d.h. die Gestaltung des Ablaufs des Luftverkehrs am Flughafen der Beigeladenen nach § 27 a Abs. 1 LuftVG i.V.m. der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14, 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 793/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 (ABl. L 138, 50). Zu den faktischen Vorgaben, die im Rahmen der Koordinierung zu beachten sind, gehören neben den tatsächlichen Umständen mit kapazitäts- und sonstiger nutzungsbezogener Bedeutung auch die entsprechenden rechtlichen Vorgaben zum Umfang des Betriebs, wie es insbesondere bei umweltbezogenen Beschränkungen (vgl. Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93) der Fall ist. Demgemäß geht es bei der Koordinierung nicht um eine behördliche Vollziehung gewährender oder beschränkender Regelungen oder um die Ausnutzung solcher Regelungen durch Begünstigte. Ändert sich die Genehmigungslage aufgrund gerichtlicher Entscheidung, etwa durch die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einer Drittanfechtungsklage, verlangt diese tatbestandliche Änderung im Koordinierungsverfahren prinzipiell Beachtung, ohne dass die zuständigen Stellen sich auf eine fehlende Bindung mangels Erstreckung einer Entscheidung im gerichtlichen Verfahren berufen können.

Eine einfache Beiladung unterbleibt ebenfalls. Soweit die Antragstellerin die Wiederherstellung ihrer Klage erstrebt, ist schon nicht ersichtlich, in welchen rechtlichen Interessen die Bundesrepublik Deutschland bzw. der Flughafenkoordinator durch die begehrte Entscheidung berührt sein sollten, wie es § 65 Abs. 1 VwGO für eine Beiladung voraussetzt. Solche Interessen lassen sich allenfalls in Bezug auf die weiteren Anträge der Antragstellerin denken. Mit diesen erstrebt sie im Umfang der Stattgabe ihres Aussetzungsbegehrens Maßnahmen, die sichern, dass die bisherige Genehmigungslage unverzüglich eingehalten wird. Angesprochen sind damit zugleich die möglichen rechtlichen Konsequenzen, die sich aus der Aussetzungsentscheidung für das Koordinierungsverfahren ergeben. Jedenfalls unterbleibt insofern die Beiladung in Ausübung des dann eröffneten Ermessens. Das Rechtsschutzersuchen der Antrag-

- 4 -

stellerin ist entscheidungsreif. Aspekte der Rechtskrafterstreckung oder sonstiger relevanter Vorwirkungen auf anderweitige behördliche oder gerichtliche Verfahren greifen nicht. Die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage ist – wie ausgeführt – gegenüber den für das Koordinierungsverfahren zuständigen Stellen ohne weiteres wirksam, was letztlich auch von den Beizuladenen nicht bezweifelt wird. Was die begehrte weitere Sicherung ihrer Rechte und Interessen angeht, wird ein in einer Erstreckung der Bindungswirkung liegendes Interesse der die Beiladung begehrenden Antragstellerin letztlich nicht betroffen, da die Ablehnung ihres Rechtsschutzersuchens – wie im weiteren noch ausgeführt wird – abzusehen ist, ohne dass sie auf ein weiteres Rechtschutzverfahren gerade gegen die benannten Beizuladenen verwiesen wird.

2. Das Begehren der Antragstellerin auf Gewährung vorläufigen bzw. einstweiligen Rechtsschutzes hat in dem sich aus der Beschlussformel ergebenden Umfang Erfolg.

2.1. Der Antrag der Antragstellerin,

die aufschiebende Wirkung ihrer Klage gegen die Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem des Verkehrsflughafens Düsseldorf des Antragsgegners vom 9. November 2005 wiederherzustellen, soweit diese angegriffene Genehmigung unter A 1 die der Beigeladenen erteilte Genehmigung vom 3. Oktober 1976 in der Fassung des Anpassungsbescheides vom 25. November 1992, der Änderungsgenehmigungen vom 17. Juli 1997 und vom 21. September 2000 in Gestalt der Entscheidung im ergänzenden Verfahren vom 5. Juni 2003 zu Ziff. III.5 Satz 2 neu fasst und soweit sie die Ziff. III.6 zu den Ziff. 6.1 bis 6.5 ändert,

hat in beschränktem Umfang Erfolg.

