



Beglaubigte Abschrift

O B E R V E R W A L T U N G S G E R I C H T
F Ü R D A S L A N D N O R D R H E I N - W E S T F A L E N
I M N A M E N D E S V O L K E S
U R T E I L

Verkündet am: 8. Juni 2018
Lepper
als Urkundsbeamtin der
Geschäftsstelle

20 D 80/15.AK

In dem Verwaltungsrechtsstreit

der Stadt Kaarst, vertreten durch die Bürgermeisterin, Am Neumarkt 2,
41564 Kaarst,

Klägerin,

Prozessbevollmächtigte: Anwaltskanzlei Quaas & Partner mbB, Möhringer
Landstraße 5 (Schiller-Haus),
70563 Stuttgart (Vaihingen),

g e g e n

das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch das Ministerium für Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen, Stadttor 1, 40219 Düsseldorf,
Az.: II.1-31-21/4-2 DL,

Beklagten,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Taylor Wessing Partnerschaftsge-
sellschaft mbB, Benrather Straße 15,
40213 Düsseldorf, Az.: 3005004/15/MIN20.D1003,

Beigeladene: Flughafen Düsseldorf GmbH, vertreten durch den Geschäftsfüh-
rer, Flughafenstraße 120, 40474 Düsseldorf,

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Gronefeld, Sophienstraße 26,
80333 München, Az.: D7/980-17 dg/kt 107/15 VG01
04 800 04,

wegen Luftverkehrsrechts (Planfeststellung hinsichtlich von Vorfeldflächen
eines Verkehrsflughafens)

hat der 20. Senat

auf die mündliche Verhandlung

vom 7. Juni 2018

durch

den Vorsitzenden Richter am Oberverwaltungsgericht L e c h t e r m a n n ,

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

den Richter am Oberverwaltungsgericht K a u f h o l d ,

den ehrenamtlichen Richter W a g n e r ,

den ehrenamtlichen Richter Z w i l l i n g

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der notwendig Beigeladenen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils beizutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in entsprechender Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

T a t b e s t a n d

Die Klägerin ist eine Stadt in der Umgebung des von der Beigeladenen betriebenen Verkehrsflughafens Düsseldorf. Sie wendet sich mit ihrer Klage gegen den hinsichtlich der sogenannten Bauabschnitte 2009 und 2010 erlassenen Planfeststellungsbeschluss des Beklagten für die Errichtung von Vorfeldflächen auf dem westlichen Betriebsgelände des Verkehrsflughafens Düsseldorf vom 15. Juni 2015.

Der Verkehrsflughafen Düsseldorf verfügt über zwei parallele, von Südwesten nach Nordosten verlaufende Start- und Landebahnen. Die südliche Hauptbahn misst 3.000 m x 45 m (05R/23L), die nördliche Parallelbahn 2.700 m x 45 m (05L/23R). Wegen ihres geringen Querabstandes zueinander können diese Bahnen nur in wechselseitiger Abhängigkeit genutzt werden.

Im Zusammenhang mit Auseinandersetzungen um die Verlängerung der Hauptbahn und den Bau der zweiten Bahn schlossen unter anderem der Beklagte, die Beigeladene und die Gemeinden des damaligen Amtes Angerland am 13. Mai 1965 einen Vergleich, den sogenannten Angerland-Vergleich, in welchem einem Generalausbauplan, der die Parallelbahn umfasst, als Endausbauzustand zugestimmt und die Nutzung der nördlich vorgesehenen zweiten (Parallel-)Bahn beschränkt wurde. Unter anderem heißt es unter a) 1. Teil, A. "Generalausbauplan" des Vergleichs:

"I. Die Antragstellerinnen stimmen dem Generalausbauplan der beigeladenen DFG zu, wie er sich in dem anliegenden und als Bestandteil des Vergleichs geltenden Plan, Zeichn.N. 306.a, vom 31.3.1965 darstellt und in den Anträgen der beigeladenen DFG vom 29.10.1962 und 21.1.1963 enthalten ist. Die beigeladene DFG erklärt, dass dieser so bezeichnete Generalausbauplan den Endausbauzustand des Flughafens Düsseldorf aufzeichnet und dass auf eine Erweiterung der Grenzen des Flughafens und eine Erweiterung des Startbahnsystems über diese Planung hinaus verzichtet wird. Das Gleiche gilt für eine Verschiebung der Startbahn.

II. Die beigeladene DFG erklärt: Die im Generalausbauplan in einem Achsabstand von mindestens 500 m von der Hauptstartbahn vorgesehene Parallelbahn ist eine Ausweichbahn (...). Sie wird nur in den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptstartbahn und sonst in den Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage betrieben...

III. Der Antragsgegner erklärt, dass er keinen Antrag der beigeladenen DFG genehmigen wird, der hinsichtlich eines Ausbaus eines Start- und Landebahnsystems über den Umfang des Generalausbauplanes und hinsichtlich des Flugbetriebes über die in Ziffer II getroffene Regelung hinausgeht."

Nachdem Anlage und Betrieb der Parallelbahn mit Bescheid vom 3. Oktober 1976 genehmigt worden waren, wurde sie in ihrer heutigen Gestalt mit Planfeststellungsbeschluss vom 16. Dezember 1983 in der Fassung vom 18. November 1985 planfestgestellt. Zum Umfang ihrer Nutzung enthält dieser Planfeststellungsbeschluss unter II. "Änderung der Genehmigung, Auflagen und Hinweise" unter anderem die Regelung, dass die Parallelbahn nur in den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptbahn und sonst in Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage benutzt werden darf. Dabei sind Zeiten des Spitzenverkehrs als Zeiten definiert, in denen für Luftfahrzeuge im Luftraum oder am Boden Wartezeiten bestehen. Weiter ist die Nutzung des Parallelbahnsystems danach auf die Kapazität der Hauptbahn begrenzt (sog. Einbahnkapazität).

Die Betriebsgenehmigung für den Flughafen wurde zuletzt durch - bestandskräftige - Änderungsgenehmigung vom 9. November 2005 geändert, die ihrerseits durch Ergänzende Entscheidung vom 7. Mai 2007 und Erklärungen vom 8., 10. und 14. Mai 2007 - bestandskräftig - modifiziert wurde. Die Änderungsgenehmigung enthält im Wesentlichen folgende Neuregelungen: Betreffend die Nutzung der Parallelbahn ist die an Wartezeiten anknüpfende Definition von Zeiten des Spitzenverkehrs durch die Bestimmung ersetzt worden, dass Zeiten des Spitzenverkehrs höchstens 50 % der Betriebszeit des Flughafens über Tage (6.00 bis 22.00 Uhr) sind. Weiter ist vorgegeben, die Parallelbahn in der Zeit von 21.00 bis 22.00 Uhr mitzubedenutzen. Die Anzahl der Flugbewegungen auf dem Parallelbahnsystem in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres wurde auf insgesamt 131.000 festgeschrieben. Außerdem sind nähere Bestimmungen

für die je Stunde im Voraus zu vergebenden Slots getroffen worden. Insbesondere wurde der Koordinierungseckwert für Linien- und Charterflugverkehr (d. h. die maximale Anzahl zu vergebender Slots) für die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr für die Hälfte der Tagesstunden der Kalenderwoche auf 45 Slots festgelegt; für die restlichen Tagesstunden auf 40 Slots, wobei der letztgenannte Wert um bis zu fünf Slots je Stunde erhöht werden darf, wenn nachgewiesen wird, dass die Kapazität der Hauptbahn ausreicht, auch für diese zusätzlichen Flugbewegungen Verkehrsüberhänge abzuwickeln, die aufgrund nicht planbarer exogener verkehrsbedingter Parameter auftreten. Für Flüge nach Instrumentenflugregeln (Linien-, Charter- und sonstiger IFR-Verkehr) darf in der Zeit von 22.00 bis 23.00 Uhr Ortszeit die Zahl von 33 koordinierten Landungen nicht überschritten werden.

Unter dem 31. März 2008 und dem 6. Juni 2008 zeigte die Beigeladene dem Beklagten an, dass sie beabsichtige, Vorfeldflächen für Flugzeug-Abstellpositionen im westlichen Bereich des Flughafengeländes zu errichten. Dazu gab sie an: Ziel sei der funktionsgleiche "1:1-Ersatz" von 14 Stellpositionen, die in den zentralöstlichen Vorfeldbereichen wegen des geplanten Neubaus von zwei Flugzeugwartungshallen - Halle 7 und Halle 11 - und einer geänderten Nutzungs- und Betriebspraxis der Luftverkehrsgesellschaften Lufthansa und Air Berlin sowie durch die Abfertigung des Fracht-Großraumflugzeuges Antonov entfallen sollen. Die Ersatzpositionen sollten im südlichen Abschnitt der in Nord-Südrichtung verlaufenden Querwindbahn 15/33, die dort zur Zeit der Anzeigenerstattung betrieblich als Rollbahn X und Vorfeld genutzt wurde, im Bereich zwischen den Anlagen für die Allgemeine Luftfahrt und der (damaligen) Grenze des Vorfeldes West gemäß dem geplanten Typenmix errichtet werden. Der Planungsbereich wird im Norden durch die Rollbahn V und die Rollbahn M, die beide in Ost-West-Richtung verlaufen, und im Süden durch die dortigen Betriebsgebäude begrenzt. Das Vorhaben sollte in drei Bauabschnitten verwirklicht werden. Im ersten Abschnitt "BA 2008", der beidseitig Rollbahn X südlich der Rollbahnen M und V sowie nördlich der in Ost-West-Richtung verlaufenden Rollbahn W liegt, war beabsichtigt, die Rollbahn V zur Baufeldfreimachung in nördlicher Richtung zu verlegen und die zur Herstellung der Vorfeldinfrastruktur erforderlichen (Tief-)Bauarbeiten vorzunehmen; auf dem betroffenen Teil des Betriebsgeländes sollten rund 41.100 m² Flä-

che neuversiegelt werden. Es sollten maximal bis zu acht "kleinere" Stellpositionen neu errichtet werden, die einen Teil der im östlichen Vorfeldbereich entfallenden Positionen ersetzen sollten. Die nachfolgenden Bauabschnitte BA 2009 und BA 2010 betreffen beidseitig den südlichen Abschluss der Rollbahn X bemessen ab der Rollbahn W mit einer Flächenneuversiegelung von rund 28.600 m² (BA 2009) und in östlicher Ausrichtung bezogen auf die Rollbahn X den Bereich um die Rollbahn A bis an die Rollbahn P mit einer Flächenneuversiegelung von rund 20.700 m². Die endgültige Vorfeldflächenbelegung sollte mit Abschluss des Bauabschnitts 2010 erfolgen und je nach Baufortschritt angepasst werden.

Mit Bescheid vom 22. Januar 2009 erteilte der Beklagte der Beigeladenen eine Unterbleibensentscheidung (auch bezeichnet als Negativzeugnis) für die als BA 2008 bezeichnete Erweiterung des westlichen Vorfeldbereichs um maximal acht Stellpositionen einschließlich der Einrichtung von Rollgassenabschnitten und der Verlegung der Rollbahn V. Darin stellte er fest, dass eine Planfeststellung und eine Plangenehmigung insoweit nicht erforderlich sei, weil dieses Vorhaben eine unwesentliche Änderung der Flughafenanlage darstelle, und verfügte verschiedene Nebenbestimmungen. Zur Begründung führte der Beklagte im Wesentlichen aus: Durch die Maßnahme BA 2008 würden maximal bis zu acht Stellpositionen errichtet, die für sich betrachtet nur einen Teil der im östlichen Vorfeldbereich entfallenden Positionen ersetzen. Die dem nur anteiligen Ersatz entfallender Stellpositionen dienende Maßnahme stelle eine unwesentliche Änderung der Flughafenanlage dar, weil hierfür eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen sei, andere öffentliche Belange nicht berührt seien oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorlägen und Rechte Dritter nicht beeinträchtigt würden. Die damit im Ermessen der Planfeststellungsbehörde stehende Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens allein für die Maßnahme BA 2008 sei zudem unter dem Gesichtspunkt der Zweckmäßigkeit und planerischen Problembewältigung nicht erforderlich. Wegen des weiteren Inhalts des Bescheides wird auf denselben (Beiakte 9 der Gerichtsakte des Verfahrens 20 D 78/15.AK) Bezug genommen. Ende Dezember 2009 ist das Vorhaben Bauabschnitt 2008 fertiggestellt und in Betrieb genommen worden.

Schon zuvor hatte die Beigeladene unter dem 11. August 2008 bei dem Beklagten den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Maßnahmen Bauabschnitt 2009 und 2010 beantragt. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen wurde am 14. August 2010 im Amtsblatt der Stadt Düsseldorf und im Internet bekannt gegeben, ohne die ausgelegten Unterlagen zu bezeichnen oder sonstwie zu benennen. Die Planunterlagen wurden vom 1. September bis zum 1. Oktober 2010 in Düsseldorf öffentlich ausgelegt. Daneben wurden die Planunterlagen im Internet auf der Homepage des Beklagten zum Abruf und/oder Download bereitgestellt. Mit Schreiben vom 5. Oktober 2010 erhob die Klägerin gegenüber dem Beklagten verschiedene Einwendungen gegen das Planvorhaben. Ferner nahmen Vertreter der Klägerin an dem im Rahmen des Anhörungsverfahrens von der Bezirksregierung Düsseldorf durchgeführten Erörterungstermin am 12. April 2011 teil.

Mit Schreiben vom 8. Oktober 2013 teilte der Beklagte der Beigeladenen als Ergebnis der Prüfung der eingereichten Planungsunterlagen mit, dass es sich bei dem Planvorhaben nicht um einen reinen "1:1"-Ersatz entfallender Vorfeldflächen handele, und bat um Klarstellung, ob an dem Antrag gemäß den eingereichten Unterlagen festgehalten oder dieser auf den für einen "1:1"-Ersatz erforderlichen Flächenbedarf reduziert werde. Darauf teilte die Beigeladene dem Beklagten mit Schreiben vom 18. Oktober 2013 mit, an dem Antrag unverändert festzuhalten.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 15. Juni 2015 stellte der Beklagte den Plan für die Erweiterung des Verkehrsflughafens Düsseldorf durch Ausbau der Vorfeldflächen nebst Errichtung einer Niederschlagswasserbehandlungsanlage auf dem westlichen Betriebsgelände des Flughafens - bezeichnet als Bauabschnitte 2009 und 2010 - fest. Wegen des Inhalts des Planfeststellungsbeschlusses wird auf denselben - Beiakte 1 der Gerichtsakte 20 D 78/15.AK - verwiesen. Der Planfeststellungsbeschluss wurde im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen vom 27. August 2015, im Amtsblatt der Stadt Düsseldorf vom 10. August 2015, ab dem 6. August 2015 auf der Homepage des Beklagten sowie am 29. August 2015 in der Rheinischen Post - Ausgabe Düsseldorf - und in der Westdeutschen Zeitung - Ausgabe Düsseldorf - bekannt gemacht. Der Planfest-

stellungsbeschluss wurde in Düsseldorf vom 8. bis zum 21. September 2015 öffentlich ausgelegt. In den Städten Meerbusch, Ratingen und Kaarst wurden weder die Planfeststellungsunterlagen ausgelegt noch wurde der Planfeststellungsbeschluss bekannt gemacht.

Die Klägerin hat am 16. Oktober 2015 Klage erhoben.

Die Klägerin trägt vor:

Sie betreibe in ihrem Stadtgebiet als eigene öffentliche Einrichtungen mit Lärmempfindlichkeit in unmittelbarer Verlängerung der Start- und Landebahnen bzw. im Einwirkungsbereich der Abflugroute MODRU verschiedene - im Einzelnen näher bezeichnete - Kindertageseinrichtungen und Schulen sowie weitere lärmbeeinträchtigte - im Einzelnen näher bezeichnete - öffentliche Einrichtungen. Die bisherige Belastungssituation werde durch das Planvorhaben verschärft. Dies bilde die Umweltverträglichkeitsstudie aufgrund der Ausklammerung des Bauabschnitts 2008 nicht ausreichend ab und sei wegen fehlerhafter Datenerfassungssysteme nicht richtig ermittelt. Dies erschließe sich nachdrücklich aus im Einzelnen wiedergegebenen Schilderungen der Lärmbetroffenen. Beeinträchtigungen ergäben sich auch für den Rathausbetrieb.

Der Planfeststellungsbeschluss sei rechtswidrig und verletze sie - die Klägerin - durch die Fremdbestimmung ihrer Planung aufgrund der vorhabenbedingten Lärmzunahme in ihrer aus Art. 28 Abs. 2 GG folgenden Planungshoheit und ihrem Selbstgestaltungsrecht sowie in dem daraus folgenden Recht auf Unterbleiben von Beeinträchtigungen des Bestands und Betriebs ihrer öffentlichen Einrichtungen und in ihrem Recht auf gerechte Abwägung.

Es fehle die Planrechtfertigung.

Eine Rechtfertigung für die Schaffung von 14 Positionen ergebe sich aus dem Planfeststellungsantrag nicht. Eine solche folge nicht aus einem Wegfall von 14 Positionen, zumal im Jahr 2009 bereits acht neue Abstellpositionen geschaffen worden seien. Zu einer Planrechtfertigung für eine Kapazitätserweiterung sei seitens der Beigeladenen nichts ausgeführt. Der Beklagte sei nicht befugt, über

den Antrag der Beigeladenen hinaus, der ausdrücklich nur Ersatzpositionen erfasst habe, eine Planfeststellung vorzunehmen. Ausgehend von einem im Planfeststellungsbeschluss angenommenen Zugewinn von dauerhaft drei bzw. temporär sechs Flugzeugstellplätzen sei die erforderliche Prüfung der Gründe dafür unterblieben. Es liege eine verdeckte bzw. verschleierte Kapazitätserhöhung vor. Wenn es wirklich so wäre, dass der im Jahr 2005 genehmigte Flugbetrieb bzw. das zugelassene maximale Verkehrsvolumen auf der zum Zeitpunkt dieser Genehmigung bestehenden Flughafenanlage voll umfänglich bewältigt werden könne, sei nicht erklärlich, weswegen dies bis heute weitgehend nicht habe umgesetzt werden können. Letzteres belegten die geführten Statistiken über die Flugbewegungen auf dem Flughafen der Beigeladenen und sei erst Auslöser der vorliegenden Umplanung für das Vorfeld ebenso wie des aktuell anhängigen weiteren Planfeststellungsantrages. Daran ändere auch der Befund der *airsight GmbH* vom 19. Juli 2011 nichts, dass das in Frage stehende Verkehrsvolumen auch auf dem Vorfeld mit dem Stand des Jahres 2005 angeblich unter äußerster Anstrengung bewältigt werden könne. Dies schließe nicht aus, dass die beantragte Vorfelderweiterung die realistische Kapazität steigere.

Die Planrechtfertigung fehle ferner deswegen, weil der Planfeststellungsbeschluss damit den wahren Zweck der Kapazitätserweiterung rechtswidrig verschleierte und nicht zum Ausdruck bringe. Die Annahme des Beklagten, dass der Verkehr mit zusätzlichen Abstellplätzen "noch sicherer" abzuwickeln sei, rechtfertige das Planvorhaben nicht. Es reiche nicht aus, dass der Beklagte einen planrechtfertigenden Bedarf "schlicht selbst erfunden" habe und nachträglich mit einer von der Beigeladenen nicht gewollten "effektiveren Verkehrsgestaltung" und höheren "Sicherheit der Verkehrsvorgänge" argumentiere.

Solange der Bau der Halle 11 nicht begonnen werde, gebe es erst recht keine Planrechtfertigung für diesen Bereich. Es handele sich um eine unzulässige Angebotsplanung. Zumindest sei eine aufschiebende Bedingung dahingehend erforderlich gewesen, dass innerhalb einer überschaubaren Zeit Halle 11 geplant und errichtet werden müsse.

Bei der vergleichenden Positionsbetrachtung habe der Beklagte zudem ausgeblendet, dass drei Großraumpositionen von vier kleineren Einheiten genutzt werden könnten. Die erforderliche belastbare Betrachtung der Maximalausnutzung der tatsächlich vorhandenen Positionen hätte belegt, dass kein Bedarf für Ersatzpositionen bestehe. Außerdem hätten Hallenplätze mit einbezogen werden müssen, da immer wieder festzustellen sei, dass Maschinen nach der Landung direkt in den Service gingen und dafür ohne Zeitverzögerung gewartete frische Maschinen unter derselben Flugnummer an den Start gelangten, wodurch die Umlaufzeit verkürzt werde.

Zu Unrecht habe der Beklagte in den Darstellungen zur Planrechtfertigung bei der Betrachtung des Planvorhabens den Bauabschnitt 2008 mit einbezogen. Er hätte der Beigeladenen aufgeben müssen, die Maßnahmen BA 2009 und BA 2010 isoliert zu rechtfertigen. In diesem Fall hätte er festgestellt, dass es für die sechs Positionen keinen Bedarf gebe, weil bereits mit dem BA 2008 ausreichende Ersatzpositionen geschaffen worden seien. Es sei abwägungsfehlerhaft, weil widersprüchlich, inkonsequent und die Beigeladene einseitig bevorteilend, dass der Beklagte die Umweltverträglichkeitsprüfung demgegenüber ohne den BA 2008 vornehme.

Der verschleierte wahre Zweck, mit der planfestgestellten landseitigen Entzerrung im Zusammenwirken mit anderen, teilweise schon durchgeführten landseitigen Maßnahmen die Betriebsgenehmigung auszuschöpfen, stelle gegenüber den daraus folgenden Beeinträchtigungen für sie - die Klägerin - keine ausreichende Planrechtfertigung dar und führe zudem zu einem Abwägungsfehler. Der planerischen Abwägung der Betriebsgenehmigung vom 9. November 2005 habe der bisherige Ausbauzustand des Flughafens zugrunde gelegen. Eine landseitige Erweiterung sei nie Gegenstand dieser Abwägung gewesen und dürfe nicht nachträglich zur Ermöglichung der Ausschöpfung der Erweiterungsstufe führen. Der Beklagte habe zudem die eigene Verantwortlichkeit der Beigeladenen als "vernünftigem Flughafenbetreiber" verkannt, nicht willkürlich Flugkapazitäten durch Baumaßnahmen einzuschränken, die hinterher durch Ausbaumaßnahmen wieder "hereingeholt" werden müssten.

Die auf das zur Planfeststellung gestellte Vorhaben begrenzte Planfeststellung sei zudem mangels ausreichender Folgenbetrachtung rechtswidrig und abwägungsfehlerhaft. Die landseitigen Erweiterungsmaßnahmen hätten nicht in verschiedene, getrennt betrachtete und teilweise als nicht planfeststellungspflichtig angesehene Gegenstände unterteilt und getrennt gesehen werden dürfen, sondern seien in ihren Auswirkungen summiert zu betrachten gewesen. Eine abwägende Betrachtung durch die Planfeststellungsbehörde habe nur unter Einbeziehung insbesondere der in der Vergangenheit getroffenen Maßnahmen bezüglich des Schnellabrollwegs Bravo, der Bypässe an den Startbahnköpfen, der ILS-Ausstattung der Ersatzbahn - ein Ausbau, der die neuen Betriebsgenehmigungen überhaupt erst ermöglicht habe - und des Flächenmehrverbrauchs der Verlagerung und Aufweitung der Rollbahn MIKE erfolgen dürfen. Die Ausklammerung des Bauabschnitts 2008 verletze den dem Luftverkehrsgesetz ebenso wie dem Immissionsschutzrecht zugrunde liegenden wirkungsbezogenen Ansatz der Beurteilung von Vorhaben, ermögliche eine unzulässige "Salamitaktik" der Aufteilung eines Vorhabens in viele kleine, angeblich mit geringeren Anforderungen versehene Teilvorhaben und stelle die Verlässlichkeit des Beklagten in Frage.

