



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

BESCHLUSS

BVerwG 4 B 55.14
VGH 8 A 11.40042

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
am 17. Februar 2015

durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. Rubel
und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Gatz und Dr. Külpmann

beschlossen:

Die Beschwerde der Klägerin gegen die Nichtzulassung
der Revision in dem Urteil des Bayerischen Verwaltungs-
gerichtshofs vom 19. Februar 2014 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens
einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigela-
denen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Beschwer-
deverfahren auf 60 000 € festgesetzt.

G r ü n d e :

I

- 1 Die Klägerin wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 5. Juli 2011 (98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss) in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22. Januar 2013 für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch die Anlage und den Betrieb einer dritten Start- und Landebahn. Der Verwaltungsgerichtshof hat ihre Klage abgewiesen. Dagegen richtet sich die auf § 132 Abs. 2 Nr. 1 und 3 VwGO gestützte Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision.

II

- 2 Die Beschwerde hat keinen Erfolg.
- 3 1. Die Revision ist nicht nach § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zuzulassen. Die Rechtsache hat nicht die grundsätzliche Bedeutung, die ihr die Klägerin beimisst.
- 4 a) Die Klägerin hält die Frage für grundsätzlich klärungsbedürftig, ob das Institut der Planrechtfertigung als materielle Voraussetzung der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung mit den verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Rechtfertigung von Grundrechtseingriffen vereinbar ist. Sie möchte wissen, ob ein Grundrechtseingriff durch eine luftverkehrsrechtliche Planfeststellung zulässig sein kann, auch wenn der Bedarf für das Vorhaben nicht durch ein formelles Gesetz festgestellt worden ist (Beschwerdebegründung S. 6 f.). Die Frage führt nicht zur Zulassung der Revision, weil sie sich, soweit sie sich vorliegend stellt, ohne Weiteres schon im Verfahren der Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision bejahen lässt.
- 5 Nach der Rechtsprechung des Senats können Gemeinden im Rahmen einer Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss unter Berufung auf Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG eine Prüfung der Planrechtfertigung beanspruchen, wenn sie gegen das planfestgestellte Vorhaben substantiiert einwenden, es entziehe wesentliche Teile des Gemeindegebiets der gemeindeeigenen Planung (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1001.04 - NVwZ 2006, 1055 Rn. 194). Unter derselben Voraussetzung können sie auch das Erfordernis einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung geltend machen. Dagegen können sie sich auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 14 Abs. 1 und 3 GG nicht berufen, weil sie nicht Träger von Grundrechten sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18. März 2008 - 9 VR 5.07 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 197 Rn. 12).
- 6 Der Senat hat bislang nicht gefordert, dass der Bedarf für ein planfeststellungsbedürftiges Vorhaben als Rechtfertigung für den Plan aus verfassungsrechtlichen Gründen durch ein Gesetz festgestellt werden muss (vgl. für ein Gesamt-

konzept zum Hochwasserschutz BVerwG, Beschluss vom 19. September 2014 - 7 B 6.14 - NVwZ-RR 2015, 15 Rn. 7 ff.). Für die von der Klägerin angemahnte "(selbst-)kritische(r) Prüfung" (Beschwerdebegründung S. 7) in einem Revisionsverfahren sieht er keinen Anlass. Zu Unrecht bemüht die Klägerin die Wesentlichkeitstheorie und den Grundsatz des Vorbehalts des Gesetzes.