Die auf der Grundlage von § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO gebotene Interessenabwägung fällt, soweit es um die Erweiterung des Flugbetriebes in der ersten Nachtstunde geht, wegen der von ihr geltend gemachten Rechte an wohngenutzten Grundstücken zu Gunsten der Antragstellerin aus. Im Übrigen bleibt das Begehren erfolglos, weil die Beeinträchtigungen, welche der Antragstellerin durch den zuge-

- 5 -

lassenen zusätzlichen Flugbetrieb der Beigeladenen für den Tag drohen, nicht vergleichbar gewichtig sind, wie die mit der erweiterten Nutzungsmöglichkeit des Flughafens und den betrieblichen Erleichterungen verbundenen öffentlichen und privaten Interessen.

Wegen der von der Antragstellerin geltend gemachten Rechte an Wohngrundstücken sind maßgeblich die Überlegungen, die den Senat veranlasst haben, in dem parallelen Eilverfahren 20 B 156/06.AK verschiedenen Anwohnern des Flughafens, die von nächtlichem Fluglärm wesentlich betroffen sind und die insofern bei dem zugelassenen zusätzlichen Flugbetrieb eine weitere Verschlechterung erfahren können, mit Beschluss vom 26. Juni 2006 entsprechenden vorläufigen Rechtsschutz zu gewähren und ihr Begehren im Übrigen sowie das Begehren weiterer Anwohner, die von nächtlichem Fluglärm nicht vergleichbar betroffen sind, insgesamt abzulehnen.

Hinsichtlich der Zulassung weiteren Verkehrs zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr erkennt der Senat ein das Vollzugsinteresse überwiegendes Interesse derjenigen Anwohner des Flughafens an, die – wie die Antragstellerin – aufgrund der Lage ihres Grundbesitzes zu den Anflugstrecken unter Berücksichtigung des Aussagehaltes der Karten 5 und 6 zur streitigen Änderungsgenehmigung und der jeweils prognostizierten nächtlichen Belastungen auf eine besondere Betroffenheit verweisen können. Bezogen auf den Taglärm hält der Senat demgegenüber für die Zeit bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens die weitgehende Offenhaltung der vorhandenen Infrastrukturanlage zugunsten der Beigeladenen und der Flughafenutzer – Flugunternehmen und Passagiere – für gewichtiger als die gegenläufigen Interessen auch von Anwohnern, die – vergleichbar der Situation bei den Wohngrundstücken der Antragstellerin - schon erheblichen Auswirkungen des Luftverkehrs ausgesetzt waren und daher eine genaue Beachtung und Abwägung jeglicher weiteren Verschlechterung der Situation erwarten dürfen.

Die in dem angeführten Beschluss des Senats vom 26. Juni 2006 – 20 B 156/05 – hierzu im Einzelnen angeführten Erwägungen haben weiterhin Gültigkeit und treffen zugleich die Interessenlage der Antragstellerin. Die Antragstellerin ist auf diesen Beschluss und die Möglichkeit hingewiesen worden, über die Rechtsprechungsdatenbank NRWE auf diesen im Volltext zuzugreifen. Auf jene Ausführungen wird des-

- 6 -

halb, um Wiederholungen zu vermeiden, Bezug genommen. Die Antragstellerin hat nichts vorgetragen, was eine abweichende Bewertung rechtfertigt.

Soweit sie über die Beeinträchtigung ihrer Rechte an Grundstücken hinaus eine Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit anführt, ist sie ohne weiteres auf die landesplanerische Vorentscheidung zu verweisen, der sie Rechnung zu tragen hat. In Ansehung dieser Vorgabe ist es der Antragstellerin nicht gelungen – und kann es ihr bei verantwortungsvollem Vorgehen in ihrer Planung auch nicht gelingen –, insofern eine Beeinträchtigung darzutun.

Die Antragstellerin kann sich – anders als die benachbarte Stadt Ratingen – auch nicht mit Erfolg auf ein vertraglich begründetes besonderes nachbarschaftliches Verhältnis zur Beigeladenen berufen. Der Angerland-Vergleich ist nach der Rechtsprechung des Senats für die Antragstellerin nicht einschlägig.