Die Handhabung hinsichtlich der Bauabschnitte 2008 bis 2010 sei inkonsequent und unlogisch gewesen und habe zudem zu einer unzureichenden und fehlerhaften Prüfung der Nullvariante geführt.

Der Planfeststellungsbeschluss leide ferner an einem schweren, das Grundgerüst der Abwägung erschütternden Fehler, weil eine Umweltverträglichkeitsprüfung antragsübergreifend, also unter Einbeziehung der bisherigen, seit dem Planfeststellungsbeschluss von 1983/1985 vorgenommenen landseitigen Kapazitätserweiterungsmaßnahmen erforderlich gewesen, stattdessen aber nur eine antragsbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden sei. Für die Änderung oder Erweiterung eines Flugplatzes im Sinne der Begriffsbestimmungen des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO Anhang 14) mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 1.500 m oder mehr bestehe eine UVP-Pflicht. Hierbei seien frühere Ände-

rungen der Erweiterungen des UVP-pflichtigen Vorhabens einzubeziehen. Die Ziele der UVP-Richtlinie dürften nicht durch eine Aufteilung auf eine Vielzahl von Einzelprojekten ohne Betrachtung der gemeinsamen Auswirkungen der Projekte umgangen werden. Vor dem übergeordneten Schutzzweck der UVP-Richtlinie ergebe es keinen Sinn, die Summation nur für die Einzelfallvorprüfung, nicht aber für die "Hauptprüfung" eines Vorhabens anzuwenden.

Der Planfeststellungsbeschluss sei zudem rechtswidrig und verletze sie - die Klägerin - in ihren Rechten, weil er die "Einbahnkapazität" als wichtige Schutzerwägung des Planfeststellungsbeschlusses von 1983/1985 für die Lärmbetroffenen, aushebele. Eine der Auswirkungen des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses sei die faktische Abänderung des Planfeststellungsbeschlusses aus 1983/1985. Dies sei ohne vollständig neue Abwägung aller bisherigen Änderungen des Flugbetriebs und ihrer Auswirkungen unzulässig.

Ferner sei die Datengrundlage des Datenerfassungssystems (DES) teilweise nicht tragfähig und führe zu Fehlern des DES als den Planfeststellungsbeschluss tragender Abwägungsgrundlage. Die für die Datenerfassung auf dem Flughafen verwendeten unterschiedliche Prognosehorizonte - zum einen für die Bodenlärm-berechnung des DES 02/2009 das Prognoseszenario 2012, zum anderen bei der der Schutzzonenberechnung des LANUV der Prognosehorizont 2017 - hätten vereinheitlicht werden müssen. Der Prognosehorizont 2012 sei erheblich zu kurz gegriffen. Die Feststellung des Beklagten, dass die Ergebnisse für den Prognosefall 2012 auch einen Prognosefall 2017 abbildeten, sei weder begründet noch nachvollziehbar. Zudem fehle insbesondere die Differenzierung zwischen der Bodenlärm-berechnung und der Schutzzonenberechnung. Sachgerechte Erwägungen zur Abweichung vom 10-Jahres-Prognosehorizont des § 2 Abs. 2 Satz 1 1. FlugLSV seien nicht ausgeführt.

Dem DES lägen zudem fehlerhafte Annahmen zum Flugzeugflottenmix zugrunde. Unbegründet und nicht nachvollziehbar sei z. B. die ungewöhnliche Zunahme der Propellermaschinen auf Kosten der Strahlflugzeuge - P 2.1 von 4,4 auf 8,6 % - im Bericht der air sight GmbH vom 15. November 2009. Das passe wiederum nicht

mit den Passagierprognosen des Flughafens und dem Ziel zusammen, für größere Maschinen Parkpositionen auszuweisen. Die Kontinuität und Plausibilität der Prognosedaten sei so nicht gegeben. Stattdessen sei ein strikter Bezug zu den Daten der Betriebsgenehmigung herzustellen. Es entstehe der Eindruck, dass Werte ohne Begründung frei gegriffen würden. Ergebnisse unterlägen infolgedessen dem Zufall oder aber gezielter Manipulation durch Eingriffe am Flugzeug-typenmix.

Habe sich gezeigt, dass der Stand der Betriebsgenehmigung ohne landseitige Erweiterungen nicht erreicht werden könne, könne nicht einfach deren theoretischer Zustand als maßgebliches Referenzszenario angesetzt werden. Dies wäre eine Abwägung, die zu Unrecht von einem in der Realität nicht erreichbaren Zustand und damit einem künstlich überhöhten Planungsnullfall ausgehe. Stattdessen müsse eine Abwägung ausgehend von der tatsächlichen Verwirklichungsmöglichkeit der Betriebsgenehmigung 2005 als zu ermittelnder und der Abwägung zugrunde zu legender Nullfall (Referenzszenario) stattfinden. Dies sei unstrittig unterblieben, weshalb die Ergebnisse aus den Gutachten aus 2017 irrelevant seien. Außerdem seien zweieinhalb Jahre nach Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses nachgereichte Gutachten nicht geeignet, eine defizitäre Abwägung zu heilen. Zumindest hätte es eines förmlichen Planergänzungsbeschlusses auf der Grundlage einer erneuten Abwägung unter Einbeziehung der neuen Gutachten bedurft.

Da der Planfeststellungsantrag ihre - der Klägerin - Rechte aus Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG betreffe, hätte er auch in ihrem Stadtgebiet öffentlich ausgelegt werden müssen. Das Kriterium für die Auslegung, wonach maßgeblich sei, in welchen Gemeindegebieten sich das Vorhaben voraussichtlich auswirke, sei nicht allein auf Lärmauswirkungen zu bezogen. Nicht einmal als Trägerin öffentlicher Belange sei sie beteiligt worden. Im Übrigen bedeute die Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde, das Vorhaben werde sich nur im Stadtgebiet Düsseldorf auswirken, eine Vorwegnahme der erst im eigentlichen Planfeststellungsverfahren vorzunehmenden Interpretation der eingereichten Unterlagen schon für das Stadium der öffentlichen Auslegung.

Die Klägerin beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten für die Errichtung von Vorfeldflächen auf dem westlichen Betriebsgelände des Verkehrsflughafens Düsseldorf vom 15. Juni 2015 aufzuheben,

hilfsweise
den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten für die Errichtung von Vorfeldflächen auf dem westlichen Betriebsgelände des Verkehrsflughafens Düsseldorf vom 15. Juni 2015 für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären,

äußerst hilfsweise
den Beklagten zu verpflichten, sie hinsichtlich des Schutzes vor Immissionen erneut zu bescheiden.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er trägt vor:

Die Klage sei unzulässig.

Die Klägerin sei nicht klagebefugt. Eine Verletzung der Planungshoheit der Klägerin scheidet offensichtlich aus, da weder eine vorhabenbedingte nachhaltige Störung einer konkreten Planung noch ein Entzug wesentlicher Teile des Stadtgebiets der Klägerin oder eine erhebliche Beeinträchtigung ihrer kommunalen Einrichtungen dargelegt sei noch möglich erscheine. Dass das Vorhaben konkrete und verfestigte Planungen der Klägerin störe oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entziehe, habe die Klägerin nicht dargelegt und sei auch offensichtlich ausgeschlossen. Eine Verletzung ihrer einfach-gesetzlich geschützten Eigentumsrechte an Grundstücken erscheine ebenso offensichtlich ausgeschlossen.

Dies gelte auch für die von der Klägerin geltend gemachte Beeinträchtigung ihres Interesses an der Aufrechterhaltung der ungestörten Funktion der von ihr benannten öffentlichen Einrichtungen. Ausweislich der ausgelegten Pläne zum schalltechnischen Fluglärmgutachten der AVIA Consult vom Februar 2010 nebst prognostizierten Lärmkurven und dem Bericht "Flughafen Düsseldorf (DUS) - Nachweis der Leistungsfähigkeit der Vorfeldflächen des genehmigten Bestandes 2005 hinsichtlich des Flottenmixes im Prognose-DES aus dem PFV 'Ersatzfläche Vorfeld West' " der airsight GmbH vom 19. Juli 2011 könne sich das Vorhaben ausschließlich im Stadtgebiet Düsseldorf überhaupt wahrnehmbar, jedoch nicht abwägungserheblich auswirken, im Stadtgebiet der Klägerin dagegen gar nicht. Die Ergebnisse des Fluglärmgutachtens der AVIA Consult würden zudem durch das ergänzende Gutachten der ACCON GmbH "Flughafen Düsseldorf GmbH - Planfeststellungsverfahren Ersatzfläche Vorfeld West - Flug- und Bodenlärmgutachten" vom 19. Oktober 2017 auf der Grundlage der Datenerfassungssysteme des Berichts "Flughafen Düsseldorf GmbH - Planfeststellungsverfahren Vorfeld West - Datenerfassungssysteme für das Prognosejahr 2025" der airsight GmbH vom 20. September 2017 und des darin ermittelten Flottenmixes für den Prognosehorizont 2025 bestätigt. Auch danach werde mangels wahrnehmbaren Einflusses des Planvorhabens auf die Lärmbeeinträchtigung die Schwelle der Abwägungserheblichkeit nicht überschritten und sonstige Bodenlärmquellen wie Vorfeldverkehre von Kraftfahrzeugen und die Bodenstromversorgung mit GPU wirkten sich nur unbedeutend auf die Lärmsituation der Umgebung des Flughafens aus.

Dagegen sei es im Hinblick auf den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss unerheblich, dass die Klägerin vorhabenunabhängig durch den vom Flughafen der Beigeladenen ausgehenden Fluglärm betroffen sei.

Er - der Beklagte - habe auf der Grundlage des Gutachtens der airsight GmbH vom 19. Juli 2011 zutreffend festgestellt, dass der im Jahr 2005 genehmigte Flugbetrieb bzw. das zugelassene maximale Verkehrsvolumen von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten auf der zum Zeitpunkt

der Genehmigung bestehenden Flughafenanlage vollumfänglich sowohl in der Sommerflugplan- als auch in der Winterflugplanperiode bewältigt werden könne und deshalb kein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem beantragten Vorhaben und den (zugelassenen) gegenwärtigen oder künftigen Flugbewegungszahlen sowie der damit verbundenen Immissionsbelastung der Flughafenumgebung bestehe. Dies werde durch das Gutachten der airsight GmbH "Flughafen Düsseldorf GmbH - Nachweis der Leistungsfähigkeit der Vorfeldflächen des vorhandenen Bestandes 2005 hinsichtlich der Flottenmixprognose 2025" vom 20. Dezember 2016 bestätigt. Ein Vergleich der Fluglärmkonturen des Referenzszenarios (Flugbetrieb ohne die zur Planfeststellung beantragten Vorfeldflächen) und des Prognoseszenarios (Flugbetrieb mit diesen Vorfeldflächen), der die Flugläрмаuswirkungen des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens darstelle, zeige, dass sich die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie die Nacht-Schutzzone lediglich im Kreuzungsbereich der an das westliche Flughafengelände in Düsseldorf-Stockum angrenzenden Bundesautobahn A 44 und der Bundesstraße B 8 minimal nach Süden erweiterten. Durch das Vorhaben würden auch keine abwägungserheblichen sonstigen Auswirkungen verursacht. Zutreffend habe die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der "Emissions- und Immissionsprognose Luftqualität für das Planfeststellungsverfahren Ersatzfläche Vorfeld West, Flughafen Düsseldorf" durch das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Februar 2010 festgestellt, dass sich ebenso wenig vorhabenbedingt abwägungserhebliche Betroffenheiten durch flugbetriebsbedingte Schadstoffe ergeben. Dies werde durch das aktualisierende Luftschadstoffgutachten der Müller-BBM GmbH unter Zugrundlegung eines Prognosehorizontes 2025 und der von der airsight GmbH erstellten Datenerfassungssysteme 2025 bestätigt.

Da sich das Vorhaben in dem räumlichen Gebiet der Klägerin voraussichtlich nicht auswirken werde, sei diese auch nicht fehlerhaft in dem Beteiligungsverfahren ausgeschlossen worden.

Die Klage sei außerdem insgesamt unbegründet. Der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss verletze die Klägerin nicht in eigenen Rechten.

Auf das Erfordernis der Planrechtfertigung könne sich die Klägerin schon nicht berufen, weil sie nicht unmittelbar durch das Vorhaben beeinträchtigt werde. Unbeschadet dessen bestehe für das geplante Vorhaben in seiner Gesamtheit die Planrechtfertigung. Es komme bei der erforderlichen Berücksichtigung des Wegfalls der Stellplatzkapazität durch die Errichtung der Hallen 7 und 11 lediglich zu einem Zugewinn von dauerhaft drei und temporär sechs Stellflächen. Dieser Überschuss stelle das die Planung rechtfertigende Konzept gemessen an den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes nicht infrage. Der moderate Zuwachs an Abstellfläche diene der Entspannung des jeweils zeitlich auf die Tagesrandstunden an typischen Spitzentagen im Winter befristeten Kapazitätsengpasses und gehe mit einer Ausdehnung des betrieblichen Dispositionsrahmens für eine flexiblere Vorfeldbelegung im Rahmen des bereits genehmigten Flugbetriebs einher. Dies diene der effektiveren Verkehrsgestaltung und der Sicherheit der Verkehrsvorgänge auf dem Flughafen in Übereinstimmung mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes.

Mit dem Vorhaben sei keine Steigerung der Flughafenkapazität verbunden. Weder werde durch den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss die Begrenzung der Anzahl der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten auf eine Anzahl von 131.000 nach der Betriebsgenehmigung vom 9. November 2005 aufgehoben oder eingeschränkt noch werde durch die damit zugelassene Errichtung der neuen Vorfeldpositionen erst die Ausschöpfung des schon genehmigten Bewegungsvolumens, einschließlich der zugelassenen Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten, ermöglicht. Dies werde bestätigt durch die Berichte der airside GmbH vom 19. Juli 2011 und vom 20. Dezember 2016.

Der Planfeststellungsbeschluss leide ebenso wenig unter offensichtlichen und sich auf das Ergebnis auswirkenden, die geltend gemachten Rechte der Klägerin verletzenden Abwägungsfehlern.

Die von der Klägerin vorgebrachten schon erfolgten landseitigen Erweiterungsmaßnahmen seien nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und hätten nicht in die Abwägung einbezogen werden müssen. Der Einwand der Kläge-

rin, der Bauabschnitt 2008 sei fehlerhaft ausgeklammert und dadurch eine Umweltverträglichkeitsprüfung für diesen Abschnitt umgangen worden, greife schon deshalb nicht durch, weil er - der Beklagte - entsprechend den Antragsunterlagen der Beigeladenen sämtliche Bauabschnitte der beabsichtigten Stellplatzverlagerungen, d.h. auch die erste bauliche Maßnahme "BA 2008", im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung aufgrund des direkten funktionalen Zusammenhangs wie ein (einheitliches) Vorhaben betrachtet und zusammengefasst auf ihre Folgen für die Umwelt-Schutzgüter untersucht habe, obwohl eine Summationsbetrachtung ausschließlich für die UVP-Einzelfallvorprüfung erforderlich sei und im Übrigen von den Naturschutz- und Fachplanungsgesetzen nicht vorgeschrieben werde. Die Baumaßnahme BA 2008 sei rechtsfehlerfrei durch die Unterbleibensentscheidung zugelassen worden. Es sei weder ersichtlich noch von der Klägerin dargelegt, dass dadurch Konflikte unbewältigt oder Belange unberücksichtigt geblieben wären.

Auch die Null-Variante sei ausreichend geprüft worden. Er - der Beklagte - habe zutreffend festgestellt, dass diese hier nicht in Betracht komme. Das gänzliche Absehen vom beantragten Vorhaben wäre mit dem Verlust an schon zugelassener Stellplatz-Kapazität verbunden gewesen. Die damit einhergehenden Einbußen ihrer betrieblichen Gestaltungsfreiheit seien der Beigeladenen nicht zumutbar gewesen und der Zweck der Planung wäre hierdurch verfehlt worden. Der Umstand, dass mit dem Vorhaben über den vorgetragenen "1:1-Ersatz" hinaus auch die Errichtung zusätzlicher Flugzeug-Stellplätze ermöglicht werde, zwingt nicht zu einem (teilweisen) Absehen von den geplanten Baumaßnahmen. Im Hinblick auf den Neubau der Halle 11 könne keineswegs von einem ungesicherten Zusammenhang zwischen dem mit dem Neubau der Halle begründeten Entfallen von drei Vorfeldpositionen und dem Neubau von Vorfeldpositionen auf dem Vorfeld West die Rede sein.

Die sogenannte "Einbahnkapazität" aus dem Planfeststellungsbeschluss 1983/1985 stehe dem streitgegenständlichen Vorhaben nicht entgegen.

Der Planfeststellungsbeschluss leide auch nicht unter einem Verfahrensfehler, der die Klägerin in ihren Rechten verletze. Die Klägerin sei nicht fehlerhaft von einer Beteiligung ausgeschlossen worden, weil eine Auslegung in ihrem Gebiet nicht erfolgt sei. Sie gehöre nicht zur betroffenen Öffentlichkeit, weil sich das Vorhaben ausschließlich im Stadtgebiet Düsseldorf geringfügig auswirken könne. Ebenso wenig habe er - der Beklagte - insoweit die Ergebnisse der Abwägung unzulässig vorweggenommen.

Bei ihren Einwendungen gegen den dem Datenerfassungssystem zugrunde gelegten Prognosehorizont verkenne die Klägerin, dass die Ergebnisse für den Prognosefall 2012 auch einen Prognosefall 2017 abbildeten und die unterschiedlichen Datengrundlagen für Bodenlärmrechnung und Schutzzonenberechnung deshalb unerheblich seien. Die Gutachter hätten dabei die abgeleitete Wachstumsrate von 6% aus dem Sommer-Verkehrsvolumen 2012, das im Rahmen der für den Flughafen Düsseldorf geltenden Betriebsgenehmigung das maximale Verkehrsaufkommen darstelle, auf das Verkehrsvolumen im Winter übertragen und in der Folge für ihr Belegungsmodell auch hier ein maximales Ausschöpfen der genehmigten Start- und Landebahnkapazität insbesondere in den Morgen- und Nachmittags- bzw. frühen Abendstunden angenommen. Entgegen der ursprünglichen Annahme der Gutachter, es werde im Prognosefall 2012 zu einem Zuwachs an Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf kommen, habe sich im Planfeststellungsverfahren gezeigt, dass diese tatsächlich gegenüber 2008 weniger geworden seien, weshalb er - der Beklagte - die schlüssig begründete Modellgestaltung des Winterspitzentages 2012 mit einem unterstellten Wachstum von 6 % ohne Einschränkungen auch auf einen Prognosefall 2017 für anwendbar gehalten habe und halte. Dabei sei auch berücksichtigt worden, dass es bei der Flottenmixprognose 2017 nach Aussage der Gutachter keine weiteren Verschiebungen zwischen den AzB-Luftfahrzeuggruppen gebe. Jedenfalls sei der Einwand der Klägerin, das Gutachten untersuche den möglichen Anstieg des Flugverkehrs mit dem Prognosejahr 2017 nicht zu einem angemessenen Prognosehorizont, unerheblich. Mit dem Gutachten der airsight GmbH vom 20. Dezember 2016 würden die Ergebnisse auch hinsichtlich der Flottenmixentwicklung für das Prognosejahr 2025 bestätigt.

Die Beigeladene beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt vor:

Die Klage sei mangels Klagebefugnis unzulässig. Die Lärmauswirkungen des Flugbetriebs auf der Grundlage der bestandskräftigen luftrechtlichen Genehmigung für den vom 9. November 2005 könnten dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss nicht zugerechnet werden. Über diese sei nicht erneut zu entscheiden gewesen. Dies gelte auch, soweit die Klägerin zu Unrecht behaupte, erst der Planfeststellungsbeschluss gestatte die vollständige Ausnutzung der luftrechtlichen Genehmigung.

Eine Verletzung der gemeindlichen Planungshoheit der Klägerin komme offenkundig nicht in Betracht. Dem Vortrag der Klägerin sei nicht zu entnehmen, dass das planfestgestellte Vorhaben ihre kommunale Planungshoheit insbesondere deshalb nachhaltig störe, weil etwa ein durch das planfestgestellte Vorhaben bedingter erheblicher Lärmzuwachs zu erwarten sei, der sich nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke des Verkehrsflughafens, sondern auf wesentliche Teile von Baugebieten der Klägerin auswirke, die in Bebauungsplänen ausgewiesen seien. Die Klägerin habe auch nicht vorgetragen, dass sie konkrete, im Einzelnen noch nicht verfestigte Planungsabsichten verfolge, deren Realisierung durch das planfestgestellte Vorhaben unmöglich werde.

Soweit die Klägerin Einrichtungen in Bezug nehme, die von vom Flughafen ausgehenden Fluglärm betroffen seien, weise sie nicht nach, dass diese Einrichtungen in ihrem Eigentum stünden und öffentlichen Aufgaben dienten, deren Erfüllung ihr als eigene Aufgabe auferlegt sei. Ebenso sei nicht dargelegt, ob bzw. in welcher Weise die Wahrnehmung von von der Klägerin in eigener Verantwortung zu erfüllenden gemeindlichen Aufgaben durch die dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnenden Auswirkungen unmöglich gemacht oder zumindest wesentlich und in rechtlich erheblicher Weise beeinträchtigt werde.

Die Klägerin könne sich auch nicht auf eine Verletzung des von Art. 14 GG geschützten Grundeigentums berufen. Sie sei schon nicht Inhaberin dieses Grundrechts. Ihrem Vorbringen sei zudem nicht zu entnehmen, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einem vorhabenbedingten Lärmzuwachs führe, der einen unmittelbaren Eingriff in ihr Eigentum zur Folge haben könne. Schon gar nicht ordne der Vortrag der Klägerin den in der Klageschrift genannten Einrichtungen konkrete, die jeweilige Einrichtung in rechtlich erheblicher Weise beeinträchtigende Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zu. Das Gewicht einer weder durch Art. 14 GG noch durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG aufgewerteten zivilrechtlichen Eigentümerstellung der Gemeinde sei im Rahmen der fachplanerischen Abwägung von vorneherein als eher gering und darüber hinaus im Hinblick auf das Fehlen eines nennenswerten Lärmzuwachses durch das planfestgestellte Vorhaben in Bezug auf diese Einrichtungen offenkundig als nicht abwägungserheblich anzusehen.