- 7 Der Vorbehalt des Gesetzes verlangt, dass staatliches Handeln in bestimmten grundlegenden Bereichen durch förmliches Gesetz legitimiert wird. Der Gesetzgeber ist verpflichtet, alle wesentlichen Entscheidungen selbst zu treffen und darf sie nicht anderen Normgebern überlassen. Wann es danach einer Regelung durch den parlamentarischen Gesetzgeber bedarf, lässt sich nur mit Blick auf den jeweiligen Sachbereich und auf die Eigenart des betroffenen Regelungsgegenstandes beurteilen. Die verfassungsrechtlichen Wertungskriterien sind dabei den tragenden Prinzipien des Grundgesetzes, insbesondere den darin verbürgten Grundrechten, zu entnehmen. Danach bedeutet wesentlich im grundrechtsrelevanten Bereich in der Regel "wesentlich für die Verwirklichung der Grundrechte". Die Tatsache, dass eine Frage politisch umstritten ist, führt dagegen für sich genommen nicht dazu, dass diese als wesentlich verstanden werden müsste. Zu berücksichtigen ist im Übrigen auch, dass die in Art. 20 Abs. 2 GG als Grundsatz normierte organisatorische und funktionelle Unterscheidung und Trennung der Gewalten auch darauf zielt, dass staatliche Entscheidungen möglichst richtig, das heißt von den Organen getroffen werden, die dafür nach ihrer Organisation, Zusammensetzung, Funktion und Verfahrensweise über die besten Voraussetzungen verfügen. Dieses Ziel darf nicht durch einen Gewaltenmonismus in Form eines umfassenden Parlamentsvorbehalts unterlaufen werden (BVerfG, Urteil vom 14. Juli 1998 - 1 BvR 1640/97 - BVerfGE 98, 218 <251 f.>). Das gilt vor allem für die staatliche Planung, die nicht von vornherein der Legislative (BVerfG, Beschluss vom 17. Juli 1996 - 2 BvF 2/93 - BVerfGE 95, 1 <16>), sondern als Fachplanung üblicherweise der Exekutive zuzuordnen ist, die dafür den erforderlichen Verwaltungsapparat und Sachverstand besitzt (BVerwG, Beschluss vom 19. September 2014 - 7 B 6.14 - NVwZ-RR 2015, 15 Rn. 11).

- 8 Die Klägerin legt nicht dar, dass die Zulassung von Luftverkehr an einem bestimmten Standort für die Wahrnehmung des gemeindlichen Selbstverwaltungsrechts stets von wesentlicher Bedeutung ist. Sollten die Auswirkungen des Luftverkehrs massiv sein und das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht mehr als nur unerheblich beeinträchtigen, sind sie im Rahmen der Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes - LuftVG i.d.F. der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 175 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), dem zu gewichtenden Bedarf gegenüberzustellen und gegebenenfalls nach § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG zu bewältigen. Die Klägerin zeigt ferner nicht auf, warum der Gesetzgeber besser als die qualifiziert besetzten Planfeststellungsbehörden in der Lage sein sollte, den Bedarf für luftverkehrsrechtliche Vorhaben zu ermitteln und zu bewerten.
- 9 b) Die Klägerin sieht ferner grundsätzlichen Klärungsbedarf hinsichtlich der Frage, ob es mit dem Gebot des effektiven Rechtsschutzes aus Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG vereinbar ist, wenn es für die Überprüfung der Richtigkeit der luftverkehrsrechtlichen Bedarfsprognose im verwaltungsgerichtlichen Verfahren auf die Kenntnis der Ausgangsdaten nicht ankommen soll (Beschwerdebegründung S. 9). Damit löst sie die Zulassung der Revision nicht aus, weil es eine nicht allgemeingültig zu beantwortende Frage der Beweiswürdigung ist, ob und inwieweit die Ausgangsdaten und die Verarbeitungsschritte einer Verkehrsprognose dokumentiert werden müssen, um deren Verwertbarkeit gerichtlich überprüfen zu können (BVerwG, Beschlüsse vom 1. April 2009 - 4 B 61.08 - NVwZ 2009, 910 Rn. 24 und vom 14. April 2011 - 4 B 77.09 - juris Rn. 44; Urteil vom 13. Oktober 2011 - 4 A 4000.10 - juris Rn. 54). Es gibt keine allgemeine Beweisregel des Inhalts, dass die richterliche Überzeugung von der Richtigkeit der Ausgangsdaten die Kenntnis dieser Ausgangsdaten erfordert (BVerwG, Urteil vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 - BVerwGE 142, 234 Rn. 66). In Übereinstimmung hiermit hat der Verwaltungsgerichtshof seine Überzeugung von der Eignung der gewählten Methode und ihrer tatsächlichen Anwendung aus einer anderen Erkenntnisquelle, nämlich den Darlegungen der Qualitätssicherung geschöpft (UA Rn. 381). Die Kritik der Klägerin gibt dem Senat keine Veranlassung, seine gefestigte Rechtsprechung in einem Revisionsverfahren auf den Prüfstand zu stellen.