Vgl. Urteil des Senats vom 10. Dezember 2004,
- 20 A 134/00.AK u.a. -.

Soweit die Antragstellerin in Bezug auf gemeindliche Einrichtungen (weitergehend) eine besondere Belastung geltend macht, führt dies ebenfalls zu keiner anderen Bewertung. Vielmehr sind insoweit ebenfalls die gegenläufigen öffentlichen und privaten Vollzugsinteressen gewichtiger. Was die nächtlichen Lärmeinwirkungen auf das Stadtgebiet angeht, hat die Antragstellerin in Bezug auf diese Einrichtungen ein erhebliches eigenes Interesse mit möglicher Ergebnisrelevanz für die Nacht nicht substantiiert vorgetragen. Insbesondere fehlen Anhaltspunkte dafür, dass gemeindliche Einrichtungen im Einwirkungsbereich der Veränderung der Lärmauswirkungen betroffen sind, die ihre Funktion auch nachts erfüllen. Nur solche könnten überhaupt von der zugelassenen Steigerung des Verkehrs in der ersten Nachtstunde betroffen sein. Die für den Tag zu erwartenden Beeinträchtigungen sind als eher gering zu bewerten; der Unterschied zur gegenwärtigen Situation wird, soweit spürbar, voraussichtlich nicht groß sein. Da schon jetzt jedenfalls Teile des Stadtgebiets der Antragstellerin erheblichen Auswirkungen durch den von dem Flughafen der Beigeladenen ausgehenden Luftverkehr ausgesetzt sind, bedarf zwar jede weitere Verschlechterung im Hinblick auf dort befindliche Einrichtungen der genauen Beachtung und Ab-

- 7 -

wägung. Das heute bereits erreichte Lärmniveau bietet allerdings noch keinen Anlass, schon jegliche, auch an sich geringe Lärmzunahme als höchst kritisch zu betrachten. Es ist der Antragstellerin daher zuzumuten, die geringen Lärmzuwächse, die für die Tageszeit in Rede stehen, für die Zeit der gerichtlichen Prüfung im Klageverfahren unabhängig davon hinzunehmen, ob sie ihr letztlich unter Berücksichtigung von bestehenden Schutz- und Entschädigungsansprüchen abwägend nicht mehr, zumindest nicht mehr ohne weiteren Ausgleich zuzumuten sind.

2.1. Die weiteren Anträge der Antragstellerin,

alsbald gerichtliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen und den Antragsgegner zu verpflichten selbst oder durch nachgeordnete Behörden Anordnungen zu treffen oder der Beigeladenen Maßnahmen aufzugeben, durch die eine weitere Ausnutzung der Änderungsgenehmigung vom 9. November 2005 auf dem Flughafen Düsseldorf durch Start- und Landeverkehr,

ab sofort und auch künftig bis zur Entscheidung über ihre Klage in der Hauptsache im Umfang der gerichtlichen Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung in diesem Verfahren unterbunden wird,

hilfsweise,

ab sofort und auch künftig bis zur Entscheidung über die Klage der Antragstellerin in der Hauptsache im Umfang der gerichtlichen Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung in den Beschlüssen vom 26. Juni 2006 - 20 B 2165/05.AK - und - 20 B 156/06. AK - des OVG NRW, unterbunden wird,

haben insgesamt keinen Erfolg. Der Senat sieht bei gegebener Sach- und Interessenlage keinen hinreichend sachlich fundierten Anlass, zu Gunsten der Antragstellerin im Anschluss an die erfolgte Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer

- 8 -

Klage betreffend die Erweiterung des Flugverkehrs in der ersten Nachtstunde weitere Maßnahmen zum Schutz der Antragstellerin zu ergreifen. Dabei bedarf es keiner weiteren Prüfung, ob und in welcher Form sich die gewünschte Sicherung, dass die Beschränkungen in Ziffer III.6.2 der Änderungsgenehmigung vom 21. September 2000 unbedingt eingehalten werden, im Rahmen gerade des vorliegenden Verfahrens erreichen ließe.