Ebenso wenig sei eine Verletzung des Rechts der Klägerin auf gerechte Abwägung schutzwürdiger und mehr als geringfügig berührte Belange ersichtlich. Die Berücksichtigung derjenigen Immissionen, die der bestandskräftig zugelassenen Anlage und dem bereits bestandskräftig genehmigten Betrieb des Verkehrsflughafens zuzurechnen seien, könne die Klägerin im Rahmen der auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Klage nicht verlangen. Wie die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Auswirkungsgutachten belegen, seien durch das planfestgestellte Vorhaben bedingte zuzügliche, von der Konfliktbewältigung in der luftrechtlichen Genehmigung nicht erfasste abwägungserhebliche Beeinträchtigungen von Belangen der Klägerin ausgeschlossen.

Die Klägerin könne auch nicht geltend machen, durch die Wahl eines unzutreffenden Verfahrens von der Einflussnahme auf die Abwägungsentscheidung ausgeschlossen worden zu sein, da sie im Anhörungsverfahren Einwendungen erhoben und im Anhörungstermin/Erörterungstermin hierzu auch mündlich vorgebracht habe.

Zudem lägen die von der Klägerin benannten Einrichtungen außerhalb der Lärmschutzzonen für den Verkehrsflughafen und nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens der AVIA Consult vom 6. Februar 2010 werde unter Berücksichtigung des prognostischen Flugzeugmixes eine Änderung der Lärmschutzzonen in Bezug auf das Stadtgebiet der Klägerin durch das Vorhaben nicht eintreten. Der dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnende Bodenlärm erreiche die von der Klägerin genannten Einrichtungen nicht.

Die Klägerin könne ihre Klagebefugnis auch mit Blick auf die von ihr als unzureichend gerügte Umweltverträglichkeitsprüfung nicht allein aus § 4 UmwRG oder aus einer unmittelbaren Anwendung von Art. 10a UVP-RL und unabhängig von einer möglichen Rechtsbetroffenheit in eigenen Rechten herleiten.

Auch aus der von ihr geltend gemachten Aushebelung der im Planfeststellungsbeschluss von 1983/1985 festgelegten Einbahnkapazität folge keine Klagebefugnis der Klägerin.

Aus dem sogenannten Angerlandvergleich könne die Klägerin keine Rechte herleiten, weil sie an diesem nicht beteiligt sei und dieser zudem keinerlei Vorgaben für die Anlage von Flugbetriebsflächen innerhalb des Flughafengeländes, namentlich von Vorfeldern, enthalte.

Die von ihr zum Nachweis ihrer Betroffenheit geltend gemachte mittelbare Lärmbelastung von Einrichtungen führe nicht zu einem Aufhebungsanspruch der Klägerin, da hierdurch die Abwägung des Beklagten im Rahmen der Planfeststellung nicht grundsätzlich in Frage gestellt werde. Für ihr Begehren, den Beklagten zu verpflichten, ergänzende Schutzauflagen dem Planfeststellungsbeschluss hinzuzufügen, stehe der Klägerin keine Rechtsgrundlage zur Seite. Nach den Feststellungen des Beklagten und dem Ergebnis der mit dem Planfeststellungsantrag vorgelegten schalltechnischen Untersuchung der Firma AVIA Consult stehe fest, dass die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens die Lärmschutzzonen nahezu nicht veränderten und das Verfahren keine Veranlassung gebe, die für den Flughafen bereits festgesetzten Lärmschutzzonen neu zu berechnen.

Jedenfalls verletze der angefochtene Planfeststellungsbeschluss aus den vorstehenden Gründen keine Rechte der Klägerin. Insbesondere sei geklärt, dass Lärmschutzbelange unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung grundsätzlich nur dann in die Abwägung einzubeziehen seien, wenn die Lärmbelastung durch das konkrete Vorhaben ansteige. Einen (Änderungs-)Planfeststellungsbeschluss könne ein Betroffener nur insoweit angreifen, als er durch dessen Festsetzung erstmals oder weitergehend als durch das bisher luftverkehrsrechtlich Zugelassene betroffen werde. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss beschränke sich ausschließlich auf die Zulassung von Flugbetriebsflächen, lasse die Genehmigung für den Verkehrsflughafen und dessen Funktion unberührt und löse gerade deshalb keine neuen oder gegenüber der Genehmigung erweiterten (gesteigerten) Lärmbetroffenheiten in Bezug auf den Flugbetrieb aus. In diesem Falle eröffne auch die nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG gebotene Abwägung für das planfestgestellte Vorhaben nicht die Möglichkeit zu einer erneuten Konfliktbewältigung oder aber zu flugbetrieblichen Regelungen aus Lärmschutzgründen. Dem Vortrag der Klägerin wie auch den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses und den dieser Planfeststellung zugrunde gelegten Auswirkungsrechnungen sei zu entnehmen, dass das Gemeindegebiet der Klägerin und die von dieser genannten Gemeindevorrichtungen von dem planfestgestellten Vorhaben nicht einmal nur geringfügig berührt würden. Die Nutzung der mit dem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorfeldflächen sei nicht in der Lage, durch ihre Auswirkungen (Bodenlärm) eine Veränderung der Lärmsituation im Gemeindegebiet der Klägerin oder aber an deren Einrichtungen herbeizuführen.

Der Planfeststellungsbeschluss sei verfahrensfehlerfrei zustande gekommen. Der Beklagte habe den Beteiligungsumgriff zutreffend bestimmt, ohne dass das Abwägungsergebnis vorweggenommen worden sei. Außerdem sei die Klägerin dadurch, dass sie weder als Trägerin öffentlicher Belange beteiligt worden sei noch die Planunterlagen in ihrem Gemeindegebiet ausgelegt worden seien, nicht an der Erhebung von Einwendungen im Planfeststellungsverfahren gehindert und ihre Einwendungen seien der Anlass zu Nachermittlungen gewesen und in die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde eingegangen.

Der Beklagte sei nicht über die beantragte Planfeststellung hinausgegangen, zumal die von ihr - der Beigeladenen - mit dem Planfeststellungsantrag eingereichten Unterlagen unverändert Grundlage des Planfeststellungsverfahrens geblieben seien. Der Klägerin sei es versagt, die Rechtfertigung des planfestgestellten Vorhabens überprüfen zu lassen. Unbeschadet dessen diene das planfestgestellte Vorhaben aber auch der Förderung des Luftverkehrs, sei gemeinnützig und vernünftigerweise geboten, um eine zügige, verspätungsvermeidende Abfertigung des Luftfahrtgerätes zu sichern und zugleich Flächen für den Winterdienst vorzuhalten. Es bestehe auch ein konkreter Bedarf für das Vorhaben. Der Beklagte habe im Zeitpunkt der Planfeststellung die Errichtung der Halle 11 mit hinreichender Sicherheit erwarten können. Sie - die Beigeladene - verfolge den Neubau der Halle 11 weiter, gerade auch aus der vom Planfeststellungsbeschluss erwähnten flughafenbetrieblichen Notwendigkeit, für die Stationierung von Fluggerät auf dem Verkehrsflughafen im Rahmen des bereits zugelassenen Betriebes Einrichtungen für Wartungs- und Reparaturdienste vorzuhalten. Der Beklagte sei gegenüber der Klägerin nicht verpflichtet, für den Fall eines Nichteintrittes seiner plausiblen Annahmen dem Planfeststellungsbeschluss einen Vorbehalt oder eine Auflage hinzuzufügen. Die Berücksichtigung der ebenfalls dem Ersatz wegfallender Vorfeldpositionen dienenden Unterbleibensentscheidung sei ebenfalls nicht zu beanstanden und verkürze die Planrechtfertigung des planfestgestellten Vorhabens nicht. Der Beklagte habe überdies in die von ihm im Zuge des Planfeststellungsverfahrens betrachteten Auswirkungen des Vorhabens, namentlich in der Umweltverträglichkeitsprüfung, den Bauabschnitt 2008 einbezogen. Der Planfeststellungsbeschluss eröffne ihr - der Beigeladenen - auch nicht die Möglichkeit, von der in der Genehmigung vom 9. November 2005 vorgesehenen Erweiterungsstufe Gebrauch zu machen. Die Genehmigung beruhe auf einer umfassenden Konfliktbewältigung und Abwägung der widerstreitenden Belange, die auch die Erweiterungsstufe umfasse und keinen Vorbehalt enthalte, im Fall des Nachweises der ausreichenden Kapazität der Hauptstart- und -landebahn für die Erhöhung des Koordinationseckwertes von 40 Slots um bis zu fünf Slots pro Stunde ein erneutes Änderungsgenehmigungsverfahren durchzuführen. Erkennbar sei die Genehmigung davon ausgegangen, dass die Anzahl

der auf dem Verkehrsflughafen verfügbaren Abstellpositionen ausreichend sei, um das von der Genehmigung zugelassene Verkehrsaufkommen auf dem Verkehrsflughafen abzuwickeln. Dies sei auch das Ergebnis des Sachverständigen-gutachtens der airsight GmbH vom 19. Juli 2011. Daraus habe der Beklagte den zutreffenden Schluss gezogen, dass nicht die Vorfelder oder die Rollbahnen der limitierende Faktor für die Abwicklung von Flugbetrieb seien, sondern die durch die luftrechtliche Genehmigung verfügbaren Betriebsbeschränkungen, insbesondere die darin festgeschriebenen Koordinierungseckwerte. Dies werde durch das aktuelle Gutachten der airsight GmbH vom 20. Dezember 2016 für den Prognosezeitraum 2025 bestätigt.

Die von der Klägerin geltend gemachten Abwägungsmängel lägen nicht vor. Entgegen der Ansicht der Klägerin entspreche es nicht den rechtlichen Vorgaben, die räumlich wie auch zeitlich in ihrer Realisierung völlig voneinander unabhängigen, klägerseits genannten Maßnahmen (Schnellabrollweg Bravo, Bypässe an den Startbahnköpfen, ILS-Ausstattung der Ersatzbahnen, Rollbahn MIKE) einer einheitlichen, planungsrechtlichen Zulassung zu unterwerfen. Auch hinsichtlich der Realisierung des Bauabschnitts 2008 und der Unterbleibensentscheidung vom 22. Januar 2009 liege keine unzulässige, den Rechtsschutz der Klägerin verkürzende Abschnittsbildung vor. Diese Trennung des Ausbaus des Vorfeldes West in einen Bauabschnitt 2008 und in die Bauabschnitte 2009 und 2010 sei sachlich gerechtfertigt. Außerdem sei dadurch, dass der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss den Bauabschnitt 2008 in einem betrieblichen Zusammenhang mit den planfestgestellten Bauabschnitten 2009 und 2010 gesehen und auch hinsichtlich der Auswirkungen in seine Abwägung einbezogen habe, offenkundig, dass die vorgenommene abschnittsweise Realisierung nach der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Abwägung den Anforderungen an eine umfassende Problembewältigung gerecht werde.

Im Rahmen der Alternativenprüfung habe der Beklagte auch der Nullvariante nicht den Vorzug geben müssen. Es sei nicht zu beanstanden, dass der Beklagte bei der Alternativenprüfung die Null-Lösung allein schon deshalb ausgeschieden habe, weil bei einem gänzlichen Absehen vom beantragten Vorhaben ein Verlust

an schon zugelassenen Vorfeldpositionen eintrete und zudem ihr - der Beigeladenen - keine Möglichkeit eröffnet würde, durch die Zulassung dreier zusätzlicher Abstellpositionen auf Dauer ihre Betriebsabläufe auf den Flugbetriebsflächen zu optimieren.

Ferner habe die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht antragsübergreifend, also unter Einbeziehung der bisherigen, seit dem Planfeststellungsbeschluss von 1983/1985 vorgenommenen landseitigen Kapazitätserweiterungsmaßnahmen, erfolgen müssen. Soweit die Klage aus der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei kumulierenden Vorhaben in Bezug auf das planfestgestellte Vorhaben eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung herleite, sei dem der Beklagte ausweislich der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Umweltverträglichkeitsprüfung nachgekommen. Dabei habe dieser sämtliche Bauabschnitte im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung als ein einheitliches Verfahren betrachtet und zusammengefasst auf ihre Folgen für die Umweltschutzgüter untersucht.

Der Behauptung, der angegriffene Planfeststellungsbeschluss erhöhe zulasten der Klägerin die Kapazität des Flughafens unter Missachtung eines wichtigen Grundprinzips des bisherigen Planfeststellungsbeschlusses von 1983/1985, fehle das rechtliche Fundament. Der Beklagte habe festgestellt, dass das planfestgestellte Vorhaben ausschließlich der Optimierung und Erleichterung der Betriebsabläufe auf den Vorfeldflächen/Rollgassen des Flughafens Düsseldorf diene und auch unter Zugrundelegung eines Prognosehorizontes (Flugzeugmix) 2025 der den Flugbetrieb des ausschließlich limitierende Faktor in den betrieblichen Regelungen der Genehmigung vom 9. November 2005 bestehe. Der Planfeststellungsbeschluss von 1983/1985 habe auch kein die Klägerin schützendes wichtiges Grundprinzip verfügt. Die darin getroffenen betrieblichen Regeln erzeugten weder materiell-rechtliche Bindungswirkungen noch seien sie unabänderlich. Im Übrigen werfe der angefochtene Planfeststellungsbeschluss schon deshalb nicht die Frage nach der Einbahnkapazität auf, weil er nicht eine Änderung der Genehmigung zum Gegenstand habe.

Entgegen der Auffassung der Klägerin sei hinsichtlich der zugrunde gelegten Datenerfassungssysteme der Prognosehorizont 2012 ausreichend. Gleiches gelte und sei auch nachvollziehbar und plausibel begründet, soweit sich der Planfeststellungsbeschluss auf den Prognosehorizont 2017 beziehe. Dies habe nicht zu einer Unterschätzung des im Winter- und im Sommerhalbjahr zu erwartenden Flugbetriebes geführt. Im Übrigen stelle das Gutachten der air-sight GmbH vom 20. Dezember 2016 auch für den Prognosehorizonte 2025 fest, dass die auf dem vorhandenen Vorfelder in der Lage seien, das zu erwartende Flugaufkommen zu bewältigen und der limitierende Faktor für den Flugbetrieb und damit auch die Auswirkungen des Flugbetriebes die bestandskräftige luftrechtliche Genehmigung vom 9. November 2005 sei. Auch die auf das Jahr 2025 für den Flugzeugmix fortgeschriebene Prognose biete keine Veranlassung zu der Annahme, dass der von den Flächen des planfestgestellten Vorhabens ausgehende Bodenlärm in der Lage sei, in abwägungserheblicher Weise die von der Klägerin genannten gemeindlichen Einrichtungen in ihrer Funktion zu beeinträchtigen oder sonstige abwägungserhebliche Auswirkungen in Bezug auf Rechte und Belange der Klägerin zu erzeugen.

Ferner bestätigten die von ihr - der Beigeladenen - vorgelegten Gutachten der ACCON GmbH vom 19. Oktober 2017 und der Müller-BBM GmbH vom 6. Oktober 2017, dass es durch das planfestgestellte Vorhaben einschließlich der mit der Unterbleibensentscheidung zugelassenen Verlagerung von Vorfeldern weder zu verfahrensrechtlich bedeutsamen noch zu abwägungsrelevanten Auswirkungen in der Umgebung des Verkehrsflughafens komme, auch wenn das von der air-sight GmbH in ihrer Stellungnahme vom 20. September 2017 erstellte Datenerfassungssystem für das Prognosejahr 2025 zugrunde gelegt werde.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakte, die von den Beteiligten vorgelegten Unterlagen und die im vorliegenden Verfahren wie in dem Klageverfahren 20 D 78/15.AK beigezogenen Verwaltungsvorgänge des Beklagten Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage hat keinen Erfolg.

I. Sie ist allerdings insgesamt zulässig.

Insbesondere ist die Klägerin klagebefugt. Eine Anfechtungs- oder Verpflichtungsklage ist, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist, gemäß § 42 Abs. 2 VwGO nur zulässig, wenn der Kläger geltend macht, durch den Verwaltungsakt oder seine Ablehnung oder Unterlassung in seinen Rechten verletzt zu sein. Ist der Kläger nicht Adressat eines Verwaltungsakts, sondern - wie hier die Klägerin - lediglich als Dritter betroffen, so ist für seine Klagebefugnis erforderlich, dass er die Verletzung einer Vorschrift behauptet, die ihn als Dritten zu schützen bestimmt ist, und die Verletzung dieser Norm zumindest möglich erscheint. Eine Anfechtungs- oder Verpflichtungsklage ist nur dann nach § 42 Abs. 2 VwGO unzulässig, wenn offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise die vom Kläger behaupteten Rechte bestehen oder ihm zustehen können. Die insoweit an den klägerischen Sachvortrag zu stellenden Anforderungen dürfen - mit Blick auf die Rechtsschutzgarantie des Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG - dabei nicht überspannt werden.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 18. Dezember
2014 - 4 C 36.13 -, BVerwGE 151, 38.

Unter Zugrundelegung des Vorbringens der Klägerin ist es nicht von vorneherein und nach jeder Betrachtungsweise ausgeschlossen, dass der Planfeststellungsbeschluss sie in ihrer grundgesetzlich gewährleisteten Selbstverwaltungsgarantie einschließlich ihrer Planungshoheit (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG) verletzt. Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt eine wehrfähige, in die Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG einzubeziehende Rechtsposition, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren ge-

meindlichen Planung entzieht oder erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 28. Februar 2013
- 7 VR 13.12 -, UPR 2013, 345, m. w. N.; OVG
NRW, Urteil vom 10. August 2012
- 20 D 58/09.AK -, juris.

Die Klägerin macht unter anderem geltend, das Planvorhaben führe zu einer Steigerung der (luftseitigen) Kapazität des Flughafens und zu einer Zunahme des Überfluglärms. Ausgehend davon ist es jedenfalls nicht von vorneherein ausgeschlossen, dass es vorhabenbedingt zu erheblichen Beeinträchtigungen der Funktion der von ihr benannten gemeindlichen Einrichtungen - es handelt sich unter anderem um mehrere Kindertagesstätten und Schulen sowie um das Rathaus - durch Überfluglärm kommt. Die Trägerschaft der Klägerin hinsichtlich dieser Einrichtungen unterliegt keinen Zweifeln. Gleiches gilt dafür, dass sie mit deren Betrieb mindestens zum Teil Selbstverwaltungsaufgaben im Sinne von Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG wahrnimmt. Mit Blick darauf erscheint ebenso wenig offensichtlich und eindeutig ausgeschlossen, dass die Klägerin eine (erneute) Bescheidung hinsichtlich des Schutzes vor vorhabenbedingten Immissionen verlangen kann.

II. Die Klage ist jedoch unbegründet.

1. Die Klägerin kann weder die mit dem Hauptantrag begehrte Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Juni 2015 noch die mit dem Hilfsantrag begehrte Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit verlangen.

a) Rechtsgrundlage für den Planfeststellungsbeschluss ist § 8 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) in der zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses geltenden Fassung der Änderung durch das Gesetz vom 24. Mai 2014 (BGBl. I S. 538) - im Folgenden: LuftVG 2015 -. Danach dürfen unter anderem bestehende Flughäfen nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG 2015 vorher festgestellt ist. Eine solche Änderung des Verkehrsflughafens Düs-

seldorf hat das Planvorhaben zum Gegenstand. Eine Änderung eines planfeststellungspflichtigen Flughafens - wie hier des Verkehrsflughafens Düsseldorf - ist gegeben, wenn das Vorhaben von der bestehenden (Anlagen-)Zulassung nicht erfasst ist, sondern vom zulassungsrechtlich festgelegten (Anlagen-)Bestand abweicht.

Vgl. Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, § 8 Rn. 16, m. w. N.

Das ist hinsichtlich des Planvorhabens der Fall. Dieses betrifft die Errichtung von Rollgassen und von Stellplatzpositionen für Luftfahrzeuge und damit den Ausbau der verkehrsrelevanten Betriebsfläche des Flughafens in Abweichung von dem bisherigen (zugelassenen) Anlagenbestand.

b) Die von der Klägerin geltend gemachten Verfahrensfehler begründen für sie keinen Anspruch auf Aufhebung oder auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses.

aa) Dies gilt zunächst für den von der Klägerin geltend gemachten Umstand, dass die Auslegung der Planunterlagen allein im Gebiet der Stadt Düsseldorf erfolgt ist.

Dabei kann offenbleiben, ob es sich bei der insoweit in Betracht zu ziehenden nicht ausreichenden Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit gemäß § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG 2015, § 73 Abs. 2 VwVfG NRW und § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94) in der zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses geltenden Fassung der Änderung durch das Gesetz vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749) - im Folgenden: UVPG 2015 - um einen absoluten Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG oder um einen relativen Verfahrensfehler im Sinne von § 4 Abs. 1a Satz 1 UmwRG handelt.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 9. Februar 2017 - 7 A 2.15 u. a. -, juris, und vom 28. April 2016 - 9 A 9.15 -, BVerwGE 155, 91, wonach die teilweise unterbliebene (erneute) Öffentlichkeitsbeteiligung nicht gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchstabe b UmwRG nach Art und Schwere mit den in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 2 UmwRG genannten Fällen absoluter Verfahrensfehler vergleichbar ist.

Dabei steht der Anwendbarkeit von § 4 Abs. 1a Satz 1 UmwRG nicht entgegen, dass diese Vorschrift in ihrer jetzigen Fassung erst mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes zur Umsetzung des Urteils des Europäischen Gerichtshofes vom 7. November 2013 in der Rechtssache C-72/12 vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2069) mit Wirkung vom 26. November 2015 und damit nach Rechtshängigkeit der Klage eingefügt worden ist. Nach den Grundsätzen des intertemporalen Prozessrechts erfasst eine Änderung des Verfahrensrechts auch anhängige Rechtsmittelverfahren.

Vgl. ausdrücklich für die Anwendbarkeit von § 4 Abs. 1a UmwRG in solchen Konstellationen: BVerwG, Urteil vom 21. Januar 2016 - 4 A 5.14 -, BVerwGE 154, 73.

Dies geht hinsichtlich des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses damit einher, dass nach § 8 Abs. 1 Satz 1 UmwRG die Vorschriften des Umweltrechtsbehelfsgesetzes für Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 2 UmwRG gelten, die nach dem 25. Juni 2005 ergangen sind. Bei dem auf der Grundlage von § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG 2015 erlassenen Planfeststellungsbeschluss handelt es sich um eine Entscheidung im Sinne von § 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG bzw. § 2 Abs. 1, Abs. 3 Nr. 1 UVPG 2015 und damit ebenso um eine Entscheidung im Sinne von § 8 Abs. 1 Satz 1, § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG, nämlich um eine sonstige behördliche Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben.

Auch bei der Anwendbarkeit von § 4a Abs. 1a Satz 1 UmwRG scheidet ein Anspruch der Klägerin auf Aufhebung oder auf Feststellung der Rechtswidrigkeit

und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses wegen mangelnder Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit nach dem Umweltrechtsbehelfsgesetz aber jedenfalls deshalb aus, weil die betroffene Öffentlichkeit gemäß den Anforderungen von § 10 Abs. 2 Satz 1 LuftVG 2015, § 73 Abs. 2 VwVfG NRW und § 9 Abs. 1 UVPG 2015 beteiligt worden ist.