- 10 c) Die Revision ist auch nicht zur Klärung der Frage zuzulassen, ob ein Lärmschutzkonzept für einen internationalen Großflughafen mit dem Gebot der Konfliktbewältigung vereinbar ist, wenn es aus aktiven Maßnahmen besteht, im Übrigen jedoch die betroffenen Anwohner pauschal und ausnahmslos auf das Regelungssystem des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm verwiesen werden, ohne dass im Einzelfall weitergehender passiver Lärmschutz gewährt wird (Beschwerdebegründung S. 14). Die Frage ist durch das Senatsurteil vom 4. April 2012 (- 4 C 8.09 - BVerwGE 142, 234 Rn. 180 ff.) geklärt.
- 11 Der Anspruch auf passiven Schallschutz ist gemäß § 9 Abs. 1, 2 und 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm - Fluglärmschutzgesetz - FluglärmG i.d.F. der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) an die Belegenheit der Grundstücke in der Tag- oder Nacht-Schutzzone und damit an das Überschreiten der in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG jeweils für die Tag- und Nacht-Schutzzone gesondert geregelten Auslösewerte geknüpft. Das Fluglärmschutzgesetz ist insoweit ein Spezialgesetz zu § 9 Abs. 2 LuftVG, der anordnet, dass dem Unternehmer im Planfeststellungsbeschluss die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen sind, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind. Die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG bestimmen die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle und damit die Auslösewerte, bei deren Überschreiten der Vorhabenträger die Benutzung der benachbarten Grundstücke durch Erstattung der Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Schallschutzes sicherzustellen sowie Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs zu leisten hat. Die Planfeststellungsbehörde ist deshalb weder generell berechtigt noch gar verpflichtet, auf der Grundlage des § 9 Abs. 2 LuftVG weiterreichenden baulichen Schallschutz unterhalb der Auslösewerte des Fluglärmschutzgesetzes anzuordnen. § 9 Abs. 2 LuftVG steht hierfür als Rechtsgrundlage nicht zur Verfügung. Soweit die Lärmschutzbelange vom Regelungsanspruch des Fluglärmschutzgesetzes erfasst sind, decken dessen Lärmgrenzwerte alle Schutzziele ab, die in der lärmmedizinischen Literatur diskutiert werden. Damit ist die Planfeststellungsbehörde im Interesse einer Verbesserung der Rechtssicherheit und der Verfahrens-

beschleunigung in Zukunft grundsätzlich der Verpflichtung enthoben, jedenfalls bei der Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze Erkenntnissen der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung nachzugehen (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 13. Oktober 2011 - 4 A 4001.10 - BVerwGE 141, 1 Rn. 167). Lediglich für atypische, vom Regelungsanspruch des Fluglärmschutzgesetzes nicht erfasste Situationen darf die Planfeststellungsbehörde Schutzanforderungen in ihr Lärmschutzkonzept einbauen.

- 12 Dass die Werte des § 2 FluglärmG zu hoch angesetzt wären und die Vorschrift deshalb gegen Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 GG verstieße (Beschwerdebegründung S. 19), legt die Klägerin nicht hinreichend konkret dar (vgl. zu den Substantiierungsanforderungen BVerfG, Beschluss vom 4. Mai 2011 - 1 BvR 1502/08 - NVwZ 2011, 991 Rn. 39). Abgesehen davon, dass Gemeinden nicht Grundrechtsträger sind, ist für eine Verletzung grundrechtlicher Schutzpflichten auch nichts ersichtlich. Das ist in der Rechtsprechung des Senats geklärt (vgl. BVerwG, Urteile vom 13. Oktober 2011 - 4 A 4001.10 - BVerwGE 141, 1 Rn. 169 und vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 - BVerwGE 142, 234 Rn. 152 f.).

- 13 Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Umgebungslärm-RL (ABl. Nr. L 189 vom 18. Juli 2002, S. 12) zwingt die Planfeststellungsbehörden entgegen der Ansicht der Klägerin (Beschwerdebegründung S. 18) nicht dazu, die Zumutbarkeitsgrenze niedriger zu ziehen und bereits bei geringeren Lärmwerten als denjenigen des § 2 FluglärmG passiven Lärmschutz zu gewähren. Art. 8 Umgebungslärm-RL, der mittlerweile durch § 47d des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. November 2014 (BGBl. I S. 1740), in nationales Recht umgesetzt ist, verpflichtet die Mitgliedstaaten, für eine Lärmaktionsplanung zu sorgen. Die Festlegung von Grenzwerten, die mit einer solchen Planung durchgesetzt werden sollen, überlässt sie den Mitgliedstaaten (BVerwG, Urteil vom 4. April 2012