Der Flugverkehr, der den Umfang des nach teilweiser Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung zulässigen Verkehrs voraussichtlich überschreiten wird, erfolgt in Ausnutzung von Slots, die der Flughafenkoordinator für den Winterflugplan 2006/2007 wirksam vergeben hat; für den Sommerflugplan 2007 sind Überschreitungen nicht zu erwarten.

Vgl. Beschluss vom heutigen Tage in dem Verfahren 20 B 2452/06.AK, mit dem der Senat das Ersuchen verschiedener Anwohner des Flughafens, deren Klagen gegen die streitige Änderungsgenehmigung nach dem genannten Beschluss vom 26. Juni 2006 - 20 B 156/06.AK - bezogen auf die Erweiterung des Flugbetriebes für die erste Nachtstunde, aufschiebende Wirkung entfalten, ihnen vorläufigen bzw. einstweiligen Rechtsschutz gegenüber der Bundesrepublik Deutschland bzw. dem Flughafenkoordinator mit dem Ziel zu gewähren, für den Winterflugplan die Einhaltung des Wertes aus der Änderungsgenehmigung vom 20. September 2000 zu erreichen, abgelehnt hat.

Die Vergabe von Slots ist - wie bereits gesagt - keine behördliche Vollziehung der betriebserweiternden Regelung der Änderungsgenehmigung und auch keine Ausnutzung der Regelung durch Begünstigte. Weder das zuständige Bundesministerium noch der Flughafenkoordinator sind Adressaten der streitigen Genehmigung des Antragsgegners. Adressat ist allein die Beigeladene, über deren Nutzungsbefugnisse auf dem planfestgestellten Flughafen befunden wird. Die Bundesbehörden müssen allerdings in Erfüllung ihrer Aufgaben zur Gestaltung des Ablaufs des Luftverkehrs nach § 27a Abs. 1 LuftVG i.V.m. der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 auf alle relevanten Gegebenheiten am Flughafen der Beigeladenen zurückgreifen, um den Umfang des dort abwickelbaren Verkehrs festzustellen. Zu diesen faktischen Vorgaben gehören

- 9 -

neben den tatsächlichen Umständen mit kapazitäts- und sonstiger nutzungsbezogener Bedeutung auch die rechtlichen Vorgaben, insbesondere umweltbezogene Beschränkungen (vgl. Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93). Ergeben sich faktische Auswirkungen durch Flugbetrieb, der über den vom Antragsgegner genehmigungsrechtlich gestalteten hinausgeht, so liegt ein ordnungswidriger Zustand vor, der von den für die Rechtmäßigkeit des Ablaufs des Luftverkehrs Verantwortlichen anzugehen ist. Sind dazu, wie bei der Beseitigung wirksam vergebener Slots, Maßnahmen erforderlich, für die allein Bundesbehörden zuständig sind, wäre die nach dem Begehren der Antragstellerin zu verpflichtende Landesbehörde darauf verwiesen, die zuständigen Bundesbehörden zu unterrichten und dazu anzuhalten, in eigener Verantwortung den rechtswidrigen Zustand zu beheben. Dass die im Rahmen des Beiladungsgesuchs der Antragstellerin gehörten Bundesstellen nicht darüber informiert wären, dass die Slotvergabe für den Winterflugplan von einem jetzt nicht mehr maßgeblichen Koordinierungseckwert ausgegangen ist und der koordinierte Verkehr der aktuellen Genehmigungslage am Flughafen der Beigeladenen nicht entspricht, ist auszuschließen. Die vorliegenden Unterlagen erhellen zugleich, dass eine Prüfung möglicher weiterer Schritte zur Einhaltung der Genehmigungslage durchaus erwogen worden ist. In dieser Hinsicht ist also schon nicht zu sehen und nicht konkret aufgezeigt, dass der Antragsgegner oder ihm nachgeordnete Behörden etwas unterlassen hätten, was zu weitergehenden Maßnahmen im Bundesbereich hätte führen können. Schon deshalb fehlt es insofern an den Voraussetzungen für eine Verpflichtung der begehrten Art. Was das antragstellerseitig angesprochene Vorgehen gegen die Beigeladene betrifft, so ist einzustellen, dass es zumindest zweifelhaft ist, ob ein Flughafenbetreiber in dem Geflecht von (Beschränkungen enthaltender) Betriebsgenehmigung, europarechtlich vorgeprägter Slotvergabe auf Bundesebene, konkret zugestandener Flugmöglichkeit einzelner Flugunternehmen und Betreiberpflicht von Flugplatzunternehmen, in Ansehung auch der Ausgestaltung der Beschränkung in Ziff. 6.2. 3. Spiegelstrich in der Änderungsgenehmigung vom 21. September 2000 befugt ist, einem Luftfahrtunternehmen den Zugang zum Flughafen für die erste Nachtstunde in Abhängigkeit von der Anzahl der bereits erfolgten koordinierten Landungen zu verweigern, wenn diesem in dem dafür vorgesehen Verfahren ein Slot zugeteilt worden ist. Dies zu klären geht über den Rahmen des vorliegenden Verfahrens des vorläufigen Rechtsschutzes hinaus. Vor diesem rechtlichen Hintergrund wäre eine Verpflichtung des Antragsgegners, die