Gemäß § 10 Abs. 2 Satz 1 LuftVG 2015, § 73 Abs. 2 VwVfG NRW ist der Plan in den Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist Einwendungen gegen den Plan erheben (§ 10 Abs. 2 Satz 1 LuftVG 2015, § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG NRW). Auch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Öffentlichkeit auf diese Weise zu beteiligen (§ 9 Abs. 1 UVPG 2015). Da die tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht feststehen, ist für die Bestimmung der Gemeinden, in denen der Plan auszulegen ist, eine Prognose erforderlich, die den Einwirkungsbereich des Vorhabens ermittelt. Dabei handelt es sich um die Flächen, auf denen das Vorhaben voraussichtlich abwägungserhebliche Betroffenheiten auslöst. Zu betrachten sind nicht nur Auswirkungen auf die unmittelbar betroffenen Grundstücke, sondern auch mittelbare Auswirkungen des Vorhabens, soweit sie diesem zurechenbar sind. Es muss jeder beteiligt werden und Einwendungen erheben können, der durch das Vorhaben abwägungserheblich betroffen werden kann.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2012 - 4 A 7001.11 u.a. -, a. a. O.; Ramsauer/Wysk in Ramsauer, VwVfG, 18. Aufl., § 73 Rn. 43 ff.

Die Auslegung der Antragsunterlagen erfolgte entsprechend der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Düsseldorf vom 14. August 2010 allein in der Stadt Düsseldorf, und zwar in der Zeit vom 1. September bis einschließlich zum 30. September 2010. Dieser Auslegungsentscheidung lag die Prognose des Beklagten zugrunde, dass der Einwirkungsbereich des Vorhabens nicht über das Gebiet der Stadt Düsseldorf hinausreicht. Diese Prognose unterliegt im Ergebnis

keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Sie findet sich durch die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und im vorliegenden Rechtsstreit durch die Beigeladene beigebrachten sachverständigen Stellungnahmen zu den Auswirkungen des Planvorhabens einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 bestätigt. Demnach beschränken sich die vorhabenbedingten Auswirkungen, insbesondere die dem Vorhaben zuzurechnenden Immissionen, auf das Gebiet der Stadt Düsseldorf; außerhalb davon kommt es vorhabenbedingt zu keiner veränderten bzw. keiner wesentlich veränderten Immissionssituation. Die sachverständigen Stellungnahmen sind insoweit nachvollziehbar und überzeugend. Die dagegen von der Klägerin erhobenen Einwendungen greifen nicht durch. Zur näheren Begründung wird auf die im Weiteren folgenden Ausführungen zu den vorhabenbedingten Auswirkungen und deren Ermittlung und Bewertung auf der Grundlage der vorliegenden sachverständigen Stellungnahmen im Rahmen der Prüfung der für die materiell-rechtliche Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses maßgeblichen Abwägung der für und gegen das Planvorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange verwiesen.

Mangels Verfahrensfehlers scheidet insoweit auch ein Anspruch der Klägerin auf Aufhebung oder auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses auf der Grundlage von § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO aus.

bb) Auch ansonsten leidet der Planfeststellungsbeschluss an keinem Verfahrensfehler, der zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führt.

Insbesondere mussten die zahlreichen früheren Änderungen und Erweiterungen des Flughafens, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, in die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung nicht einbezogen werden.

Eine solche Summationsbetrachtung des Planvorhabens zusammen mit anderen, bereits bestandskräftig zugelassenen und verwirklichten Vorhaben ist für die

Umweltverträglichkeitsprüfung nicht vorgeschrieben. Dass sich die Umweltverträglichkeitsprüfung im Fall des Ausbaus eines planfeststellungspflichtigen Verkehrsflughafens allein auf die Umweltauswirkungen des Änderungsvorhabens erstreckt, folgt bereits aus § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG 2015. Danach ist bei planfeststellungspflichtigen Vorhaben (vgl. § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG 2015) die Umweltverträglichkeitsprüfung des zur Planfeststellung gestellten Vorhabens im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Entsprechend § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG 2015 ist die Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG 2015 unselbständiger Teil des Genehmigungsverfahrens. Dies bedeutet, dass ausschließlich für das zur Genehmigung gestellte Änderungs- bzw. Erweiterungsvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, nicht aber zusätzlich für die früher bereits zugelassene Bestandsanlage mit den von dieser ausgehenden Umweltauswirkungen. Auch aus dem Wortlaut des § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG 2015 ergibt sich, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung allein die "Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens" in Betracht zu nehmen hat. Dies findet seine Bestätigung wiederum in § 2 Abs. 2 Nr. 2 UVPG 2015, wonach eine Änderung oder Erweiterung als solche den Begriff des Vorhabens im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung erfüllt. Wenn das Gesetz von "dem Vorhaben" spricht, ist im Fall eines Änderungs- oder Erweiterungsvorhabens folglich allein dieses gemeint und nicht die Summe aus Änderungs- bzw. Erweiterungsvorhaben und Bestandsanlage. Soweit in § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG 2015 vorgesehen ist, dass auch frühere Änderungen oder Erweiterungen des UVP-pflichtigen Vorhabens in die Untersuchungen einzubeziehen sind, betrifft diese Vorgabe eine - hier in Bezug auf das Planvorhaben Bauabschnitte 2009 und 2010 nicht in Rede stehende - Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Satz 1 und 3 UVPG 2015, nicht aber eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Oktober 2013
- 7 C 36.11 -, BVerwGE 148, 155.

Diese Beschränkung der UVP-Pflichtigkeit allein auf das Änderungs- bzw. Erweiterungsvorhaben steht zudem in Einklang mit den Vorgaben des Unionsrechts. Die vorliegend einschlägigen Regelungen der Richtlinie 2011/92/EU des Europä-

ischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 026 vom 28. Januar 2012, Seite 1) in der hier maßgeblichen Fassung der Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 (ABl. L 124 vom 25. April 2014, Seite 1) - im Folgenden: UVP-RL - bestimmen als Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung das jeweils zur verwaltungsbehördlichen Zulassung gestellte Projekt. Gemäß Art. 2 Abs. 1 UVP-RL treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit vor Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen unter anderem aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Genehmigungspflicht unterworfen und einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Umwelt unterzogen werden. Gemäß § 4 Abs. 1 UVP-RL werden Projekte des Anhangs I einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Artikeln 5 bis 10 unterzogen. Nach Nr. 7 Buchstabe a Alt. 2 des Anhangs I ist ein solches Projekt der Bau von Flugplätzen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2.100 m und mehr. Gemäß Nr. 24 des Anhangs I ist außerdem jede Änderung oder Erweiterung von Projekten UVP-pflichtig, die in diesem Anhang aufgeführt sind, wenn sie für sich genommen die Schwellenwerte erreichen. Dieses ersichtlich projektbezogene Verständnis der UVP-Pflichtigkeit liegt gleichermaßen den Regelungen der UVP-RL zu sonstigen, Flugplätze betreffenden Vorhaben zugrunde. Gemäß Art. 4 Abs. 2 UVP-RL bestimmen die Mitgliedstaaten bei Projekten des Anhangs II, ob das Projekt einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden muss, und die Mitgliedstaaten treffen diese Entscheidung anhand einer Einzelfalluntersuchung oder der von ihnen festgelegten Schwellenwerte bzw. Kriterien. Nr. 10 Buchstabe d des Anhangs II erfasst den Bau von Flugplätzen, soweit sie nicht Anhang I unterfallen. Gemäß Nr. 13 des Anhangs II ist die Änderung oder Erweiterung von bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten des Anhangs I oder des Anhangs II, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können (nicht durch Anhang I erfasste Änderung oder Erweiterung), als eigenständiges Projekt im Sinne von Art. 4 Abs. 2 UVP-RL zu verstehen.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Oktober 2013
- 7 C 36.11 -, a. a. O.

Letzteres erfasst das durch den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugelassene Planungsvorhaben bestehend aus den Bauabschnitten 2009 und 2010, ohne dass es dafür auf die Auswirkungen sonstiger Vorhaben oder Projekte ankäme.

Vor diesem Hintergrund bedarf es insoweit auch keiner analogen Anwendung von § 3b Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 UVPG 2015,

vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 18. Juni 2015
- 4 C 4.14 -, BVerwGE 152, 219,

um hinsichtlich des hier planfestgestellten Vorhabens Bauabschnitte 2009 und 2010 das Erfordernis einer Prüfung seiner Auswirkungen auf die Umwelt zu begründen. Dieses Projekt unterlag bereits für sich betrachtet dem Erfordernis der Einzelfallvorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflichtigkeit (§ 3e Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 UVPG 2015). Damit ist gesetzlich hinreichend und den Anforderungen von Art. 2 Abs. 1 UVP-RL genügend gewährleistet, dass die Prüfung von Projekten mit voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt - wie dem hier planfestgestellten Vorhaben Bauabschnitte 2009 und 2010 - auf ihre Verträglichkeit nicht durch Aufsplitterung umgangen wird.

Nach dem Vorstehenden erforderte die Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich des Planvorhabens Bauabschnitte 2009 und 2010 ebenso wenig die Einbeziehung des durch die Unterbleibensentscheidung zugelassenen Vorhabens Bauabschnitt 2008. Gegenteiliges folgt nicht aus § 3b Abs. 2 Satz 1 UVPG 2015. Danach besteht zwar die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch dann, wenn mehrere Vorhaben derselben Art, die gleichzeitig von demselben oder mehreren Trägern verwirklicht werden sollen und in einem engen Zusammenhang stehen (kumulierende Vorhaben), zusammen die maßgeblichen Größen- oder Leistungswerte erreichen oder überschreiten. Dieses Erfordernis der Summationsbetrachtung setzt demnach voraus, dass es sich um

Änderungs- oder Erweiterungsvorhaben handelt, deren UVP-Pflichtigkeit von dem Erreichen oder Überschreiten der maßgeblichen Größen- oder Leistungswerte abhängt. Dies ist indes weder in Bezug auf das Planvorhaben Bauabschnitt 2009 und 2010 noch hinsichtlich des durch die Unterbleibensentscheidung zugelassenen Vorhabens Bauabschnitt 2008 der Fall. Nach 14.12.1 der Anlage 1 UVPG 2015 besteht eine UVP-Pflicht für den Bau eines Flughafens mit einer Start- und Landebahnlänge von 1.500 m oder mehr. Eine solche Maßnahme steht mit den genannten Vorhaben der Beigeladenen nicht an, weil sie nicht den Bau einer Start- oder Landebahn oder deren Änderung zum Gegenstand haben. Deshalb erforderte ebenso wenig § 3b Abs. 3 Satz 1 UVPG 2015 eine Summationsbetrachtung unter Einbeziehung des Bauabschnitts 2008. Auch diese Vorschrift setzt voraus, dass - anders als hier - die UVP-Pflicht von dem Erreichen oder Überschreiten von bestimmten Größen- oder Leistungswerten abhängig ist.

Eine analoge Anwendung von § 3b Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 UVPG 2015 kommt auch insoweit aus den genannten Gründen mangels planwidriger Regelungslücke nicht in Betracht.

Unbeschadet dessen hat der Beklagte im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung des Planvorhabens Bauabschnitte 2009 und 2010 entsprechend den von der Beigeladenen beigebrachten Unterlagen, insbesondere der Umweltverträglichkeitsstudie, jedenfalls auch das Vorhaben Bauabschnitt 2008 einbezogen und diese Projekte zusammengefasst auf ihre Auswirkungen für die Umwelt untersucht. Dabei hat der Beklagte die unmittelbaren und mittelbaren Umweltauswirkungen der Bauabschnitte 2008, 2009 und 2010 in Bezug auf in § 2 Abs. 1 Satz 2 Nrn. 1 bis 4 UVPG 2015 genannten Schutzgüter ermittelt und zusammenfassend beschrieben (§ 11 UVPG 2015).

Es führt ebenso wenig zu einem Anspruch der Klägerin auf Aufhebung oder auf Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses, wenn der Beklagte die zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen insbesondere durch Fluglärm unzureichend beschrieben haben sollte, weil er sich ausschließlich auf die Prüfung einer möglichen Veränderung der

Lärmschutz-Konturen beschränkt und damit nicht alle abwägungserheblichen Fluglärmbelastungen erfasst haben sollte. Eine für einen solchen Anspruch nach § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO erforderliche Rechtsverletzung der Klägerin ist insoweit nicht gegeben, da - wie im Weiteren näher ausgeführt ist - der Planfeststellungsbeschluss und die damit zu treffende Abwägungsentscheidung jedenfalls nicht auf einem solchen - fraglichen - Rechtsverstoß beruhen. Vom Umweltschutzgesetz werden solche - fraglichen - Defizite der Umweltverträglichkeitsprüfung schon gar nicht erfasst. Es handelt sich hierbei nicht um Gesichtspunkte des Verfahrens im Sinne von § 4 Abs. 1 und 3 UmwRG.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 28. November 2017
- 7 A 17.12 -, juris.

c) Der Planfeststellungsbeschluss weist keine materiell-rechtlichen Rechtsfehler auf, die zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führen.

aa) Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen zwingendes Recht.

(1) Einen Verstoß gegen Ziele der Raumordnung, die nach § 3 Abs. 1 Nr. 2, § 7 Abs. 2 ROG abschließend abgewogen und deshalb nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 ROG - anders als Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 ROG) - (strikt) zu beachten sind, macht die Klägerin nicht geltend. Ein solcher ist auch nicht ersichtlich.

(2) Dem Planfeststellungsbeschluss stehen ferner die Regelungen des sog. Angerland-Vergleichs nicht entgegen.

Zwar ist dieser Vergleich wirksam, wie zwischen den Vergleichsbeteiligten, der Stadt Ratingen - der Klägerin des Klageverfahrens 20 D 78/15.AK - als Rechtsnachfolgerin der Stadt Angermund sowie der Gemeinden Breitscheid, Eggerscheid, Hösel, Lintorf und Wittlaer, dem Beklagten und der Beigeladenen rechtskräftig feststeht.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 5. September 2002
- 20 D 53/99.AK -, juris; BVerwG, Beschluss vom
19. Februar 2003 - 9 B 86.02 -, DVBl. 2003, 751.

Die Klägerin kann sich jedoch schon nicht auf die Regelungen des Vergleichs berufen, weil sie an diesem nicht beteiligt (gewesen) ist. Der Wortlaut des Vergleichs und die sonstigen auslegungserheblichen Umstände bieten nicht den geringsten Anhaltspunkt dafür, dass die Einhaltung des Vergleichs von jedem Flughafenanwohner bzw. jedem einzelnen von Fluglärm betroffenen Bürger sollte eingefordert werden können, er von den Vertragspartnern also als Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter ausgestaltet worden ist.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 10 Dezember 2004
- 20 D 134/00.AK -, NWBVI. 2005, 338, m. w. N.

Entsprechendes gilt für Kommunen im Umfeld des Flughafens.

Unbeschadet dessen beinhaltet der Angerland-Vergleich jedenfalls keine Regelung, die dem Planvorhaben Bauabschnitte 2009 und 2010 einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 entgegensteht. Weder hat die Beigeladene auf die Errichtung und den Betrieb von solchen Einrichtungen bzw. Anlagen verzichtet, wie sie durch den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss zugelassen worden sind (Stellplätze für Luftfahrzeuge und Rollgassen auf den Vorfeldflächen), noch hat der Beklagte zugesichert, derartige Vorhaben nicht zuzulassen.

Bereits dem Wortlaut des Vergleichs ist nichts zu entnehmen, was für einen solchen (verbindlichen) Verzicht der Beigeladenen oder eine solche (verbindliche) Zusicherung des Beklagten sprechen könnte. Zwar ist Bestandteil des Vergleichs ein "Generalausbauplan" der Beigeladenen (vgl. Vergleich a) 1. Teil: A. I. Satz 1) und die Beigeladene hat dazu erklärt, dass dieser Plan den Endausbauzustand des Flughafens Düsseldorf aufzeichnet (vgl. Vergleich a) 1. Teil: A. I. Satz 1, Halbs. 1). Im Anschluss daran hat die Beigeladene außerdem erklärt, dass "auf eine Erweiterung der Grenzen des Flughafens und eine Erweiterung des Startbahnsystems über diese Planung hinaus verzichtet wird" und das Gleiche "für

eine Verschiebung der Startbahn" gilt (vgl. Vergleich a) 1. Teil: A. I. Satz 2 Halbs. 2 und Satz 3). Soweit sich diese Verzichtserklärung auf eine Erweiterung des Startbahnsystems und auf eine Verschiebung der Startbahn bezieht, umfasst dies sonstige Einrichtungen und Anlagen, die weder Startbahn noch Bestandteil einer solchen bzw. des Startbahnsystems sind, nicht. Nicht umfasst davon sind demnach solche Einrichtungen und Anlagen wie die mit dem streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Abstellplätze für Luftfahrzeuge und Rollgassen. Dabei handelt es sich ersichtlich weder um eine Startbahn noch bilden sie einen Bestandteil einer Startbahn oder des Startbahnsystems.

Dem allgemeinen Verständnis nach ist die Startbahn eines Flughafens die Fläche, auf der startende Luftfahrzeuge bis zur Abhebegeschwindigkeit beschleunigen und unmittelbar im Anschluss an den Beschleunigungsvorgang abheben; daneben mag der Begriff "Startbahn" zugleich auch als Bezeichnung für die Landebahn verwendet und verstanden werden, d. h. für die Fläche, auf der landende Flugzeuge aufsetzen und abbremsen oder ausrollen (Landebahn), zumal die betreffenden Flächen oftmals sowohl für Start- als auch für Landevorgänge verwendet werden. Anhaltspunkte dafür, dass die damaligen Vergleichsbeteiligten über dieses allgemeine Verständnis des Begriffs "Startbahn" hinaus damit auch sonstige Flächen hätten bezeichnen wollen, gibt es nicht. Dagegen spricht vielmehr, dass der im Angerland-Vergleich in Bezug genommene Generalausbauplan keine Darstellung von Abstellpositionen oder -flächen enthält, solche aber für den Flughafenbetrieb unerlässlich sind.

Aus dem Vorstehenden erschließt sich zugleich, dass mit dem im Vergleichstext verwendeten Begriff des "Startbahnsystems" offensichtlich allein das aus den beiden vergleichsgegenständlichen Startbahnen bestehende Gesamtgebilde der zum Starten (und Landen) vorgesehenen Flächen bezeichnet worden ist. Auch insoweit fehlt es an jeglichen Anhaltspunkten dafür, dass darüber hinaus auch sonstige Flächen, Einrichtungen und Anlagen, die nicht dem eigentlichen Start- oder Landevorgang dienen, davon umfasst sein sollten.

Ebenso wenig erstreckt sich die dargestellte Verzichtserklärung auf sonstige, nicht die Startbahn bzw. das Startbahnsystem betreffende Maßnahmen, die - wie das hier in Rede stehende Planvorhaben - auf bzw. innerhalb des in dem Generalausbauplan ausgewiesenen Flughafengeländes vorgenommen werden. Dem eindeutigen Wortlaut der Verzichtserklärung nach bezieht sich diese neben der Erweiterung bzw. Verschiebung der Startbahnen allein auf eine Erweiterung des Flughafens in räumlicher Hinsicht, d. h. auf Maßnahmen, die zu einer räumlichen Ausdehnung des Flughafengeländes führen würden. Dies kommt dadurch zum Ausdruck, dass als Beschränkung einer künftigen Erweiterung des Flughafens dessen "Grenzen" bestimmt worden sind und in dem in Bezug genommenen Generalausbauplan eine "endgültige Flughafengrenze" als räumliche Trennungslinie kartiert ist.

Das vorstehende Verständnis, wonach die Verzichtserklärung der Beigeladenen unter Vergleich a) Teil 1. A I. neben der Erweiterung der Startbahn bzw. des Startbahnsystems allein die räumliche Ausdehnung der Flughafenanlage betrifft, wird dadurch bestätigt, dass Anlass und Gegenstand des Vergleichs das Vorhaben der Beigeladenen war, neben der bestehenden Hauptstart- und -landebahn eine weitere Start- und Landebahn - die heutige Parallel- bzw. Nordbahn - zu errichten und zu betreiben. Außerdem stand im Hintergrund, dass Vorstellungen publik geworden waren, die eine Ausdehnung der Flughafenanlage in das Gemeindegebiet der sog. Angerlandgemeinden einschlossen und so bereits ganz unmittelbar und real Flächen dem planerischen Zugriff der Gemeinden entzogen hätten.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 5. September 2002
- 20 D 53/99.AK -, a. a. O.

Mit Blick auf Letzteres liegt es auf der Hand, dass mit der Festlegung auf die Grenzen des Flughafens dessen Ausdehnung in räumlicher Hinsicht ausgeschlossen und damit ein Streitpunkt zwischen den Beteiligten des Angerland-Vergleichs ausgeräumt werden sollte.

Vgl. in diesem Sinne schon: OVG NRW, Urteil vom 5. September 2002 - 20 D 53/99.AK -, a. a. O.

Vor diesem Hintergrund folgt auch aus den in dem Angerland-Vergleich unter Vergleich a) 1. Teil B. und C. getroffenen Regelungen nichts anderes. Die Regelungen des Teils B. betreffen den technischen Flughafenbetrieb und verhalten sich in keiner Weise zur Errichtung von (sonstigen) Betriebseinrichtungen. Letzteres gilt ebenso für den Teil C. ("Planungsrecht"), der Erklärungen zum Gegenstand hat, wonach die Parallelbahn bei der Festlegung der "Lärmzone 2" ohne Berücksichtigung bleiben kann. Dafür, dass die Beigeladene und der Beklagte sich auf die betriebsbezogenen Regelungen nicht eingelassen hätten, wenn in dem Vergleich nur die räumliche Begrenzung des Flughafenausbaus geregelt worden wäre, fehlt es an einer tatsächlichen Grundlage. Vielmehr dürfte die Interessenlage der Beigeladenen darauf ausgerichtet gewesen sein, (auch künftig) möglichst wenig Planungseinschränkungen zu unterliegen. Außerdem stand den vereinbarten Betriebsregelungen für die Beigeladene der - nicht gering zu achtende - Vorteil gegenüber, dass mit dem Vergleichsabschluss umgehend die Bestandskraft des damals strittigen Planfeststellungsbeschlusses herbeigeführt und sie Planungssicherheit hinsichtlich ihres Generalausbauplans erreicht hat.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 5. September 2002 - 20 D 53/99.AK -, a. a. O.

Ebenso hat der Planfeststellungsbeschluss vom 16. Dezember 1983 in der Fassung des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 18. November 1985 den landseitigen Ausbau des Flughafens nicht "endgültig" festgelegt und nicht endgültig festlegen können. Änderungen bestehender Flughäfen bedürfen zwar grundsätzlich der Planfeststellung (vgl. § 8 Abs. 1 LuftVG), sind aber prinzipiell - stets - möglich. Dem steht auch der bestandskräftige Regelungsgehalt vorheriger, auf den betreffenden Flughafen bezogener Planfeststellungen oder sonstiger Zulassungsentscheidungen nicht entgegen. Abgesehen davon ist entgegen der Auffassung der Klägerin auch nichts dafür zu erkennen, dass in dem Planfeststellungsbeschluss von 1983/1985 festgestellt bzw. bestimmt worden wäre, mit dem

dadurch planfestgestellten Ausbau werde der im Angerland-Vergleich in Bezug genommene Generalausbauplan erreicht und ausgeschöpft. Vielmehr beschränkt sich die diesbezügliche Feststellung in dem Planfeststellungsbeschluss darauf, dass die planfestgestellte Erweiterung des Flughafens die von der Beigeladenen und vom Beklagten im Angerland-Vergleich abgegebenen Erklärungen in allen Punkten "berücksichtigt" (Seite 255 des Planfeststellungsbeschlusses 1983/1985). Damit ist erkennbar allein die Vereinbarkeit der planfestgestellten Ausbaumaßnahme mit den Regelungen des Angerland-Vergleichs konstatiert worden, ohne diesbezüglich weitergehende Aussagen oder Regelungen zu treffen.