- 4 C 8.09 - BVerwGE 142, 234 Rn. 193). Die im Anhang VI zur Umgebungslärm-RL unter den Nummern 1.5 und 1.6 genannten Werte bestimmen die Personenkreise, deren geschätzte Größen der Kommission nach Art. 10 Umgebungslärm-RL zu übermitteln sind, markieren aber keine Zumutbarkeitsgrenzen. Ob und inwieweit sich die Existenz ruhiger Gebiete, die gegen die Zunahme von Lärm geschützt werden sollen (Art. 8 Abs. 1 Satz 1 Buchst. b Umgebungslärm-RL, § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG), auf die fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenzen auswirkt, ist ohne Bedeutung, weil der Verwaltungsgerichtshof nicht festgestellt hat, dass Teile des Gemeindegebiets betroffen sind, welche die Klägerin in einem Lärmaktionsplan als ruhige Gebiete dargestellt hat. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts scheidet die Zulassung der Revision aber aus, wenn der Vorderrichter eine Tatsache nicht festgestellt hat, die für die Entscheidung der angesprochenen Rechtsfrage erheblich sein würde, sondern lediglich die Möglichkeit besteht, dass die Rechtsfrage nach Zurückverweisung der Sache aufgrund weiterer Sachaufklärung entscheidungserheblich werden könnte (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 28. Dezember 1998 - 9 B 197.98 - juris Rn. 6 und vom 28. November 2005 - 4 B 66.05 - ZfBR 2006, 159).

- 14 d) Schließlich rechtfertigt die Frage nicht die Zulassung der Revision, ob es dem Gebot gerechter Abwägung in der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung entspricht, bei der Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Luftschadstoffimmissionen nur solche Schadstoffe zu berücksichtigen, die in der 39. BImSchV aufgeführt sind (Beschwerdebegründung S. 21). Auf sie lässt sich antworten, ohne dass es der Durchführung eines Revisionsverfahrens bedarf.

- 15 Nach der Rechtsprechung des Senats sind die durch ein Planvorhaben verursachten Luftverunreinigungen an der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065) (früher: 22. BImSchV) zu messen, mit der auf der Grundlage des § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG einschlägiges Unionsrecht umgesetzt worden ist (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 425). Die 39. BImSchV führt in ihren §§ 2 bis 10 im Einklang mit der Richtli-

nie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa - Luftreinhalte-RL (ABl. Nr. L 152 vom 11. Juni 2008, S. 1) und der Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 2004 über Arsen, Kadmi- um, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft - Arsen-RL (ABl. Nr. L 23 vom 26. Januar 2005, S. 3) Stoffe auf, die als Schadstoffe nach der Definition in § 1 Nr. 31-39. BImSchV schädliche Auswir- kungen auf die menschliche Gesundheit haben können, und setzt für sie zum Schutz der menschlichen Gesundheit Immissionsgrenzwerte und Zielwerte fest. Es kann nicht zweifelhaft sein, dass die Planfeststellungsbehörde weitere Stoffe im Planfeststellungsverfahren berücksichtigen muss, wenn zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses ihre Gesundheitsschädlichkeit all- gemein anerkannt ist. Allgemeine Anerkennung bedeutet zwar nicht Einstim- migkeit in der wissenschaftlichen Öffentlichkeit. Ein neuer Stand der Wissen- schaft ist jedoch nicht erreicht, solange bisher anerkannte wissenschaftliche Annahmen kritisch hinterfragt und kontrovers diskutiert werden, ohne dass sich in der Forschung bereits ein neuer Grundkonsens abzeichnet (BVerwG, Be- schluss vom 21. Januar 2004 - 4 B 82.03 - NVwZ 2004, 619 und Urteil vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 - BVerwGE 142, 234 Rn. 517). Besteht noch For- schungsbedarf, ist es nicht Sache der Planfeststellungsbehörde, durch weitere Untersuchungen Fortschritte des wissenschaftlichen Erkenntnisstandes anzu- streben (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16. Februar 1998 - 11 B 5.98 - Buchholz 451.171 § 7 AtG Nr. 6 S. 71 f. und Urteil vom 4. April 2012 a.a.O. Rn. 514). Mehr ist verallgemeinernd nicht zu sagen. Ob die Gesundheitsschädlichkeit der von der Klägerin bezeichneten Luftschadstoffe (Beschwerdebegründung S. 22) allgemein anerkannt ist, ist eine Tat- und keine Rechtsfrage.