- 10 -

Beigeladene zu einer Verweigerung von Landungen über 15 in der ersten Nachstunde hinaus zu verpflichten, allenfalls bei akuter erheblicher Gefahr zu erwägen. Eine solche Situation ist hier aber nicht gegeben. Der Senat hat in seinem oben bereits genannten Beschluss vom heutigen Tage im Zusammenhang mit dem auf § 123 Abs. 1 VwGO gestützten Ersuchen verschiedener Anwohner, die zum Teil noch stärker als die Wohngrundstücke der Antragstellerin durch nächtlichen Fluglärm betroffen sind, ausgeführt:

... nach der Zahl der Ereignisse und dem zeitlichen Rahmen steht kein die Antragsteller unzumutbar belastender und deshalb umgehend zu behebender Zustand zu erwarten.

Diese Bewertung steht nicht im Widerspruch zur Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klagen der Antragsteller betreffend die Erweiterung des Flugbetriebes in der ersten Nachstunde durch den Senat. Die Gestaltungswirkung jener Entscheidung erschöpft sich darin, dass die Klagen in Bezug auf die Erweiterung des Luftverkehrs für die erste Nachstunde aufschiebende Wirkung entfalten. Danach ist der Begünstigte so zu stellen, als ob die Verfügung ihm gegenüber nicht ergangen wäre. Das heißt aber nicht, dass er eine erfolgte Koordinierung von vornherein nicht gegen sich gelten lassen muss. Er ist nur so zu behandeln, als wäre die Koordinierung für den Winterflugplan einschließlich der Slotvergabe von vornherein ohne Beachtung von Vorgaben aus der Betriebserlaubnis erfolgt. Mit der aufschiebenden Wirkung der Klagen entsteht ein – bezogen auf die Antragsteller – rechtswidriger Zustand. Die Behebung eines solchen rechtswidrigen Zustandes steht entsprechend allgemeinen ordnungsrechtlichen Grundsätzen im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde, bei dessen Ausübung, wenn wie hier bei den getroffenen Koordinierungsentscheidungen Dritten wirksam Rechtspositionen eingeräumt worden sind, die Belange eben dieser Dritten beachtet werden müssen. Dieser Aspekt entfällt nicht schon und allein deshalb, weil das Verteilungsverfahren von vornherein wegen der fehlenden Bestandskraft der Änderung der Betriebsgenehmigung mit dem Risiko behaftet war, dass sich bei einer gerichtlichen Aufhebung bzw. gerichtlichen Aussetzung der Vollziehung der Genehmigung auch Fragen der

- 11 -

Rückabwicklung der bereits erfolgten Koordinierung ergeben können. Diese Erwägung mag allenfalls das Bestandsinteresse im Gewicht mindern. Das behördliche Ermessen ist in Bezug auf etwa anstehende Fragen der Rückabwicklung durch die gerichtliche Aussetzungsentscheidung ebenfalls nicht zu Gunsten der Antragsteller gebunden. Die Antragsteller können die Herstellung eines der jetzigen objektiven Rechtslage entsprechenden Zustandes nicht schon und allein auf der Grundlage einer formalen Rechtsposition, wie hier der aufschiebenden Wirkung ihrer Klagen, beanspruchen, sondern nur bei einer materiellen Interessenlage, die die gegenläufigen Interessen der übrigen Beteiligten - hier namentlich auch der begünstigten Luftfahrtunternehmen - überwindet.