Auch aus der Regelung unter Vergleich a) 1. Teil A. III. folgt nichts, was dem hier angefochtenen Planfeststellungsbeschluss entgegenstünde. Darin hat der Beklagte zwar erklärt, dass er keinen Antrag der Beigeladenen genehmigen wird, der hinsichtlich eines Ausbaus eines Start- und Landebahnsystems über den Umfang des Generalausbauplans und hinsichtlich des Flugbetriebes über die in II. getroffene Regelung hinausgeht. Der Ausbau eines Start- und Landebahnsystems, auf den sich die vorstehende Erklärung bezieht, ist jedoch nicht Gegenstand des hier angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses. Ebenso wenig betrifft er Regelungen des Flugbetriebs.

Aus den Regelungen des Angerland-Vergleichs ist ferner weder eine Fixierung des Flugbetriebes auf eine Einbahnkapazität als objektives Kriterium noch ein bestimmtes Verständnis von Einbahnkapazität abzuleiten, von dem der Beklagte bei seinen Festlegungen nicht ohne Rechtsfehler abweichen dürfte. Die Hauptstart- und -landebahn und ihre Kapazität sind kein Gegenstand des Vergleichs, wie überhaupt die Nutzung der Hauptstart- und -landebahn in ihm weder angesprochen noch geregelt wird. Die Beschränkung der Benutzung des Parallelbahnsystems auf eine in bestimmtem Sinne verstandene Kapazität der Hauptstart- und -landebahn lässt sich auch nicht gewissermaßen in einem Umkehrschluss denjenigen Funktionen entnehmen, die der Parallelbahn im Vergleich zugewiesen sind.

Vgl. dazu ausführlich: OVG NRW, Urteil vom 10. Dezember 2004 - 20 D 134/00.AK -, a. a. O.

(3) Eine Rechtsverletzung der Klägerin ist ebenso im Hinblick auf eine Einbahnkapazität des Verkehrsflughafens ausgeschlossen, die sich nach ihrer Darstellung aus den für den Betrieb des Verkehrsflughafens geltenden Regelungen ergeben soll. Mit der streitgegenständlichen Planfeststellung werden keine Regelungen getroffen, die die bestandskräftige luftrechtliche Betriebsgenehmigung vom 9. November 2005 in der Fassung der Ergänzenden Entscheidung vom 7. Mai 2007 und der Erklärungen vom 8., 10. und 14. Mai 2007 - im Folgenden: Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 - ändern. Die Vorgaben und Beschränkungen der Betriebsänderungsgenehmigung gelten nach wie vor und sind von der Beigeladenen zu beachten. Ebenso wenig ist zu erkennen, dass der angefochtene Planfeststellungsbeschluss etwaige betriebliche Regelungen des Planfeststellungsbeschluss von 1983/1985 änderte.

bb) Für das Vorhaben besteht die Planrechtfertigung.

(1) Die Planrechtfertigung für ein Flugplatzvorhaben im Sinne von § 8 Abs. 1 LuftVG 2015 setzt voraus, dass für das Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetz verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Vorgaben ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei einer Unausweichlichkeit des Vorhabens oder Notwendigkeit wegen eines feststehenden Bedarfs anzunehmen, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 07. Juli 1978 - 4 C 79.76 -, BVerwGE 56, 110, vom 5. Dezember 1986 - 4 C 13.85 -, BVerwGE 75, 214, vom 8. Juli 1998 - 11 A 53.97 -, BVerwGE 107, 142, und vom 11. Juli 2001 - 11 C 14.00 -, BVerwGE 114, 364.

Anerkanntermaßen ist der Bau oder Ausbau von Verkehrsflughäfen, zu dem neben dem Rollfeld insbesondere die Vorfelder gehören, gemeinnützig, weil sie

nach § 38 Abs. 2 Nr. 1, § 49 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO dem allgemeinen Verkehr der Zivilluftfahrt dienen sollen. Eine dementsprechende Zielkonformität können im Einzelfall völlig unterschiedliche Aspekte gewährleisten. So kann ein Flughafen- ausbau aus Gründen der Sicherheit, ebenso aber durch ein Verkehrsbedürfnis gerechtfertigt sein.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2001
- 11 C 14.00 -, a. a. O., m. w. N.

Zielkonform ist es ferner bereits, wenn das Vorhaben zumindest der Verbesserung der Verkehrsabwicklung dienen soll.

Vgl. Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, § 6
Rn. 110.

Für das Bestehen der Planrechtfertigung kommt es ferner nicht darauf an, ob diese sich (bereits) aus den Angaben des Vorhabenträgers ergibt. Die Planfeststellungsbehörde hat von Amts wegen darüber zu befinden, ob die erforderliche Planrechtfertigung gegeben ist. Zur Beurteilung dessen hat sie die diesbezüglichen Angaben des Vorhabenträgers heranzuziehen, ist an diese jedoch grundsätzlich nicht gebunden (§ 24 Abs. 1, § 26 Abs. 2 Satz 1 und 2 VwVfG NRW). Damit geht es einher, dass das Bestehen der Planrechtfertigung im Weiteren auch der vollständigen gerichtlichen Überprüfung unterliegt, weil es sich nicht um eine Frage des zu beachtenden Planungsermessens, sondern um eine dem kontrollierenden Gericht umfassend eröffnete Rechtsfrage handelt. In der Konsequenz dieser gerichtlichen Kontrollbefugnis liegt es, dass auch das Gericht eine im Planfeststellungsbeschluss angegebene Begründung für die Planrechtfertigung anders als die Planfeststellungsbehörde beurteilen und dennoch die Planrechtfertigung insgesamt für gegeben erachten kann. Maßgebend ist insoweit nicht, wie die Planfeststellungsbehörde die Frage der Erforderlichkeit selbst bewertet hat, sondern ob sich nach der objektiven Rechtslage für das geplante Vorhaben hierauf bezogene "vernünftige" Gründe ergeben.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 24. November 1989
- 4 C 41.88 -, BVerwGE 84, 123.

(2) Ausgehend davon unterliegt es entgegen dem klägerischen Vorbringen keinen durchgreifenden Zweifeln, dass das Planvorhaben nach Maßgabe der Ziele des Luftverkehrsgesetzes vernünftigerweise geboten ist.

Wie ausgeführt, bedeutet das Planvorhaben eine Änderung des Verkehrsflughafens Düsseldorf im Sinne von § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG 2015. Für diese Änderung gibt es einen mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes im Einklang stehenden Bedarf.

(a) Dem Planfeststellungsbeschluss liegt die Feststellung des Beklagten zugrunde, dass es unter Berücksichtigung der mit dem Vorhaben Bauabschnitt 2008 verwirklichten Maßnahmen durch das Planvorhaben insgesamt zu einem dauerhaften Zugewinn von drei bzw. bis zur Errichtung der geplanten Halle 11 zu einem temporären Überschuss von sechs Stellplatzpositionen kommt. Dies unterliegt keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Die Klägerin legt weder dar noch ist ansonsten ersichtlich, dass der Beklagte insoweit von unzutreffenden Tatsachen ausgegangen wäre oder den entscheidungsrelevanten Sachverhalt unvollständig ermittelt hätte.

Insoweit überzeugt es zunächst, dass der Beklagte allein die aufgrund der bereits verwirklichten bzw. vorgesehenen Errichtung der Hallen 7 und 11 physisch wegfallenden Vorfeldflächen im zentral östlichen Bereich des Flughafens als zu kompensieren bewertet. Vor dem Hintergrund des notwendigen Zugangs zu den Hallen kommt der Bereich vor den Hallen als Abstellfläche nicht (mehr) in Betracht. Einer Berücksichtigung des (künftigen) Halleninnenbereichs als (künftig) vorhandene Stellplatzfläche steht entgegen, dass die Hallen Luftverkehrsgesellschaften zu Wartungszwecken zur Verfügung gestellt werden (sollen). Daran änderte es nichts, soweit in der bereits errichteten Halle 7 tatsächlich auch Luftfahrzeuge (auch über Nacht) abgestellt würden. Eine solche Nutzung enthebt die Halle nicht

ihrer Zweckbestimmung, die sie einer Verwendung durch die Beigeladene zum Abstellen von Luftfahrzeugen entzieht.

Einer Kompensation der übrigen bisherigen Vorfeldflächen im zentral östlichen Bereich bedarf es mit Blick auf eine diesbezüglich geänderte Belegungspraxis hingegen nicht. Diese Flächen stehen der Beigeladenen weiterhin zur Verfügung, ohne dass der Beklagte für deren Nutzung verbindliche Vorgaben getroffen hätte.

Der Beklagte hat im Weiteren sachgerecht und plausibel anhand der eingereichten Unterlagen aufgrund nachvollziehbarer modellhafter Annahmen unter Berücksichtigung der "taxi-in/push-out-Konfiguration" der Abstellflächen, der geometrischen Abmessungen der abzufertigenden Luftfahrzeuge und der Ausgestaltung der für die Verkehrsführung erforderlichen Rollkorridore bzw. Rollgassen unabhängig von der Positionierungsplanung der Beigeladenen unter Einbeziehung des Vorhabens Bauabschnitt 2008 einen vorhabenbedingten Zuwachs von zehn Stellplatzflächen für Luftfahrzeuge der ICAO-Größenklassen C bis E im Bereich Vorfeld West ermittelt.

Es begegnet keinen rechtlichen Bedenken, dass der Beklagte bei der Ermittlung des Bedarfs im Rahmen der Überlegungen zur Planrechtfertigung des Planvorhabens das mit der Unterbleibensentscheidung vom 22. Januar 2009 zugelassene Vorhaben Bauabschnitt 2008 einbezogen hat. Die vom Beklagten insgesamt betrachteten Maßnahmen der Bauabschnitte 2008, 2009 und 2010 sind Teile einer Gesamtplanungskonzeption, die planungsrechtlich vom Beklagten in zwei Abschnitte unterteilt worden ist, nämlich in das mit der Unterbleibensentscheidung zugelassene Vorhaben Bauabschnitt 2008 und in das mit dem Planfeststellungsbeschluss zugelassene Planvorhaben bestehend aus den Bauabschnitten 2009 und 2010. Zwar bedarf bei einer solchen planungsrechtlichen Abschnittsbildung grundsätzlich jeder Abschnitt der eigenen Planrechtfertigung. Diese ist allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen.

vom 26. Juni 1992 - 4 B 1.92 u. a. -, NVwZ 1993,
572.

Dies rechtfertigt, wenn nicht sogar gebietet es, in die Betrachtungen zur Rechtfertigung eines planungsrechtlichen Teilabschnitts auch die übrigen Teilabschnitte einzubeziehen. Dies gilt erst recht für Teilabschnitte, deren Planung - wie hier diejenige des Vorhabens Bauabschnitt 2008 - behördlich zugelassen und bereits umgesetzt ist. Denn mit dem Erfordernis einer eigenen Planrechtfertigung eines planungsrechtlichen Teilabschnitts soll gewährleistet werden, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder ganz aufgegeben wird.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 19. Mai 1998
- 4 A 9.97 -, a. a. O.

Ein solches steht jedoch in Bezug auf planungsrechtlich gebildete Abschnitte, deren Planung - wie diejenige des Vorhabens Bauabschnitt 2008 - bereits zugelassen und verwirklicht ist, nicht (mehr) in Rede.

Unbeschadet des Vorstehenden erfordert die Bedarfsbeurteilung im Rahmen der Überlegungen zur Planrechtfertigung des Planvorhabens die Einbeziehung des Vorhabens Bauabschnitt 2008 auch deshalb, weil nach dem planfestgestellten Planvorhaben, das die Bauabschnitte 2009 und 2010 betrifft, die endgültige Vorfeldflächenbelegung und Rollgassenführung auch im Bereich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 erst nach Fertigstellung des Bauabschnitts 2010 erfolgen soll.

Der vom Beklagten im Planfeststellungsbeschluss vorgenommenen Ermittlung und Bewertung, inwieweit die Bauabschnitte 2008, 2009 und 2010 zu einem Zugewinn von Stellplatzflächen führen, steht auch die Unterbleibensentscheidung vom 22. Januar 2009 nicht entgegen. Insbesondere hat der Beklagte darin keine verbindliche Regelung darüber getroffen, inwieweit mit dem damit zugelassenen Vorhaben Bauabschnitt 2008 eine Kompensation der im zentral östlichen Vorfeldbereich durch die Errichtung der Hallen 7 und 11 entfallenden Stellplatzflä-

chen erfolgt. Vielmehr hat er sich insoweit darauf beschränkt, in der Begründung auf Seite 4 f. der Unterbleibensentscheidung auszuführen, dass die Errichtung von maximal bis zu acht Stellpositionen im Bauabschnitt 2008 - für sich betrachtet - nur einen Teil der im östlichen Vorfeldbereich entfallenden Stellpositionen ersetzen würde, ohne dies näher zu quantifizieren. Nicht weitergehend ist es, wenn er auf Seite 19 der Unterbleibensentscheidung bemerkt, dass der Bauabschnitt 2008 nur unvollständig dem Ersatz entfallender Stellplatzpositionen diene. Unbeschadet des Vorstehenden scheidet eine entsprechende Bindung der Planfeststellung hinsichtlich der Bauabschnitte 2009 und 2010 insgesamt auch deshalb aus, weil - wie ausgeführt - die Unterbleibensentscheidung in Ansehung der Gesamtplanungskonzeption getroffen worden ist, wonach eine endgültige Vorfeldflächenbelegung erst nach Fertigstellung des Bauabschnitts 2010 erfolgen soll.

(b) Ausgehend von dem Vorstehenden besteht für das planfestgestellte Vorhaben ein planlegitimierendes Bedürfnis.

Dies folgt zunächst aus dem Kompensationsbedarf für die im zentral östlichen Bereich des Flughafengeländes aufgrund der Errichtung der Hallen 7 und 11 entfallenden Stellplätze. Wie bereits dargelegt, kommen künftig die Bereiche vor oder in diesen Hallen als Stellplatzflächen nicht mehr in Betracht. Dem kann nicht entgegen gehalten werden, dass die aufgrund der Errichtung der Halle 11 entfallenden drei Stellplätze keine Berücksichtigung finden dürften.

Ein Luftverkehrsbedarf kann sich nicht nur aus einer tatsächlichen, aktuell feststellbaren Nachfrage, sondern auch aus der Vorausschau künftiger Entwicklungen ergeben. Insoweit fließen Einschätzungen und Prognosen in die Bedarfsfeststellung ein. Es reicht aus, wenn sie bei vorausschauender Betrachtung in absehbarer Zukunft mit hinreichender Sicherheit erwartet werden kann.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 13. Dezember 2007
- 4 C 9.06 -, BVerwGE 130, 83, und vom 20. April
2005 - 4 C 18.03 -, BVerwGE 123, 261.

Diesen Anforderungen hat der Beklagte genügt. Seine Einschätzung, es werde mittel- bis langfristig, d. h. in einem Zeitraum von bis zu zehn Jahren, zu einer Realisierung des geplanten Baus der Halle 11 kommen, überschreitet nicht die Grenzen zu einer unzulässigen Vorratsplanung. Dafür streitet zunächst, dass die Beigeladene im Planfeststellungsverfahren die Absicht bekundet hat, die Halle 11 mittel- bis langfristig zu errichten. Belastbare Anhaltspunkte dafür, dass dies keinen tatsächlichen Hintergrund haben könnte, bestanden im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses nicht. An diese Absicht der Beigeladenen anknüpfend hat der Beklagte seine besagte Einschätzung nachvollziehbar damit begründet, dass sich der konkrete unternehmerische Anreiz für die Beigeladene zum Angebot einer Wartungs- und Instandsetzungseinrichtung wie der Halle 11 mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auch unabhängig von aktuellen konzerninternen Umstrukturierungsmaßnahmen oder Standortentscheidungen bestimmter (potentieller) Nutzer wie z. B. der Lufthansa einstellen wird und ein erhöhtes Angebot der Beigeladenen an Wartungseinrichtungen mittels der Halle 11 daher jedenfalls als eine plausible unternehmerische Maßnahme im Wettbewerb der Flughafenbetreiber erscheint. Dies hat er sachlich plausibel und tragfähig mit einer bestehenden gesteigerten Nachfrage bezüglich der Beförderungsleistung der Luftverkehrsgesellschaften und damit begründet, dass sich die Beigeladene einer unverändert starken Nachfrage nach Flughafen-Dienstleistungen gegenüber sieht. Dafür hat er zum einen angeführt, dass die Verkehrsentwicklung auf dem Flughafen Düsseldorf seit Beginn der 1990er Jahre von rund 153.000 auf 217.219 Flugbewegungen im Jahr 2012 angestiegen ist, auch wenn für das Jahr 2013 ein Rückgang auf 210.828 Flugbewegungen bzw. auf 210.732 Flugbewegungen in 2014 zu verzeichnen war. Zum anderen hat er zum Beleg auf den seit zehn Jahren nahezu ununterbrochenen Anstieg an Fluggästen von 15,26 Mio. Personen in 2004 auf 21,23 Mio. Personen in 2013 bzw. 21,85 Mio. Personen in 2014 und den Anstieg des Luftfrachtumschlags auf 114.180 t in 2014 (2013: 110.815 t) gegenüber durchschnittlich 100.000 t in den Vorjahren 2010 bis 2012 Bezug genommen und festgestellt, dass ein signifikanter Abbruch des - eher ein weiteres Verkehrswachstum indizierenden - Trends

nicht erkennbar ist. Es ist nicht zu erkennen, dass der Beklagte bei dieser Betrachtung von unzutreffenden Annahmen oder Erwägungen ausgegangen ist.

Soweit der planfestgestellte Ausbau unter Einbeziehung des Bauabschnitts 2008 zu einem Überschuss von dauerhaft drei Stellplatzflächen führt, folgt der Ausbaubedarf - wie der Planfeststellungsbeschluss zu Recht anführt - aus der dadurch bewirkten Ausdehnung des betrieblichen Dispositionsrahmens der Beigeladenen für eine flexiblere Vorfeldbelegung, die der effektiveren Verkehrsgestaltung und damit auch der Sicherheit der Verkehrsvorgänge auf dem Flughafen Düsseldorf dient. Diese Aspekte stehen - wie ausgeführt - im Einklang mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes und lassen das Vorhaben insoweit vernünftigerweise geboten sein. Insoweit verlangt das Erfordernis der Planrechtfertigung keine exakte mathematische Ableitung einer bestimmten Anzahl von Vorfeldpositionen am Flughafen. Entscheidend ist, dass die Vergrößerung der Vorfeldfläche über ihren zur Beibehaltung bzw. zum Ersatz der bis zum Bau der Hallen 7 und 11 vorhandenen Vorfeldflächen benötigten Umfang hinaus für den Betrieb des Flughafens sinnvoll und nützlich ist. Die genaue Dimensionierung der Vergrößerung ist eine Frage der Abwägung.

Ein entsprechender Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen wird durch den Projektabschlussbericht der airsight GmbH vom 19. Juli 2011 belegt. Zwar ist demnach die Abwicklung des für die Jahre 2012 bzw. 2017 prognostizierten luftfahrzeugtypenspezifischen Flottenmixes mit dem Vorfeldflächenbestand mit Stand der Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 möglich. Gleichwohl wird in dem Bericht konstatiert, dass die Auslastung der Abstellpositionen in den frühen Morgen- und späten Abendstunden sehr hoch ist und im Winter ein Kapazitätsengpass von bis zu zwei Abstellpositionen besteht. Dieser kann zwar - so der Bericht weiter - durch betriebliche Maßnahmen wie z. B. die Nutzung der für die Enteisung vorgesehenen Flächen als Nightstop und die kurzfristige Inanspruchnahme mit Rücksicht auf die Betriebsrichtung ungenutzter Enteisungsbereiche als Abstellpositionen kompensiert werden; diese Maßnahmen erfordern jedoch einen erhöhten Koordinations- und Logistikaufwand (z. B. nachträgliche Änderung der Positionsbelegung, Räumung der Luftfahrzeugstandplätze bei kurzfristi-

ger Änderung der Betriebsrichtung, Zunahme des Schleppverkehr-Aufkommens). Diese einer besseren und sichereren Verkehrsabwicklung entgegenstehenden Hindernisse würden durch die planfestgestellte Vorfeldflächenerweiterung, die zu einem Zuwachs von dauerhaft drei bzw. vorübergehend sechs Stellplätzen führt, beseitigt.

Bestätigt wird der entsprechende Ausbaubedarf zudem durch den weiteren Bericht der airsight GmbH vom 20. Dezember 2016. Nach dieser gutachterlichen Stellungnahme ist zwar die Abwicklung des für das Jahr 2025 prognostizierten luftfahrzeugtypenspezifischen Flottenmixes mit dem Vorfeldflächenbestand mit Stand der Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 möglich. Gleichwohl wird auch in diesem Bericht konstatiert, dass die Auslastung der Abstellpositionen in den frühen Morgen- und späten Abendstunden sehr hoch ist und im Winter ein Kapazitätsengpass von bis zu einer Abstellposition besteht. Dieser kann zwar ebenso - so der Bericht weiter - durch betriebliche Maßnahmen wie z. B. die Nutzung der für die Enteisung vorgesehenen Flächen als Nightstop, die kurzfristige Inanspruchnahme mit Rücksicht auf die Betriebsrichtung ungenutzter Enteisungsbereiche als Abstellpositionen oder die Verbringung eines Dauerparkers auf einen wenig frequentierten Rollwegbereich kompensiert werden, erfordert jedoch zum überwiegenden Teil ebenfalls den bereits in dem früheren Gutachten beschriebenen erhöhten Koordinations- und Logistikaufwand.

Dem kann auch nicht entgegengehalten werden, ein entsprechender Bedarf bestehe nicht, zumal im Sommer wie auch im Winter das bisherige Vorfeld-Layout genüge, um den Luftverkehr abzuwickeln. Ein solches schließt den jedenfalls für eine effektivere und auch verlässlichere Verkehrsgestaltung auf den Vorfeldflächen gegebenen Ausbaubedarf nicht aus.

Die Berichte der airsight GmbH vom 19. Juli 2011 und 20. Dezember 2016 weisen auch keine Unstimmigkeiten hinsichtlich der veranschlagten Enteisungspositionen auf. Nach dem Bericht der airsight GmbH vom 19. Juli 2011 entfallen im Winter durchgängig 14 Stellplätze, weil zwölf Stellplätze als Enteisungspositionen und zwei Positionen für die Bereitstellung von Winterdienstgeräten und

-fahrzeugen veranschlagt werden. Demgegenüber werden im Bericht der airsight GmbH vom 20. Dezember 2016 durchgängig zwölf Stellplatzpositionen im Winter veranschlagt, um zehn Enteisungspositionen und zwei weitere Positionen zur Bereitstellung von Winterdienstgeräten und -fahrzeugen freizuhalten. Die gegenüber der vorherigen Analyse reduzierte Anzahl an im Winter entfallenden Stellplätzen begründet die airsight GmbH nachvollziehbar damit, dass beim Bericht vom 19. Juli 2011 zusätzlich zwei Positionen wegen Instandhaltungsmaßnahmen im Sinne einer worst-case-Betrachtung geblockt worden seien (vgl. Seite 4 des Berichts vom 20. Dezember 2016). Sollte damit die Anzahl der im Winter entfallenden Stellplätze überschätzt worden sein, wäre dies jedenfalls in dem Bericht vom 20. Dezember 2016 entsprechend korrigiert. Dafür, dass die Flugbewegungen im Winter von der airsight GmbH überschätzt worden wären, ist weder etwas substantiiert dargetan noch sonst etwas ersichtlich.