- 16 2. Die Revision ist auch nicht nach § 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO wegen eines Ver- fahrensfehlers zuzulassen.
- 17 a) Die Klägerin rügt als Verstoß gegen die Pflicht zur Klärung des Sachverhalts (§ 86 Abs. 1 VwGO), dass der Verwaltungsgerichtshof ihren Beweisantrag ab- gelehnt hat, der Anteil der Treibstoffkosten an den Kosten des Flugbetriebs be-

trage mindestens 30 % (Beschwerdebegründung S. 25). Die Rüge ist unbegründet.

- 18 Der Verwaltungsgerichtshof hat dem Gutachter der Beigeladenen bescheinigt, nachvollziehbar dargelegt zu haben, dass sich der Treibstoffkostenanteil, an den Gesamtkosten am Flughafen München gemessen, im Jahr 2020 auf 22,7 % und im Prognosejahr 2025 auf 23,9 % belaufen werde. Zwar verträten auch die qualitätssichernden Gutachter der Technischen Universität Hamburg-Harburg mit der Klägerin und entgegen der Auffassung des Gutachters der Beigeladenen die Ansicht, der Treibstoffkostenanteil sei nicht auf die Gesamtkosten an einem Flughafen, sondern nur auf die operativen Kosten (Passage und Logistik) einer Fluggesellschaft zu beziehen. Dieser Meinungsunterschied könne aber dahinstehen, da der Gutachter der Beigeladenen auch nach Auffassung der Qualitätssicherung im Wege einer Vergleichsrechnung nachvollziehbar darstellen könne, dass ein höherer angenommener durchschnittlicher Treibstoffkostenanteil von 20 %, bezogen auf die operativen Kosten, in München nur marginale Effekte im vorliegend verwendeten Modell hätte (UA Rn. 387). Da die Klägerin die plausiblen Annahmen der Luftverkehrsprognose der Beigeladenen zum zu erwartenden Anteil der Treibstoffkosten an den Flugbetriebskosten bis zum Prognosejahr 2025 nicht ernsthaft erschüttert habe, sei ihr Beweisantrag abzulehnen.
- 19 Gegen § 86 Abs. 1 VwGO verstößt dieses Vorgehen nicht. Die Einholung zusätzlicher Sachverständigengutachten oder gutachtlicher Stellungnahmen liegt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gemäß § 98 VwGO i.V.m. §§ 404, 412 ZPO im Ermessen des Tatsachengerichts. Dieses Ermessen wird nur dann verfahrensfehlerhaft ausgeübt, wenn das Gericht von der Einholung zusätzlicher Gutachten absieht, obwohl sich ihm die Notwendigkeit einer weiteren Beweiserhebung hätte aufdrängen müssen. Das ist dann der Fall, wenn es zu der Überzeugung gelangen muss, dass die Grundvoraussetzungen nicht gegeben sind, die für die Verwertbarkeit von Gutachten im Allgemeinen oder nach den besonderen Verhältnissen des konkreten Falles gegeben sein müssen, weil die vorliegenden Gutachten oder gutachtlichen Stellungnahmen offen erkennbare Mängel enthalten, von unzutreffenden tatsächlichen

Voraussetzungen ausgehen oder unlösbare Widersprüche aufweisen, wenn sich aus ihnen Zweifel an der Sachkunde oder der Unparteilichkeit der Gutachter ergeben oder wenn sich herausstellt, dass es sich um eine besonders schwierige Fachfrage handelt, die ein spezielles Fachwissen erfordert, das bei den bisherigen Gutachtern nicht vorhanden ist (BVerwG, Urteil vom 15. Oktober 1985 - 9 C 3.85 - Buchholz 402.25 § 1 AsylVfG Nr. 38 S. 122). Eine Verpflichtung des Tatsachengerichts, zusätzlich zu den vorliegenden gutachtlichen Stellungnahmen weitere Gutachten einzuholen oder in sonstige Ermittlungen einzutreten, besteht hingegen nicht allein schon deshalb, weil ein Beteiligter die bisher vorliegenden Erkenntnisquellen im Ergebnis für unzutreffend hält (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 6. Oktober 1987 - 9 C 12.87 - Buchholz 310 § 98 VwGO Nr. 31 S. 2).