Daran fehlt es unter den hier gegebenen Umständen.

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass die vom Senat für die Aussetzung der Vollziehung angeführten Erwägungen nicht an eindeutige Erkenntnisse über eine absolute Unzumutbarkeit der drohenden Lärmeinwirkungen, also über selbst unter Einbeziehung vorhandener/möglicher Lärmschutzvorkehrungen zu besorgender Gesundheitsbeeinträchtigungen anknüpfen, sondern zuvorderst an Aspekte der fehlerhaften Abwägung und unzureichenden Rechtfertigung zusätzlicher Lärmeinwirkungen in der Nachtzeit. Die Größenordnung der Überschreitung der zulässigen Koordinierung von 15 Landungen gibt zu Bedenken keinen Anlass. Nach den Ausführungen – antragsteller- wie antragsgegnerseits – legt der Senat zugrunde, dass die abzusehenden Überschreitungen im Verhältnis zu der bei der ursprünglichen Koordinierung des Winterflugplans noch zugrundegelegten Zahl zulässiger Landungen (36) relativ gering sein werden und eine weitere Verringerung erwartet werden kann. Die Zahl der für den Winterflugplan für die erste Nachtstunde weiterhin vergebenen Slots liegt derzeit im wesentlichen unter 20. Ein einmaliger Höchstwert liegt bei 23 und damit unter dem Wert, der bisher für die Sommerzeit festgesetzt war und derzeit für den Sommer maßgeblich ist, ohne dass insofern belastbare Anhaltspunkte für eine hiermit überschrittene anzuerkennende Gefahrengrenze gegeben sind. Ende Oktober 2006 lag die Zahl der noch vergebenen Slots zum Teil noch höher, aber auch schon in einem Bereich, der keinen dringenden Anlass zu weiteren Sicherungsmaßnahmen zugunsten der Antragsteller gegeben hätte. Zu-

- 12 -

dem ist mit einer weiteren Verringerung zu rechnen, weil zurückgegebene Slots nicht mehr vergeben werden, soweit für die jeweilige Nachtstunde noch mehr als 15 Landungen koordiniert sind. Hinzu kommt, dass ein zeitlicher Rahmen vorgegeben ist, der – vorbehaltlich eventueller Konsequenzen aufgrund einer Hauptsachenentscheidung des Senats – in einigen Monaten eine volle Beachtung der Rechtslage in der Nachtzeit erwarten lässt. Zwar ist zu Lasten der für die überhöhte Koordinierung Verantwortlichen und der durch sie Begünstigten einzustellen, dass ihre Dispositionen wegen des Vorgehens allein auf der Grundlage einer behördlichen - und noch angreifbaren - Anordnung der sofortigen Vollziehung von vornherein gewisse Risiken in sich bergen, auch wenn der Zustand nicht so einfach wie in der Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung zugrunde gelegt zu korrigieren ist. Dafür aber findet sich ein noch hinreichender Ausgleich darin, dass so wie schon zuvor für den Sommerflugplan auch jetzt bei noch weiter anstehenden Koordinierungsbegehren der alte Eckwert zugrunde gelegt wird und man sich im Übrigen um einen Rücklauf von vergebenen Slots bemüht. Damit ist für die Übergangszeit eine den beteiligten Interessen in noch vertretbarer Weise Rechnung tragende Lösung gefunden.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 3, § 155 Abs. 1, § 162 Abs. 3 VwGO; dabei war zu berücksichtigen, dass die Antragstellerin nur obsiegt, soweit sie die Beeinträchtigung von (auch) wohngenutzten Grundstücken geltend macht und das auch nur in Bezug auf einen Teil des geltend gemachten Lärmaspektes. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 53 Abs. 3 Nrn. 1 und 2, § 52 Abs. 1 GKG.

Tuschen

Oestreich

Stork