Auch in sonstiger Hinsicht erweisen sich die Berichte der airsight GmbH vom 19. Juli 2011 und 20. Dezember 2016 als nachvollziehbar, plausibel und methodisch sachgerecht.

Es begegnet insbesondere keinen durchgreifenden Bedenken in methodischer Hinsicht, dass die airsight GmbH den in ihren beiden Berichten angestellten Betrachtungen jeweils typische Spitzentage für den Sommer und für den Winter ausgewählt und zugrunde gelegt hat. Diese bilden nach den überzeugenden Darlegungen des Beklagten jeweils nachvollziehbar und schlüssig das Verkehrsaufkommen in den betrachteten Perioden (Winter 2008, Sommer 2008; Winter 2012, Sommer 2012; Winter 2015, Sommer 2015; Winter 2025, Sommer 2025) ab. Der Beklagte hat zur Begründung dessen, ohne dass die Klägerin dem substantiiert widersprochen hätte, überzeugend ausgeführt, dass sich nach den Vorgaben der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization - ICAO -) im "Airport Planning Manual, Part 1" die Anzahl der erforderlichen Abstellpositionen auf den Vorfeldern nach den Flugbewegungen in der Spitzenstunde und der entsprechenden Positionsbelegungszeit richtet und das Ergebnis der Kapazitätsanalyse damit direkt von der Verkehrsstruktur und dem Verkehrsvolumen im Betrachtungsfall abhängt. Für die Auswahl der Spitzentage im Winter

2008 und Sommer 2008 hat der Beklagte nachvollziehbar dargelegt, dass die airsight GmbH im Bericht vom 19. Juli 2011 die Vorgaben der ICAO im Airport Planning Manual, Part 1, wonach der Spitzentag als das Verkehrsmaximum definiert wird, das ca. 30 Mal im relevanten Untersuchungszeitraum erreicht oder überschritten wird, beachtet hat. Für den Prognosefall 2012/2017 ist jeweils ein Verkehrsvolumen im Umfang des maximal zulässigen Fluggeschehens gemäß der Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 herangezogen worden.

Nach Darstellung des Beklagten gilt Entsprechendes für den aktualisierenden Bericht der airsight GmbH vom 20. Dezember 2016 und die darin vorgenommene Heranziehung eines typischen Spitzentages aus dem Sommer 2015 und Winter 2015. Konkrete Einwendungen hat die Klägerin jedenfalls gegen den Bericht vom 20. Dezember 2016 und insbesondere gegen den darin zugrunde gelegten Flottenmix nicht erhoben. Soweit der Prognosehorizont 2012/2017 als für zu kurz gegriffen erachtet wird, wird jedenfalls mit dem Bericht vom 20. Dezember 2016 mit dem Prognosejahr 2025 ein ausreichend in der Zukunft liegender Prognosehorizont betrachtet.

Dass die - wie ausgeführt - planungsrechtlich vom Beklagten mit der Zulassung des Vorhabens Bauabschnitt 2008 durch die Unterbleibensentscheidung und durch die Planfeststellung bezüglich der Bauabschnitte 2009 und 2010 gebildeten Teilabschnitte jeder für sich betrachtet eine hinreichende Verkehrsfunktion erfüllen, namentlich die Möglichkeit zum Abstellen von Luftfahrzeugen einschließlich der zum Zugang erforderlichen Verkehrsfläche bieten, unterliegt keinem Zweifel.

cc) Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht mit einem Abwägungsfehler behaftet.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven

Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Dem ist der Beklagte gerecht geworden.

(1) Es begründet keinen Abwägungsfehler, dass der Beklagte mit dem Planfeststellungsbeschluss - wie von der Beigeladenen beantragt - allein die in den Bauabschnitten 2009 und 2010 vorgesehenen Maßnahmen planfestgestellt hat. Damit hat der Beklagte die Konsequenz aus der der Sache nach durch die hinsichtlich des Bauabschnitts 2008 getroffene Unterbleibensentscheidung vom 22. Januar 2009 erfolgten Abschnittsbildung gezogen.

Die Zulässigkeit einer Abschnittsbildung, die eine Ausprägung des Abwägungsgebots darstellt, ist grundsätzlich anerkannt. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Vorhabenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann. Dritte haben deshalb grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird. Jedoch kann eine Abschnittsbildung Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie deren durch Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein dadurch gebildeter Teilabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt. Zudem dürfen nach summarischer Prüfung der Verwirklichung des Gesamtvorhabens auch im weiteren Verlauf keine von vorneherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 22. Juli 2010 - 7 VR 4.10 u. a. -, DVBl. 2010, 1300, vom 13. Dezember 2007 - 4 C 9.06 -, a. a. O., und vom 20. April 2005 - 4 C 18.03 -, a. a. O.

Nach diesen Vorgaben ist die Aufteilung der Zulassung des Gesamtvorhabens auf zwei Entscheidungen hier nicht zu beanstanden. Das ergibt sich bezogen auf den Planfeststellungsbeschluss schon daraus, dass durch ihn die Zulassung des

Gesamtvorhabens, die mit der Unterbleibensentscheidung für den Teil des Bauabschnitts 2008 begonnen worden ist, vervollständigt worden ist. Darüber hinaus weisen die gebildeten Teile auch für sich betrachtet eine den Ausbaubedarf begründende Verkehrsfunktion auf. Die Abtrennung des Vorhabens Bauabschnitt 2008 lässt sich - was im Ergebnis auch der Beklagte angenommen hat - zudem sachlich zumindest damit begründen, dass es zu dessen Verwirklichung im Unterschied zu dem Planvorhaben Bauabschnitte 2009 und 2010 noch keiner Neukonzeption der Vorfeldentwässerung und demzufolge jedenfalls insoweit keiner planerischen Konfliktbewältigung bedurfte. Ebenso wenig ist infolge dieser Abschnittsbildung der Rechtsschutz Dritter in Bezug auf die verschiedenen Teilabschnitte faktisch unmöglich gemacht worden. Dies ist bereits deshalb auszuschließen, weil es an verbindlichen Vorfestlegungen der Zulassung des Teilabschnitts "Bauabschnitt 2008" für die Zulassung des Teilabschnitts "Bauabschnitte 2009 und 2010" fehlt. Es ist auch nichts dafür dargetan oder sonst ersichtlich, dass die hier erfolgte abschnittsweise Zulassung der Bauabschnitte dem Gebot der umfassenden Problembewältigung nicht gerecht werden könnte. Es handelt sich dabei um räumlich voneinander abgrenzbare Bereiche, auf denen bauliche Maßnahmen sukzessive umgesetzt und in Betrieb genommen werden sollen. Deren Auswirkungen lassen sich demzufolge für sich betrachtet und sukzessive - erforderlichenfalls unter Berücksichtigung der Auswirkungen zuvor zugelassener Teilabschnitte - planerisch bewältigen. Dem hat der Beklagte nicht zuletzt dadurch Rechnung getragen, dass er die Auswirkungen des Vorhabens Bauabschnitt 2008 in die Umweltverträglichkeitsprüfung des Planvorhabens Bauabschnitte 2009 und 2010 und dessen Folgenbetrachtung im Rahmen der Abwägungsentscheidung des Planfeststellungsbeschlusses mit einbezogen hat. Von einem planungsrechtlichen Torso kann nicht die Rede sein. Eine (rechtlich) fehlerhafte Abschnittsbildung in Bezug auf die hier streitgegenständlichen Vorhaben ist ebenso wenig mit Blick auf das nunmehr von der Beigeladenen unter dem 27. Februar 2015 beim Beklagten zur Planfeststellung gestellte Kapazitätserweiterungsvorhaben dargelegt oder sonst zu erkennen.

(2) Ein Abwägungsmangel des Planfeststellungsbeschlusses ist auch unter dem Gesichtspunkt der erforderlichen Variantenprüfung nicht festzustellen.

Das Abwägungsgebot verlangt auch und gerade, planerische Alternativen zu berücksichtigen. Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden. Zu diesen in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009
- 9 B 10.09 -, NVwZ 2009, 986, m. w. N.

Bei der Variantenprüfung zu berücksichtigen sind jedoch nur solche Planungsalternativen, die nicht die Identität des Projekts berühren. Läuft eine vorgeschlagene oder in Betracht kommende Variante darauf hinaus, dass ein ganz anderes als das geplante Vorhaben verwirklicht werden würde, kann nicht mehr von einer Planungsalternative die Rede sein. Ob dies der Fall ist, bestimmt sich maßgeblich nach dem Planungskonzept des Planungsträgers und nach den von ihm mit dem Projekt verfolgten Zielen.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009 - 9 B 10.09 -, a. a. O., sowie Urteile vom 15. Januar 2004 - 4 A 11.02 -, BVerwGE 120, 1, und vom 19. Mai 1998 - 4 A 9.97 -, BVerwGE 107, 1; Hess. VGH, Beschluss vom 15. Januar 2009 - 11 B 254/08.T -, ZUR 2009, 151; Schink in Knack/Hennecke, VwVfG, 10. Aufl., § 74 Rn. 194, m. w. N.

Das bedeutet allerdings nicht, dass nur solche Alternativen in Betracht zu ziehen sind, die den Planungszweck in gleichem Maße wie die ausgewählte Variante erfüllen. Gewisse Abstriche an dem Grad der Zielvollkommenheit einer Planung muss der Planungsträger hinnehmen, wenn sich auf diese Weise eine in Bezug auf Rechte Dritter schonendere Variante verwirklichen lässt.

Vgl. Hess. VGH, Beschluss vom 15. Januar 2009
- 11 B 254/08.T -, a. a. O.

Über die Fälle der fehlenden Eignung zur Zielverwirklichung hinaus ist die Planfeststellungsbehörde befugt, solche Alternativen bereits in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden, die sich nach den in diesem Stadium des Planungsprozesses angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweisen als andere Varianten.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009
- 9 B 10.09 -, a. a. O., m. w. N.

Die gerichtliche Kontrolle der Variantenprüfung ist allerdings auf erhebliche Abwägungsmängel beschränkt (§ 75 Abs. 1a VwVfG NRW). Ein solcher ist nicht bereits dann anzunehmen, wenn für eine andere planerische Lösung einleuchtende Gründe angeführt werden können. Die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Varianten ist erst dann überschritten, wenn eine alternative Variante sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen.

Vgl. in diesem Sinne BVerwG, Urteil vom 21. Mai
2008 - 9 A 68.07 -, Buchholz 406.400 § 34
BNatSchG 2002 Nr. 1, m. w. N.

Gemessen daran erweist sich die vorliegend durchgeführte Variantenprüfung des Beklagten als rechtsfehlerfrei.

Der Beklagte hat im Planfeststellungsbeschluss sowohl die grundsätzlich denkbaren Alternativen einer Verteilung bzw. Errichtung von Flugzeug-Abstellpositionen

auf andere Bereiche des Geländes des Verkehrsflughafens als auch die sog. Null-Variante betrachtet. Keine dieser Alternativen drängt sich als die öffentliche und private Belange (offensichtlich) insgesamt schonendere Variante auf.

Eine alternative Verteilung bzw. Errichtung von Flugzeug-Abstellpositionen auf dem nördlichen bzw. nordwestlichen Flughafengelände hat der Beklagte nachvollziehbar und plausibel aus Gründen der Betriebssicherheit und der insoweit gebotenen Hindernisfreiheit ausgeschlossen, da dieser Bereich mit dem dort vorhandenen Start- und Landebahnsystem einschließlich der umgebenden Flächen für Starts und Landungen sowie für zu- und abführende Rollvorgänge von Flugzeugen genutzt wird.

Ferner hat er zutreffend festgestellt, dass der Verlagerung der gesamten, durch den Hallenneubau entfallenden und zusätzlich geplanten Stellpositionen in einem Stück in die nord-östliche bzw. östliche Richtung im Bereich der Halle 10 und jenseits davon mit Blick auf die Dimensionierung des Vorhabens entgegensteht, dass sich dort der DB-Fernbahnhof nebst ICE/IC-Trasse befindet und die Flächen vor der Halle 10 aus Gründen der Betriebssicherheit und der insoweit gebotenen Hindernisfreiheit offenzuhalten sind, solange der polizeiliche Hubschrauberverkehr im östlichen Geländebereich vor der Halle 10 abgewickelt wird.

Vor diesem Hintergrund ist die weitere Einschätzung des Beklagten nachvollziehbar und plausibel, dass zum Zweck der Erhaltung der räumlichen Funktionsbeziehungen, d. h. für die auch im Sinne der Verkehrssicherheit vorzugswürdige Nähe der Stellpositionen zu den flughafentypischen Abfertigungsanlagen, die Auswahl an möglichen Vorhabenflächen in einem Stück auf das südliche bzw. südwestliche Areal des Flughafengeländes beschränkt ist. Zum südlichen Bereich des Flughafengeländes hat der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss zutreffend festgestellt, dass dieser Bereich durch die dort vorhandenen Terminalanlagen, Hallen, Verwaltungs- oder Betriebsgebäude begrenzt und davor bereits durch Flugbetriebsflächen (Roll- und Vorfelder) belegt ist, freie Fläche nur in einem relativ geringen Umfang, nämlich im südwestlichen Areal ungebunden verfügbar ist und eine denkbare zersplitterte, auf getrennte einzelne Positionen ge-

richtete Herstellung von Ersatz-Stellplätzen bzw. deren Erweiterung im südlichen Bereich des Flughafengeländes ohne umfangreiche Umbaumaßnahmen oder die gänzliche Neukonzeption der vorhandenen land- und verkehrsseitigen Infrastruktur nicht möglich ist, wodurch das Gesamtkonzept der Planung der Beigeladenen infrage gestellt würde. Abgesehen davon drängt es sich auch nicht auf, dass durch diese Variante die Umgebung des Flughafens weniger von Lärm-, Luftschadstoff-, Geruchs- und Lichtimmissionen betroffen wäre und auch die übrigen Umweltgüter in einem wesentlich geringeren Umfang beeinträchtigt würden.

An dem Vorstehenden ändert es auch nichts, dass die Beigeladene inzwischen zum Zwecke der (luftseitigen) Kapazitätserweiterung ein Vorhaben zur Planfeststellung gestellt hat, nach welchem östlich des bestehenden Vorfelds Ost drei und im Bereich von der heutigen Flughafenverwaltung bis zur Halle 4 fünf Stellplätze für Luftfahrzeuge errichtet werden sollen. Zum einen kann mit Blick auf die von der Beigeladenen mit dem streitgegenständlichen Vorhaben verfolgten öffentlichen Belange nicht von einer eindeutig schonenderen Variante die Rede sein, weil diese Planung auf einer gänzlich anderen Konzeption beruht, zu einer aufgesplitteten Verteilung von Stellplätzen führt und umfangreiche Umbaumaßnahmen erfordert. Zum anderen kann auch im Hinblick auf die privaten Belange nicht von einer eindeutig schonenderen Variante ausgegangen werden, weil angesichts des Umstandes, dass - wie noch auszuführen ist - mit dem Planvorhaben keine erheblichen Belastungen für die Flughafenumgebung verbunden sind, nicht ersichtlich ist, dass es bei der von der Klägerin ins Spiel gebrachten Variante eindeutig zu weniger Immissionen für die Flughafenumgebung kommen würde.

Ebenso hat der Beklagte die sog. Null-Variante betrachtet. Auch diese drängt sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange nicht eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Alternative auf. Zutreffend verweist der Beklagte darauf, ein Verzicht auf das Vorhaben führe dazu, dass die Beigeladene das - wie dargestellt - auch im öffentlichen Interesse liegende Ziel der Steigerung einer technischen Teilkapazität des Flughafens zur effektiveren und auch verlässlicheren Verkehrsgestaltung aufge-

ben müsste, obwohl - wie im Weiteren noch auszuführen ist -, mit dem Vorhaben keine erheblichen zusätzlichen Immissionsbelastungen für die Nachbarschaft des Flughafens verbunden sind.

(3) Auch im Übrigen leidet die Abwägung an keinen zur Aufhebung oder zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses führenden Rechtsfehlern.

(a) Insbesondere hat der Beklagte die Umweltauswirkungen des Planvorhabens unter Einbeziehung des durch die Unterbleibensentscheidung zugelassenen Vorhabens Bauabschnitt 2008 den Erfordernissen nach § 12 UVPG 2015, § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG 2015 entsprechend bewertet und berücksichtigt. Wie bereits oben ausgeführt, waren in die Umweltverträglichkeitsprüfung die Auswirkungen früherer Änderungen und Erweiterungen des Verkehrsflughafens, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden war, nicht einzubeziehen. Unabhängig davon, ob dies auch hinsichtlich des durch die Unterbleibensentscheidung zugelassenen Vorhabens Bauabschnitt 2008 anzunehmen ist, hat der Beklagte dieses Vorhaben jedenfalls im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung des Planvorhabens Bauabschnitte 2009 und 2010 entsprechend den von der Beigeladenen vorgelegten Unterlagen, insbesondere der Umweltverträglichkeitsstudie, einbezogen und dieses Projekt zusammen mit dem Planvorhaben zusammengefasst auf seine Auswirkungen für die Umwelt untersucht. Dabei hat der Beklagte die unmittelbaren und mittelbaren Umweltauswirkungen der Bauabschnitte 2008, 2009 und 2010 in Bezug auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 Nrn. 1 bis 4 UVPG 2015 genannten Schutzgüter ermittelt und zusammenfassend den Anforderungen von § 11 UVPG 2015 entsprechend einbezogen.

(b) Der Beklagte ist ferner im Planfeststellungsbeschluss zu Recht davon ausgegangen, dass von dem Planvorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen ausgehen und insbesondere mit ihm keine erheblichen Immissionen für die Flughafenumgebung und das Gemeindegebiet der Klägerin verbunden sind.

Ungeachtet der von der Klägerin geltend gemachten Defizite der diesbezüglich im Planfeststellungsbeschluss getroffenen Feststellungen, dass mit den Bauabschnitten 2008, 2009 und 2010 keine erheblichen Immissionen für die Umgebung des Flughafens und insbesondere nicht für das Gemeindegebiet der Klägerin verbunden sind, werden die Feststellungen jedenfalls im Ergebnis durch die von der Beigeladenen im Rahmen des vorliegenden Rechtsstreits vorgelegten Sachverständigengutachten bezogen auf einen rechtlich nicht zu beanstandenden Prognosehorizont für das Jahr 2025 bestätigt und untermauert. Eines förmlichen Planergänzungsbeschlusses bedurfte es insoweit entgegen der Auffassung der Klägerin nicht.

(aa) Zunächst ist zu berücksichtigen, dass die Vorfelderweiterung insgesamt nicht zu einer relevanten Steigerung der luftseitigen Kapazität führt und ihr dementsprechend etwaige Zunahmen an Luftbewegungen unter Ausschöpfung der geltenden Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 aus Rechtsgründen nicht zuzurechnen sind.

Die Frage der Erheblichkeit und Zumutbarkeit von Beeinträchtigungen der Flughafenanrainer wird nicht bereits durch jede planfeststellungsbedürftige oder sonstige Änderung der Flughafenanlagen wieder neu aufgeworfen. Sie stellt sich jedenfalls dann nicht, wenn es sich um Beeinträchtigungen handelt, die von einer früheren luftverkehrsrechtlichen Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG gedeckt und von einer späteren planfeststellungsbedürftigen Änderung des Flughafens nicht berührt werden. Ebenso wenig wie die gesteigerte Ausnutzung einer solchen Zulassung ihrerseits zulassungsbedürftig ist, bedarf es einer Einbeziehung der von der Zulassung unverändert gedeckten Beeinträchtigungen in die Entscheidung in einem späteren Planungsverfahren. Schutzwürdige private Belange können insoweit nicht berührt sein, weil die bereits abgedeckten Auswirkungen der Änderung nicht zuzurechnen sind. Besteht aber keine Kausalität zwischen Änderungsmaßnahme und befürchteter Beeinträchtigung, liegen die Voraussetzungen für einen den Anwohnern, Anrainern oder umliegenden Gemeinden zu gewährenden Schutz - sei es durch planerische Ausgleichsmaß-

nahmen, sei es durch behördliche Ablehnung oder gerichtliche Aufhebung einer die Änderungsmaßnahme zulassenden Entscheidung - nicht vor.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 23. November 2000
- 20 D 115/97.AK -, n. v., unter Verweis auf
BVerwG, Urteil vom 21. Mai 1997 - 11 C 1.97 -,
NVwZ-RR 1998, 22.

So verhält es sich vorliegend hinsichtlich der von der Klägerin geltend gemachten Beeinträchtigungen durch Flugbewegungen in der Luft und der bestandskräftigen luftverkehrsrechtlichen Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007. Mit Letzterer ist die Anzahl der zulässigen Flugbewegungen auf dem Parallelbahnsystem in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres auf insgesamt 131.000 festgeschrieben und außerdem der Koordinierungseckwert für die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr für die Hälfte der Tagesstunden der Kalenderwoche auf 45 Slots, für die restlichen Tagesstunden auf 40 Slots festgelegt worden, wobei der letztgenannte Wert optional bei näher bestimmtem Nachweis der Hauptbahnkapazität um bis zu 5 Slots je Stunde erhöht werden darf.

Insoweit ist auch über die Belange Dritter - insbesondere über die Rechte von Anwohnern und Anrainern des Flughafens sowie der umliegenden Gemeinden in Bezug auf die von den Flugbewegungen ausgehenden Emissionen und auf die Flughafenumgebung einwirkenden Immissionen - bestandskräftig entschieden worden.

Ausgehend davon kommt aus Rechtsgründen eine Rechtsverletzung der Klägerin durch den Planfeststellungsbeschluss mangels erforderlichen Zurechnungszusammenhangs von vorneherein nicht in Betracht, soweit es Immissionen - insbesondere Lärmimmissionen - und sonstige Auswirkungen betrifft, die allein von Luftfahrzeugen beim Start- oder Landevorgang oder beim Überfliegen ihres Gemeindegebiets und ihrer Einrichtungen verursacht werden.

Dies gilt jedenfalls unter Berücksichtigung der Berichte der airsight GmbH vom 19. Juli 2011 und vom 20. Dezember 2016. Nach diesen plausiblen und nachvoll-

ziehbaren gutachterlichen Analysen ist sowohl die Abwicklung des für die Jahre 2012 bzw. 2017 prognostizierten luftfahrzeugtypenspezifischen Flottenmixes als auch des für das Jahr 2025 prognostizierten luftfahrzeugtypenspezifischen Flottenmixes mit dem Vorfeldflächenbestand zum Stand der Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 möglich und in hinreichendem Maße realistisch. Davon ausgehend ist mit der Verwirklichung des Planvorhabens Bauabschnitte 2009 und 2010 einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 eine Erhöhung der Flugbewegungszahlen nicht verbunden und eine etwaige Zunahme derselben diesen Maßnahmen nicht zuzurechnen. Dies gilt auch in Bezug auf etwaige Zunahmen an Flugbewegungen in den Tagesrandbereichen und in der Nacht bzw. die von der Klägerin geltend gemachte Ermöglichung/Ausschöpfung der in der Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 vorgesehenen Option zur Erhöhung der Koordinierungseckwerte.