- 20 Hiernach ist es nicht zu beanstanden, dass der Verwaltungsgerichtshof die beantragte Einholung eines weiteren Gutachtens abgelehnt hat.
- 21 Es lässt sich nicht feststellen, dass die Behauptung der Klägerin zutrifft, die Annahmen des Gutachters der Beigeladenen zum Anteil der Treibstoffkosten beruhten auf offenkundig falschen Voraussetzungen (Beschwerdebegründung S. 26). Soweit sich die Klägerin darauf beruft, dass nach Einschätzung der International Air Transport Association (IATA) der Anteil der Treibstoffkosten 32 % betrage, ist ihr entgegenzuhalten, dass sie die in Bezug genommene Verkehrsprognose (der Fa. I.) vom 10. März 2010 unvollständig wiedergibt und damit verfälscht. Aus der Verkehrsprognose (S. 18) ergibt sich, dass die IATA den Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten der Luftverkehrsgesellschaften weltweit quantifiziert haben soll, in Europa der Anteil aufgrund der höheren Personalkosten und der moderneren Flotten jedoch deutlich niedriger liege und bei der Lufthansa im Jahr 2008 bei 21 % gelegen habe. Die Behauptung der Klägerin, dass der Anteil bei der Lufthansa tatsächlich nicht 21 %, sondern 28 % betragen habe, ist nicht belegt. Den Lufthansa-Politikbrief, aus dem die Klägerin zitiert, hat sie nicht vorgelegt oder auch nur näher bezeichnet. Gleiches gilt für eine ins Feld geführte Veröffentlichung der Association of European Airlines (AEA), wonach sich der Anteil im Jahr 2008 auf 33 % belaufen habe. Die vom Gutachter der Beigeladenen angenommenen künftigen Effizi-

enzgewinne beim Treibstoffverbrauch hat der Verwaltungsgerichtshof einer Plausibilitätskontrolle unterworfen und dargelegt, aus welchen Gründen er den Prognosen des Gutachters folgt (UA Rn. 388). Die unsubstantiierte Behauptung der Klägerin, die vom Gutachter unterstellten Effizienzgewinne vorinstanzlich in Frage gestellt zu haben, reicht zur Darlegung eines verfahrensfehlerhaften Verzichts des Verwaltungsgerichtshofs auf Einholung des beantragten Gutachtens nicht aus. Die von der Klägerin "unabhängig davon" beanstandete Aussage, ein höherer angenommener durchschnittlicher Treibstoffkostenanteil von 20 % (bezogen auf die operativen Kosten) im Vergleich zum niedrigeren Treibstoffkostenanteil von 18 % (bezogen auf die Gesamtkosten) habe nur einen marginalen Effekt im verwendeten Modell (gemeint ist das gewählte Gesamtverkehrsmo- dell, vgl. UA Rn. 382), hat mit dem Beweisthema, der Anteil der Treibstoffkosten an den Kosten des Flugbetriebs betrage mindestens 30 %, nichts zu tun.

- 22 b) Einen weiteren Verstoß gegen § 86 Abs. 1 VwGO sieht die Klägerin darin, dass der Verwaltungsgerichtshof ihrem Beweisantrag zu der Frage nicht ent- sprochen hat, ob ein gekippt geöffnetes Fenster ein Schalldämmmaß von 15 dB(A) erreicht (Beschwerdebegründung S. 27). Sie vermutet als Ergebnis der vermissten Beweisaufnahme, dass lediglich von einer Pegeldifferenz von 10 dB(A) auszugehen sei (Beschwerdebegründung S. 28).
- 23 Die Rüge ist ebenfalls unbegründet. Der Verwaltungsgerichtshof hatte keinen Anlass, den von der Klägerin beantragten Beweis zu erheben. Nach seiner ma- teriell-rechtlichen Rechtsauffassung, auf die abzustellen ist, auch wenn sie rechtlich verfehlt sein sollte (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 25. März 1987 - 6 C 10.84 - Buchholz 310 § 108 VwGO Nr. 183 S. 4), war die Beweisfrage nicht entscheidungserheblich. Denn der Verwaltungsgerichtshof hat nicht nur auf die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung abgestellt, welche die Kläge- rin durch ein Gutachten erschüttern lassen wollte, sondern seine Entscheidung auch - insoweit selbständig tragend ("Dessen ungeachtet ...") - darauf gestützt, dass der Gesetzgeber für die Ermittlung von Fluglärm in der Anlage zu § 3 FluglärmG die verfassungsrechtlich unbedenkliche Regelung getroffen habe, dass zwischen außen und innen ein Pegelunterschied von 15 dB(A) zu berück- sichtigen sei (UA Rn. 473).

- 24 3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2, § 162 Abs. 3 VwGO und die Streitwertfestsetzung auf § 47 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3, § 52 Abs. 1 GKG.

Prof. Dr. Rubel

Dr. Gatz

Dr. Külpmann