Die Berichte der air sight GmbH vom 19. Juli 2011 und 20. Dezember 2016 erweisen sich auch insoweit als nachvollziehbar, plausibel, methodisch sachgerecht und überzeugend. Auf die diesbezüglichen Ausführungen im Rahmen der Prüfung der Planrechtfertigung des Vorhabens kann zunächst verwiesen werden. Wie bereits ausgeführt, bilden die von der air sight GmbH in ihren beiden Berichten vom 19. Juli 2011 und 20. Dezember 2016 angestellten Betrachtungen das Verkehrsaufkommen in den betrachteten Perioden (Winter 2008, Sommer 2008; Winter 2012, Sommer 2012; Winter 2015, Sommer 2015; Winter 2025, Sommer 2025) schlüssig, nachvollziehbar und in methodisch nicht zu beanstandender Weise ab. Sowohl der Bericht der air sight GmbH vom 19. Juli 2011 als auch derjenige vom 20. Dezember 2016 stellen übereinstimmend fest, dass die Auslastung der Abstellpositionen an den Tagesrändern, d. h. in den frühen Morgenstunden und in den späten Abendstunden, sehr hoch ist. Beide Berichte gehen ferner davon aus, dass im Sommer für eine Erhöhung der Flugbewegungszahlen die genehmigte Start- und Landebahnkapazität den limitierenden Faktor darstellt und nicht die am Tagesrand zur Verfügung stehende Anzahl und Größe der Abstellpositionen. Ebenfalls übereinstimmend gehen beide Berichte allerdings für den Winter davon aus, dass die Anzahl der Abstellpositionen das Wachstum am Tagesrand aufgrund der für die Enteisung und den Winterdienst freizuhaltenden

Bereiche limitiert, obwohl das Verkehrsaufkommen geringer als im Sommer ist. Dabei geht der Bericht vom 19. Juli 2011 davon aus, dass insgesamt 14 Abstellpositionen (zwölf für Enteisung, zwei für Winterdienst) freizuhalten sind, während der Bericht vom 20. Dezember 2016 insoweit zwölf freizuhaltende Positionen (zehn für Enteisung, zwei für Winterdienst) veranschlagt. Wegen der deshalb entfallenden vierzehn bzw. zwölf Stellflächen kommt es zu geringfügigen Engpässen. In dem Bericht vom 19. Juli 2011 werden insoweit das Fehlen von zwei Abstellpositionen und außerdem eine Doppelbelegung der Position V09 angenommen, die zum einen für Enteisungsprozesse freizuhalten und zum anderen durch die als Dauerparker eingestellte AN124 belegt ist. Demgegenüber geht der Bericht vom 20. Dezember 2016 davon aus, dass im Winter eine Position in den Tagesrandzeiten fehlt. Dabei handelt es sich um den fehlenden Stellplatz für einen Dauerparker (AN124 auf V08), der auf einer freizuhaltenden Enteisungsposition abgestellt ist. Übereinstimmend zeigen beide Berichte jedoch betriebliche Maßnahmen auf, durch die das beschriebene Fehlen von Abstellpositionen in den Tagesrandbereichen kompensiert werden kann. Dazu zählt beispielsweise die vorherige Nutzung der für die Enteisung vorgesehenen Flächen als Abstellpositionen für Luftfahrzeuge im "Nightstop" und die kurzfristige Inanspruchnahme nicht genutzter Enteisungsbereiche unter Berücksichtigung der zu erwartenden Betriebsrichtung. Dazu wird in den Berichten der airsight GmbH zwar ausgeführt, dass derartige Verfahren einen zusätzlichen Koordinations- und Logistikaufwand erfordern (vgl. Seite 24 des Berichts vom 19. Juli 2011 und Seite 28 des Berichts vom 20. Dezember 2016). Der Bericht vom 19. Juli 2011 enthält zudem den Hinweis, dass derartige Verfahren deshalb gutachterlicherseits lediglich als bedingt praktikabel eingestuft werden. Der Bericht vom 20. Dezember 2016 benennt als weitere betriebliche Kompensationsmöglichkeit aber außerdem die zeitlich begrenzte Verbringung eines Dauerparkers auf einen wenig frequentierten Rollwegbereich, auf den sich der Hinweis auf den zusätzlichen Koordinations- und Logistikaufwand nicht bezieht (vgl. Seite 28 f. des Berichts vom 20. Dezember 2016). So bildet jedenfalls der nördlich der beiden Start- und Landebahnen gelegene Rollgassenbereich einen Bereich, auf welchen Luftfahrzeuge zum Abstellen verbracht werden können. Vor diesem Hintergrund erscheint es als realistisch, dass - so die Beigeladene dieses Ziel tatsächlich ernsthaft verfolg-

te - mit dem Altbestand an Vorfeldflächen zum Zeitpunkt der Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 sowohl das für 2012/2017 als auch das für 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigt werden könnte bzw. hätte bewältigt werden können.

(bb) Sind nach dem Vorstehenden die durch Flugbewegungen in der Luft verursachten Immissionen dem Planvorhaben nicht zuzurechnen, erweisen sich die auf das Planvorhaben zurückzuführenden Auswirkungen als lediglich geringfügig bzw. nicht erheblich. Die Klägerin wird durch das planfestgestellte Vorhaben einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 in ihren Belangen nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt.

Unbeschadet dessen, dass der Beklagte diesbezügliche Feststellungen bereits im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage der im Planfeststellungsverfahren von der Beigeladenen vorgelegten sachverständigen Stellungnahmen getroffen hat, folgt dies jedenfalls aus den im vorliegenden Rechtsstreit von der Beigeladenen vorgelegten Sachverständigengutachten.

Dies gilt zunächst hinsichtlich der vorhabenbedingten Lärmimmissionen.

Inwieweit Lärmauswirkungen für im Rahmen einer luftverkehrsrechtlichen Zulassungsentscheidung nach § 6 Abs. 1 LuftVG oder nach § 8 LuftVG (abwägungs-)erheblich sind, kann zwar grundsätzlich nicht allein anhand bestimmter Grenzwerte beantwortet werden. Vielmehr bedarf es insoweit stets einer wertenden Betrachtung der konkreten Verhältnisse unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbelastung und der Schutzwürdigkeit des jeweiligen Gebiets.

Vgl. für die luftverkehrsrechtliche Genehmigungs- oder Planungsentscheidung: OVG NRW, Urteil vom 3. Januar 2006 - 20 D 118/03.AK u. a. -, NWVBl. 2006, 254; zur bauplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung: BVerwG, Beschlüsse vom 24. Mai 2007 - 4 BN 16.07 u. a. -, ZfBR 2007, 580, und vom 19. August 2003 - 4 BN 51.03 -, BauR 2004, 1132.

Ausgehend davon sind mit dem durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Planvorhaben keine erheblichen, d. h. abwägungsrelevanten Lärmauswirkungen verbunden. Die Lärmauswirkungen des durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens Bauabschnitte 2009 und 2010 sind auch unter Einbeziehung des durch die Unterbleibensentscheidung legitimierten Vorhabens Bauabschnitt 2008 auf die Umgebung des Flughafens und auf das Gebiet der Klägerin lediglich geringfügig. Dies ergibt sich aus dem Flug- und Bodenlärmgutachten der ACCON GmbH vom 19. Oktober 2017. Danach sind unter Betrachtung der jeweils auf den Tagzeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr und den Nachtzeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr bezogenen Mittelungspegel Lärmzunahmen durch das planfestgestellte Vorhaben bestehend aus den Bauabschnitten 2009 und 2010 und das durch die Unterbleibensentscheidung vom 22. Januar 2009 zugelassene Vorhaben (Bauabschnitt 2008) für den Prognosehorizont 2025 außerhalb des Flughafengeländes in einer Größenordnung von maximal 0,2 dB(A) tagsüber und maximal 0,4 dB(A) nachts zu erwarten. Für das Gemeindegebiet der Klägerin ändert sich die Lärmbelastung nicht. Folglich führt dies - so auch die weiteren Feststellungen des Gutachtens - ebenso wenig zu für das Gemeindegebiet der Klägerin relevanten Veränderungen der durch die Fluglärmschutzverordnung Düsseldorf vom 25. Oktober 2011 festgesetzten Lärmschutzbereiche. Unter diesem Aspekt scheidet daher ebenso eine erhebliche Beeinträchtigung der Planungshoheit oder sonstiger Belange der Klägerin aus.

Das Gutachten überzeugt. Es ist sach- und methodengerecht erstellt. Es basiert auf der Luftverkehrsprognose für das Jahr 2025, die in den von der airsight GmbH mit Bericht vom 20. September 2017 erstellten Datenerfassungssystemen für ein Referenzszenario für das Jahr 2025 ohne Verwirklichung des Planvorhabens einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 und für ein Prognoseszenario mit Verwirklichung des Planvorhabens einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 abgebildet ist. Auf der Grundlage dieser Datenerfassungssysteme hat der Gutachter unter Berücksichtigung der Vorgaben des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sowie der Anleitung zur Datenerfassung über

den Flugbetrieb in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. November 2008 (AzD) - BAnz. Nr. 195a vom 23. Dezember 2008 - und der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen vom 19. November 2008 (AzB) - BAnz. Nr. 195a vom 23. Dezember 2008 - unter Verwendung des vom Umweltbundesamt für Fluglärmrechnungen freigegebenen Schallimmissionsprogramms CadnaA, Version 2017, die Auswirkungen des vom Flugplatzgelände ausgehenden Bodenlärms unter Betrachtung der nach den vorstehenden Bestimmungen relevanten Geräuschquellen, namentlich der Rollverkehre der Luftfahrzeuge nach der Landung bzw. zum Start (Taxi-in und Taxi-out) und des Betriebs von Hilfstriebwerken (APU), ermittelt. Sonstige Bodenlärmquellen, die nicht von der AzB erfasst werden (wie z. B. Vorfeldverkehre von Bussen, Lastkraftwagen und Personenkraftwagen sowie die Bodenstromversorgung mit Ground Power Unit - GPU -) hat der Gutachter im Weiteren für die Beurteilung der Lärmauswirkungen des Planvorhabens einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 nachvollziehbar als nicht relevant festgestellt, weil der Immissionsanteil dieser Geräuschquellen mindestens 20 dB(A) unter dem Immissionsbeitrag aus dem Flug- und Bodenlärm aus AzB-Quellen liegt und damit zur Geräuschsituation irrelevant beiträgt. Der Gutachter verweist zur Begründung auf Nr. 3.2.1 Abs. 2 der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm -), wonach ein Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet. Dies ist plausibel, da der Regelung in Nr. 3.2.1 Abs. 2 TA Lärm Folgendes zugrunde liegt: Änderungen des Schalldruckpegels bis zu etwa 1 dB(A) werden, soweit sich der Geräuschcharakter nicht signifikant ändert, vom menschlichen Gehör im Allgemeinen nicht wahrgenommen; die energetische Addition zweier Schallpegel, die sich um 6 dB(A) unterscheiden, ergibt einen Summenshallpegel, der um 1 dB(A) über dem größeren der beiden Schallpegel liegt, so dass die Zusatzbelastung einer Anlage, deren Beurteilungspegel den maßgeblichen Immissionsrichtwert um 6 dB(A) unterschreitet, in der Regel nur zu einer subjektiv nicht wahrnehmbaren Erhöhung des Geräuschniveaus um maxi-

mal 1 dB(A) führt, die nach Nr. 3.2.1 Abs. 2 TA Lärm als nicht relevant eingestuft wird.

Vgl. Feldhaus/Tegeder in Feldhaus, Immissionschutzrecht, TA Lärm, Nr. 3 Rn. 26.

Dies rechtfertigt die vom Gutachter im Ergebnis getroffene Schlussfolgerung, dass vorliegend die Beiträge sonstiger Geräuschquellen zur Lärmsituation von den Lärmimmissionen, die von den AzB-Quellen ausgehen, überlagert werden bzw. zu diesen nichts Entscheidendes beitragen.

Das Gutachten der ACCON GmbH unterliegt auch in sonstiger Hinsicht keinen durchgreifenden Bedenken.

Insbesondere verfehlen die Belastungsermittlungen nicht den maßgeblichen rechtlichen Maßstab. Das Gutachten der ACCON GmbH basiert - wie ausgeführt - auf den mit dem Bericht der airsight GmbH vom 20. September 2017 erstellten Datenerfassungssystemen, die für den Prognosehorizont im Jahr 2025 das Luftverkehrsaufkommen als Referenzszenario ohne Verwirklichung des Planvorhabens einschließlich des Bauabschnitts 2008 und als Prognoseszenario bei unterstellter Verwirklichung des Planvorhabens einschließlich des Bauabschnitts 2008 abbilden. Dabei sind die Auswirkungen der Schaffung der Abstellpositionen auf dem Vorfeld West und der dadurch - möglicherweise - optimierten Rollvorgänge auf den zu erwartenden Verkehr hinreichend betrachtet worden. Nach den Berichten der airsight GmbH vom 19. Juli 2011 und 20. Dezember 2016 zur Leistungsfähigkeit des bisherigen wie des geplanten Vorfeldbestandes kann das nach der aktuellen Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 zugelassene Verkehrsaufkommen mit dem bisherigen Vorfeldbestand abgewickelt werden, so dass das Planvorhaben einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 nicht zu einer relevanten (luftseitigen) Kapazitätssteigerung des Verkehrsflughafens führt. Darüber hinausgehender Betrachtungen bedurfte es insoweit nicht. Aus den gleichen Gründen kann dem nicht entgegengehalten werden, es sei nicht untersucht worden, inwieweit das Planvorhaben dazu diene,

die bereits genehmigte Kapazität auszuschöpfen. Die Vorhaben der Bauabschnitte 2008 bis 2010 sind dafür nicht kausal, weil - wie ausgeführt - das für den Prognosehorizont 2025 angenommene Verkehrsaufkommen mit dem Vorfeldflächenbestand der Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 zu bewältigen (gewesen) wäre.

Der von den Klägerin in der mündlichen Verhandlung gestellte Antrag, Beweis durch Sachverständigengutachten zu ihrer Tatsachenbehauptung zu erheben, dass durch den Neubau des Rollwegs Mike, die damit verbundene Vorfelderweiterung und die Schaffung des neuen Abrollwegs B (bzw. P) zusammen mit der Schaffung von acht zusätzlichen Abstellpositionen auf dem Vorfeld West im Zuge des sogenannten BA 2008, jedenfalls aber zusammen mit der Schaffung von Flächen für 14 neue Abstellpositionen durch den Ausbau des Vorfelds West auf dem Flughafen Düsseldorf die Kapazität der baulichen Anlagen des Flughafens erhöht wurde mit der Folge, dass mit Hilfe dieser Maßnahmen die genehmigte Anzahl von Flugbewegungen erstmalig vollständig genutzt und der Nachweis erbracht werden kann, dass während der Tageszeit (6 bis 22 Uhr) durchgehend 45 Flugbewegungen pro Stunde abgewickelt werden können, war abzulehnen. Die unter Beweis gestellte Tatsachenbehauptung ist für die Entscheidung des Rechtsstreits ohne Bedeutung.

Auf die Auswirkungen des (Neu-)Baus des "Rollwegs Mike", der damit verbundenen Vorfelderweiterung und der "Schaffung des neuen Abrollweges B (bzw. P)" kommt es für die Entscheidung des Rechtsstreits nicht an, weil diese Maßnahmen nicht Gegenstand des im vorliegenden Verfahrens allein Planfeststellungsbeschlusses ist.

Ebenso wenig sind die Auswirkungen der durch den Planfeststellungsbeschluss und die Unterbleibensentscheidung vom 22. Januar zugelassenen Vorhaben im Verbund mit dem (Neu-)Bau des "Rollwegs Mike", der damit verbundenen Vorfelderweiterung und der "Schaffung des neuen Abrollweges B (bzw. P)" entscheidungserheblich. Der unter Beweis gestellten Tatsachenbehauptung lässt sich nicht - was allein entscheidungsrelevant sein könnte - entnehmen, ob und ge-

benenfalls inwieweit die von der Klägerin behauptete Erhöhung der Flughafenkapazität und (erstmalige) Möglichkeit zur vollständigen Ausnutzung der genehmigten Anzahl von Flugbewegungen und zur Erbringung des Nachweises, dass während der Tageszeit durchgehend 45 Flugbewegungen abgewickelt werden können, auf das streitgegenständliche Planvorhaben Bauabschnitte 2009 und 2010 und das durch die Unterbleibensentscheidung zugelassene Vorhaben Bauabschnitt 2008 zurückzuführen und diesen zuzurechnen wären.

Bezieht sich nach dem Vorstehenden die unter Beweis gestellte Tatsachenbehauptung nicht auf die Schlussfolgerung, dass das streitgegenständliche Vorhaben und das durch die Unterbleibensentscheidung zugelassene Vorhaben für sich betrachtet zur (erstmaligen) Möglichkeit zur Ausschöpfung der genehmigten Anzahl von Flugbewegungen und zur Erbringung des Nachweises der durchgehenden Abwicklungskapazität von 45 Flugbewegungen pro Stunde führen, so ist sie ebenso wenig geeignet, die Aussagen bzw. Feststellungen der Stellungnahmen der airside GmbH vom 19. Juli 2011 und 20. Dezember 2016 infrage zu stellen, wonach im Ergebnis dem streitgegenständlichen Planvorhaben und dem durch die Unterbleibensentscheidung zugelassenen Vorhaben eine solche kapazitätssteigernde Wirkung mit Rücksicht auf den bereits ausreichend leistungsstarken Altbestand an Vorfeldflächen bei Erlass der Betriebsänderungsgenehmigung 2005/2007 nicht beizumessen ist. Eine solche Wirkung käme diesen Maßnahmen (Bauabschnitte 2008 bis 2010) nämlich jedenfalls nicht zu, wenn - was die unter Beweis gestellte Tatsachenbehauptung gerade nicht ausschließt, sondern offenlässt - mit den nicht streitgegenständlichen Maßnahmen (Ausbau des Rollwegs Mike und Schaffung des neuen Abrollweges B bzw. P) bereits für sich betrachtet die Kapazität der baulichen Anlagen des Flughafens mit der erwähnten Folge für die luftseitige Kapazität des Flughafens erhöht worden sein sollte. Hinsichtlich der kapazitätsmäßigen Auswirkungen des Gesamtvorhabens der Bauabschnitte 2008 bis 2010 liegen in Gestalt der Gutachten der airside GmbH auch aussagekräftige Erkenntnisse und Beurteilungsgrundlagen vor, neben denen es eines weiteren Gutachtens zu demselben Thema nicht bedarf.

Ebenso wenig bedurfte es weitergehender Ermittlung und Einschätzung, wie es sich auf den zu erwartenden Verkehr auswirkt, dass die Verlängerung des Flugsteigs C ermöglicht werde. Denn Letzteres ändert nichts daran, dass das mit dem Planfeststellungsbeschluss planfestgestellte Planvorhaben einschließlich des durch die Unterbleibensentscheidung zugelassenen Vorhabens Bauabschnitt 2008 die (luftseitige) Flughafenkapazität nicht erhöht. Die Verlängerung des Flugsteigs C ist außerdem nicht Gegenstand der hier in Rede stehenden planfestgestellten oder durch die Unterbleibensentscheidung zugelassenen Maßnahmen.

Es bedurfte auch keiner weitergehenden Ermittlung der von den Betroffenen geschilderten vom bereits ausgebauten Vorfeld West ausgehenden Mehrbelastungen. Nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sowie der AzD und der AzB ist die Ermittlung der Auswirkungen des Fluglärms - wie im Gutachten der ACCON GmbH beachtet - mittels Berechnungen vorgesehen.

Das gesamte Vorbringen der Klägerin, mit welchem sie geltend macht, die Datengrundlage des Datenerfassungssystems sei teilweise nicht tragfähig und führe zu "Fehlern des DES" als wiederum den Planfeststellungsbeschluss tragende Abwägungsgrundlage, erschüttert die Aussagekraft des Gutachtens der ACCON GmbH ebenso wenig wie diejenige der Berichte der airsight GmbH vom 20. Dezember 2016 und 20. September 2017. Dies folgt bereits daraus, dass sich dieses Vorbringen sich erkennbar allein auf diejenigen gutachterlichen Betrachtungen zu den Auswirkungen des Planvorhabens bezieht, die bereits zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses vorgelegen haben, nicht aber auf die im Verlauf des vorliegenden Klageverfahrens von der Beigeladenen vorgelegten weiteren gutachterlichen Stellungnahmen wie insbesondere das Gutachten der ACCON GmbH vom 19. Oktober 2017 sowie die Berichte der airsight GmbH vom 20. Dezember 2016 und 20. September 2017. In Bezug auf diese gutachterlichen Stellungnahmen hat die Klägerin keine, schon gar keine substantiierten inhaltlichen Einwendungen (mehr) erhoben.

So fehlt es an jeglichem Bezug zu den genannten aktuelleren gutachterlichen Stellungnahmen, wenn die Klägerin zur Begründung ihrer Behauptung, die Datengrundlage des Datenerfassungssystems sei teilweise nicht tragfähig, anführt, es seien unterschiedliche Prognosehorizonte - zum einen 2012, zum anderen 2017 - mit unterschiedlichen Datengrundlagen einerseits für die "Bodenlärmbe-rechnung" andererseits für die "Schutzzonenberechnung" verwendet worden. Auch der weitere Vortrag, der Prognosehorizont 2012 sei nicht ausreichend, ver-fängt insoweit nicht, weil die genannten aktuelleren Gutachten sich auf den Prog-nosehorizont 2025 beziehen. Deshalb kommt es ebenso wenig darauf an, ob die Übertragbarkeit der Ergebnisse für den Prognosefall 2012 auf den Prognosefall 2017 gutachterlicherseits begründet worden und damit nachvollziehbar ist. Ent-sprechendes gilt mit Blick darauf, dass sich die aktuelleren Gutachten auf den Prognosehorizont 2025 beziehen, für den Einwand, es seien keine sachgerech-ten Erwägungen ersichtlich, die eine Abweichung vom Zehn-Jahres-Prognosehorizont des § 2 Abs. 2 Satz 1 der 1. FlugLSV zuließen. Soweit die Klä-gerin in diesem Zusammenhang schließlich zudem fehlerhafte Annahmen zum "Flugzeugflottenmix" moniert, bezieht sie dies ausdrücklich auf Daten aus dem Bericht der airsight GmbH vom 15. November 2009.

Vor diesem Hintergrund unterliegen die von der airsight GmbH mit ihrem Bericht vom 20. September 2017 erstellten Datenerfassungssystemen für das Jahr 2025 keinen durchgreifenden Bedenken. Die darin zugrunde gelegten 131.000 Flug-bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten bilden das für die Beurtei-lung der Auswirkungen der hier in Rede stehenden Maßnahmen maßgebliche Verkehrsaufkommen hinreichend verlässlich ab. Wie ausgeführt, ist das Ver-kehrsaufkommen des Flughafens Düsseldorf nach der nach wie vor gültigen Be-triebsänderungsgenehmigung 2005/2007 im Höchstmaß auf 131.000 Flugbewe-gungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten beschränkt bzw. limitiert. An der maßgeblichen Aussagekraft des durch diese Flugbewegungszahl abgebildeten Verkehrsaufkommens für die Beurteilung der Auswirkungen des streitgegen-ständlichen Planvorhabens einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 än-dert es auch nichts, dass sich nach der von der Beigeladenen inzwischen zur Planfeststellung beantragten (luftseitigen) Kapazitätserweiterung die Zahl der

Flugbewegungen auf 160.000 erhöhen soll. Die Umsetzung solcher Planungen bedarf einer luftverkehrsrechtlichen Zulassung, die bislang nicht erfolgt ist und für die Zukunft auch nicht ohne weiteres unterstellt werden kann. Die mit einer Erhöhung der bislang zugelassenen Flugbewegungszahl verbundenen Auswirkungen sind gegebenenfalls in dem diesbezüglichen luftverkehrsrechtlichen Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren (§ 6 bzw. § 8 LuftVG) zu betrachten.

Es ist ferner nicht zu beanstanden, dass der Flottenmix des DES 2025 im Bericht der airsight GmbH vom 20. September 2017 - wie diesem zu entnehmen ist - auf der Basis des im Rahmen des eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf erstellten Datenerfassungssystems 2030 und des darin für das Referenzszenario 2030 angenommenen Flottenmixes prognostiziert worden ist. Dazu führt die airsight GmbH unter IV.1.5 ihres Berichts unter anderem erläuternd aus, dass die Prognose auf der Analyse der eingesetzten Luftfahrzeuggruppen des jeweiligen Verkehrssegments in den Jahren 2010 bis 2014 beruht und anschließend Anpassungen der prozentualen Anteile der Gruppen gemäß zukünftig zu erwartender Entwicklungen vorgenommen wurden. Da für das Referenzszenario DES 2030 bezogen auf die sechs verkehrsreichsten Monate lediglich eine Flugbewegungsanzahl von 120.280, für das DES 2025 im Sinne einer "Worst-Case-Betrachtung" jedoch die höchstzulässige Anzahl von 131.000 Flugbewegungen zugrunde gelegt worden ist, bedurfte es zur auf den Flottenmix des Referenzszenarios 2030 gestützten Bestimmung der Anteile der AzD-Gruppen für das DES 2025 einer entsprechenden Hochrechnung. Diese Vorgehensweise begegnet vom Ansatz her auch mit Rücksicht auf den zeitlichen Abstand der Prognosehorizonte 2025 und 2030 keinen Bedenken und ist vom Gutachter nachvollziehbar damit begründet worden, dass die für den im Rahmen des Kapazitätserweiterungsverfahrens 2030 prognostizierte Einführung neuer Flugzeugmuster und die Umstrukturierung der Flugzeugflotten bei den Fluggesellschaften (Einsatz von größerem Luftfahrtgerät und Ersetzen spezieller Luftfahrzeuggruppen) bis dahin umgesetzt sein werden und sich in den meisten Fällen, in denen Luftverkehrsgesellschaften älteres Fluggerät durch modernes ersetzen, die AzD-Luftfahrzeuggruppe nicht ändere. Dass insoweit keine erheblichen Unterschiede betreffend den Flottenmix zu erwarten sind, erscheint

zudem mit Rücksicht auf die notwendige Mittel- und Langfristigkeit diesbezüglicher Überlegungen der Luftverkehrsgesellschaften und des demgegenüber eher kurzfristigen Fünfjahreszeitraums zwischen 2025 und 2030 als plausibel. Substantiierte Einwendungen macht die Klägerin - wie ausgeführt - im Übrigen insoweit nicht geltend.

Ebenso wenig erschüttert es die Aussagekraft des Gutachtens der ACCON GmbH, dass die darin getroffenen Feststellungen zu den vorhabenbedingten Lärmauswirkungen in Relation zu den Grenzen der durch die Fluglärmverordnung Düsseldorf bestimmten Lärmschutzbereiche getroffen sind. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass mittels der Fluglärmverordnung Düsseldorf vom 25. Oktober 2011 die Grenzen der Lärmschutzbereiche im Sinne des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, d. h. der Tagschutzzonen 1 und 2 und der Nachtschutzzone zutreffend festgelegt worden sind, dass die Grenzen aber jedenfalls verordnungsrechtlich zutreffend bestimmt werden müssen. Soweit die Klägerin vorträgt, die "DES" als Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses seien fehlerbehaftet, führt sie dies zur Begründung geltend gemachter Fehler der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens betreffend die Bauabschnitte 2009 und 2010 durchgeführten Fluglärmuntersuchung an.

In dem Gutachten der ACCON GmbH sind zudem Feststellungen getroffen, inwieweit absolut betrachtet vorhabenbedingt veränderte Lärmauswirkungen zu erwarten sind. Danach sind gesteigerte Belastungen für das Gemeindegebiet der Klägerin nicht zu erwarten.

Es ist schließlich weder dargelegt noch ersichtlich, dass die Belastungsermittlungen des Gutachtens der ACCON GmbH zu nicht plausiblen Ergebnissen führen.

Das planfestgestellte Vorhaben Bauabschnitte 2009 und 2010 führt selbst unter Einbeziehung des durch die Unterbleibensentscheidung zugelassenen Vorhabens Bauabschnitt 2008 nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Belange der Klägerin - insbesondere der Funktionsfähigkeit der von ihr benannten Einrichtungen - durch Luftschadstoffe.

Als rechtlicher Maßstab für die Bewertung von Luftschadstoffimmissionen ist vorliegend die auf der Grundlage von § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG zur Umsetzung einschlägigen Unionsrechts erlassene 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV -) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065) heranzuziehen. § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG, nach dessen Wortlaut die Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht für Flugplätze gelten, steht der Anwendung nicht entgegen. Diese Ausschlussklausel erfasst nicht Verordnungen, die auf Grundlage des § 48a Abs. 1 BImSchG zur Erfüllung von bindenden europäischen Rechtsakten allgemeine, nicht auf die Errichtung und den Betrieb von Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG beschränkte Vorschriften über die Festsetzung von Immissions- oder Emissionswerten enthalten. Dazu gehört die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 17. Februar 2015 - 4 B 53.14 -, UPR 2015, 228; Bay. VGH, Urteil vom 19. Februar 2014 - 8 A 11.40040 u. a. -, BayVBl. 2016,155.

In den §§ 2 bis 10 der 39. BImSchV werden Stoffe aufgeführt, die als Schadstoffe nach der Definition in § 1 Nr. 31 der 39. BImSchV schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben können, und für diese zum Schutz der menschlichen Gesundheit Immissionsgrenzwerte und Zielwerte festgesetzt.

Ausgehend von Vorstehendem ergibt sich aus dem Gutachten der Müller-BBM GmbH vom 6. Oktober 2017, dass die Klägerin auf ihrem Gemeindegebiet nicht mit vorhabenbedingten erheblichen Belastungen durch Luftschadstoffe rechnen muss. In ihrem Gutachten gelangt die Müller-BBM GmbH für den Prognosehorizont 2025 unter Betrachtung eines Referenzszenarios ohne Verwirklichung des Planvorhabens einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 und eines Prognoseszenarios mit Verwirklichung des Planvorhabens einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 unter Zugrundelegung der mit dem Bericht der airsight

GmbH vom 20. September 2017 erstellten Datenerfassungssysteme 2025 mithilfe des Programmsystems LASPORT (LASAT for Airports), Version 2.2.13, zu dem Ergebnis, dass sich für das Prognoseszenario außerhalb des Flughafengeländes nur geringe, messtechnisch nicht nachweisbare Veränderungen ergeben, die für alle betrachteten Luftschadstoffkomponenten (Stickstoffoxide mit dem lufthygienisch relevanten Anteil an Stickstoffdioxid, Kohlenwasserstoffe, insbesondere die Komponenten Benzol und Ben(a)pyren, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Feinstaub) unter 1 % der jeweiligen Beurteilungskriterien der 39. BImSchV für das Jahresmittel liegen. Die gutachterliche Einschätzung, dass diese vorhabenbedingten (zusätzlichen) Luftschadstoffbelastungen in Anlehnung an das Irrelevanzkriterium der TA Luft und insbesondere an die Auslegungshinweise des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) zur TA Luft (Stand: 27. August 2004) geringfügig bzw. nicht erheblich sind, ist plausibel. Die Beurteilungskriterien der TA Luft betreffend Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Benzol entsprechen denjenigen der 39. BImSchV (vgl. Nr. 4.2.1 TA Luft und §§ 2 bis 10 der 39. BImSchV). Nach Nr. 4.2.2 TA Luft darf die Genehmigung wegen einer Immissionswertüberschreitung der nach Nr. 4.7 TA Luft ermittelten Gesamtbelastung eines in Nr. 4.2.1 TA-Luft genannten luftverunreinigenden Stoffs an einem Beurteilungspunkt nicht versagt werden, wenn hinsichtlich des jeweiligen Schadstoffes die Kenngröße für die Zusatzbelastung durch die Emissionen der Anlage an diesem Beurteilungspunkt 3 % des Immissions-Jahreswertes nicht überschreitet und durch eine Auflage sichergestellt ist, dass weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung, insbesondere Maßnahmen, die über den Stand der Technik hinausgehen, durchgeführt werden. Nach den Auslegungshinweisen des LAI zur TA Luft (Stand: 27. August 2004) kann bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass bei einer Zusatzbelastung von maximal 1 % des Immissions-Jahreswertes keine über den Stand der Technik hinausgehenden Maßnahmen zur Luftreinhaltung mehr gefordert werden können, da dann der Aufwand für die sich ergebende Minderung des Massenstromes nicht mehr verhältnismäßig ist. In Anlehnung an den auch in den vorstehenden Regelungen bzw. Hinweisen zum Ausdruck kommenden Rechtsgedanken, dass bei der Ermittlung der Immissionskenngrößen Massenströme unterhalb einer bestimmten Grenze ohne weitere Prüfung wegen fehlender Zurechenbarkeit vernachlässigbar

sind, sind Immissionszusatzbelastungen von - wie hier - unter 1 % anerkannter Wirkungsschwellen im vorstehenden Sinne als irrelevant anzusehen.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 2003 - 7 C 19.02 -, BVerwGE 119, 329; OVG NRW, Urteil vom 9. Dezember 2009 - 8 D 12/08 -, DVBl. 2010, 719, m. w. N.; Hansmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, TA Luft Nr. 4.2 Rn. 24, 33, m. w. N.

Außerdem ist nach den weiteren Feststellungen des Gutachtens der Müller-BBM GmbH davon auszugehen, dass bei einer Verwirklichung des Planvorhabens einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 auch die Beurteilungs- bzw. Richtwerte der 39. BImSchV bzw. der TA Luft für die mittlere Jahresgesamtbelastung und auch die für Kurzzeitwerte zugelassenen Überschreitungshäufigkeiten bei den genannten Schadstoffen eingehalten werden. Die Müller-BBM GmbH hat in ihrem Gutachten die infolge des Planvorhabens einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 eintretende Schadstoffgesamtbelastung anhand einiger Beurteilungs- bzw. Analysepunkte, für welche sie die höchsten vorhabenbedingten Schadstoffzusatzbelastungen prognostiziert hat, betrachtet und zusammengefasst dahingehend eingeschätzt, dass die zu erwartenden Gesamtbelastungen die einschlägigen Jahresgrenzwerte deutlich und ebenso die zugelassenen Überschreitungshäufigkeiten hinsichtlich der einschlägigen Stunden- bzw. Tagesmittelwerte unterschreiten werden.

Unbeschadet des Vorstehenden ist die Einhaltung der in der 39. BImSchV geregelten Grenzwerte jedenfalls keine unbedingte Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung. Die 39. BImSchV stellt nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab. Vielmehr liegt ihr eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. auch § 27 Abs. 3 der 39. BImSchV). Steht

mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsträger in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.

Vgl. noch zur 22. BImSchV: BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116; zur 39. BImSchV: OVG NRW, Beschluss vom 23. Dezember 2016 - 20 B 710/16.AK -, juris, m. w. N.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Feststellungen in dem Gutachten der Müller-BBM GmbH, wonach es vorhabenbedingt allenfalls zu geringfügigen Zusatzbelastungen durch Schadstoffe von allenfalls bis zu maximal 1 % des jeweils einschlägigen Jahresgrenzwertes kommen wird und von der Einhaltung der jährlichen Gesamtbelastungsgrenzwerte sowie der für Kurzzeitwerte zugelassenen Überschreitungshäufigkeiten auszugehen ist, spricht nichts dafür, dass den vorhabenbedingten Schadstoffimmissionen mit dem Instrumentarium der Luftreinhalteplanung nicht hinreichend begegnet werden kann.

Das Gutachten der Müller-BBM GmbH ist sach- und methodengerecht erstellt. Die Berechnung der Immissionszusatzbelastungen ist mit dem Programmsystem LASPORT (Version 2.2.13) erstellt, das dem Stand der Technik entspricht.

LASPORT bestimmt nach den Angaben im Gutachten der Müller-BBM GmbH auf Seite 13 die Gesamtemissionen flughafeninduzierter Quellen und berechnet die atmosphärische Ausbreitung der freigesetzten Spurenstoffe mit Hilfe des Lagrangeschen Ausbreitungsmodells LASAT (Lagrange Simulation von Aerosol-Transport). Ferner handelt es sich nach dem Gutachten bei LASPORT um ein anerkanntes und validiertes Programmsystem zur Durchführung von Schadstoff-Ausbreitungsberechnungen mit Anpassungen an die speziellen Randbedingungen für Flughäfen, das den Stand der Technik auf diesem Gebiet repräsentiert. Zudem ist es von der ICAO/CAEP anerkannt und konform mit dem ICAO-Dokument 9889.

Das Programmsystem LASPORT genügt ferner den Anforderungen gemäß Anhang 3 der TA Luft. Danach ist zur Bestimmung der Immissionszusatzbelastung ein Lagrangesches Partikelmodell nach VDI 3945 Blatt 3 einzusetzen. Das Rechenmodell AUSTAL2000 setzt die Vorgaben der TA Luft Anhang 3 um und entspricht den einschlägigen technischen Regelblättern.

Vgl. Thür. OVG, Urteil vom 16. März 2010 - 1 O 656/07 -, juris, unter Bezugnahme auf den Leitfa-
den zur Erstellung von Immissionsprognosen mit
AUSTAL2000 in Genehmigungsverfahren nach
TA Luft, Landesumweltamt NRW, 2006, Merk-
blatt 56, und darauf, dass AUSTAL2000 vom
Umweltbundesamt für Berechnungsverfahren
dieser Art empfohlen wird.

Nach den Angaben der Müller-BBM GmbH entspricht das Ausbreitungsmodell LASAT den Anforderungen der VDI Richtlinie 3945 Blatt 3. Dies findet sich letztlich auch in der Feststellung im Planfeststellungsbeschluss vom bestätigt, dass die im Rahmen der Emissions- und Immissionsprognose des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co KG verwendete Version von LASAT AUSTAL2000 entspricht.

Substantiiertere Einwendungen hat die Klägerin im Übrigen insoweit nicht erhoben.

Der in der mündlichen Verhandlung von der Klägerin gestellte, oben dargelegte Beweisantrag war auch unter dem Gesichtspunkt der von dem Planvorhaben ausgehenden Luftschadstoffimmissionen abzulehnen, weil die unter Beweis gestellte Tatsachenbehauptung auch insoweit für den Rechtsstreit ohne Bedeutung ist. Zur weiteren Begründung wird auf die obigen Ausführungen zur Begründung der Ablehnung des Beweisantrags im Rahmen der Prüfung der vorhabenbedingten Lärmimmissionen, die hier entsprechend gelten, verwiesen.

Das planfestgestellte Vorhaben Bauabschnitte 2009 und 2010 führt selbst unter Berücksichtigung des Vorhabens Bauabschnitt 2008 auch nicht zu für Belange der Klägerin relevanten Geruchsbelästigungen.

Zum Zwecke der Beurteilung der Erheblichkeit der Geruchsimmissionen kann die Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) in der Fassung vom 29. Februar 2008 und einer Ergänzung vom 10. September 2008 (seit dem 28. November 2009 anwendbar nach Maßgabe des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW - V-3-8851.4.4 - vom 5. November 2009)

- vgl. MBI. NRW. 2009, Seite 534 -

als Orientierungshilfe herangezogen werden; sie enthält technische Normen, die auf den Erkenntnissen und Erfahrungen von Sachverständigen beruhen und insoweit die Bedeutung von allgemeinen Erfahrungssätzen und antizipierten generellen Sachverständigengutachten haben.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 10. November 2015 - 8 A 1031/15 -, juris, m. w. N.; für luftverkehrsrechtliche Zulassungsentscheidungen: Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, § 6 Rn. 431, m. w. N.; Deutsch in Kölner Kompendium des Luftrechts, Band 2, Teil I B, Rn. 259.

Nach Nr. 3.1 Tabelle 1 GIRL gilt für Wohn-/Mischgebiete ein Immissionswert (IW) von 0,10 (10 % der Jahresgeruchsstunden), für Gewerbe-/Industriegebiete ein Immissionswert von 0,15 (15 % der Jahresgeruchsstunden) und für Dorfgebiete ebenfalls ein Immissionswert von 0,15 (15 % der Jahresgeruchsstunden); einen Immissionswert für den Außenbereich regelt die Geruchsimmissions-Richtlinie nicht ausdrücklich. Sonstige Gebiete, in denen sich Personen nicht nur vorübergehend aufhalten, sind entsprechend den Grundsätzen des Planungsrechts den einzelnen Spalten der Tabelle 1 GIRL zuzuordnen. In der Begründung und den Auslegungshinweisen zu Nr. 3.1 GIRL ist erläuternd ausgeführt, dass das Woh-

nen im Außenbereich mit einem immissionsschutzrechtlich geringeren Schutzanspruch verbunden sei. Nach Nr. 3.3 GIRL soll die Genehmigung für eine Anlage auch bei Überschreitung der Immissionswerte der Geruchsmissions-Richtlinie nicht wegen der Geruchsmissionen versagt werden, wenn der von der zu beurteilenden Anlage in ihrer Gesamtheit zu erwartende Immissionsbeitrag auf keiner Beurteilungsfläche, auf der sich Personen nicht nur vorübergehend aufhalten, den Wert 0,02 (2 % der Jahresgeruchsstunden) überschreitet (Irrelevanzkriterium).

Zur Ermittlung der zu erwartenden Geruchshäufigkeit bedarf es grundsätzlich einer "auf der sicheren Seite" liegenden Prognose, bei der aus der Vorbelastung und der Zusatzbelastung ggf. unter Berücksichtigung der Bebauungseinflüsse und einer Abluffahnenüberhöhung im Wege einer Ausbreitungsrechnung die voraussichtliche Geruchsbelastung ermittelt wird. Diese ist sodann an den nach der Geruchsmissions-Richtlinie maßgeblichen Immissionswerten zu messen.

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 10. November 2015
- 8 A 1031/15 -, a. a. O., m. w. N.

Nach Nr. 4.1 GIRL gibt es verschiedene Methoden zur Ermittlung der Geruchsmission. Die Ausbreitungsrechnung kann insbesondere vorgenommen werden, wenn die Ermittlung der Belastungen durch Begehungen als unverhältnismäßig eingeschätzt werden muss. Nach Nr. 4.1 Tabelle 2 GIRL ist die zu erwartende Zusatzbelastung vorrangig im Wege der Ausbreitungsrechnung, d. h. durch Berechnung der Geruchsmission zu ermitteln.

Ausgehend von Vorstehendem wird das Planvorhaben Bauabschnitte 2009 und 2010 einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 außerhalb des Flughafen-geländes und damit erst recht außerhalb des Gebiets der Stadt Düsseldorf keine erheblichen - zusätzlichen - Geruchsmissionen zur Folge haben. Dies ergibt sich aus dem Gutachten der Müller BBM-GmbH vom 6. Oktober 2017. Darin gelangt die Müller-BBM GmbH für den Prognosehorizont 2025 unter Betrachtung

eines Referenzszenarios ohne Verwirklichung des Planvorhabens einschließlich des Bauabschnitts 2008 und eines Prognoseszenarios mit Verwirklichung des Planvorhabens einschließlich des Vorhabens Bauabschnitt 2008 unter Zugrundelegung der mit dem Bericht der airsight GmbH vom 20. September 2017 erstellten Datenerfassungssysteme 2025 im Wege der Ausbreitungsrechnung zu dem Ergebnis, dass für das Prognoseszenario außerhalb des Flughafengeländes eine Zusatzgeruchsbelastung im Bereich von bis zu 0,3 % der Jahresstunden zu erwarten ist (vgl. Abbildung 16 auf Seite 46 des Gutachtens sowie Tabelle 14 auf Seite 48 des Gutachtens, in welcher für die in Düsseldorf-Lohausen südlich des Flughafengeländes gelegenen Beurteilungspunkte BUP 1 und 4 und den Analysepunkt 17 Zunahmen von bis zu 0,2 % der Jahresstunden prognostiziert werden). Die prognostizierte Zusatzbelastung für diese Bereiche liegt damit deutlich unterhalb des Irrelevanzkriteriums von 2 % Geruchsstunden nach Nr. 3.3 GIRL. Entsprechendes gilt nach dem Gutachten der Müller-BBM GmbH für die Standorte verschiedener, von der Stadt Meerbusch in ihrem Stadtteil Büberich betriebener öffentlicher Einrichtungen, für die Zusatzbelastungen für die Geruchswahrnehmungshäufigkeiten sowohl im Referenz- als auch im Prognoseszenario zwischen 0,1 und 0,2 % der Jahresstunden prognostiziert werden. Konkret zu den von der Klägerin benannten, von ihr betriebenen öffentlichen Einrichtungen führt die Müller-BBM GmbH aus, dass diese wegen der großen Entfernung zum Flughafen nicht mehr im Gebiet der Ausbreitungsrechnungen liegen, die dortigen Zusatzbelastungen aufgrund der mit zunehmender Entfernung zum Flughafen abnehmenden Zusatzbelastung in jedem Fall aber geringer als in Meerbusch sind.

Das Gutachten ist auch in Bezug auf die Beurteilung der vorhabenbedingten Geruchsimmissionen sach- und methodengerecht erstellt. Auch die Zugrundelegung eines Fluktuationsfaktors 1,4 anstelle des nach der Geruchsimmissions-Richtlinie standardmäßig vorgesehenen Fluktuationsfaktors 4 begegnet keinen durchgreifenden Bedenken. Diese Vorgehensweise hat der Gutachter plausibel damit begründet, dass die Anwendung einer dem Fluktuationsfaktor 4 entsprechenden Beurteilungsschwelle mit wahrnehmbaren Geruchszeitanteilen von 0,25 GE/m³ bei Emissionen aus Geruchsquellen mit sehr großer flächenhafter horizontaler Ausdehnung im Allgemeinen zu einer Überschätzung der Immissionssituation

und ihrer Reichweite führt, weil es im Gegensatz zu Punktquellen oder kleinen Flächenquellen zu geringeren Schwankungen der Geruchsstoffkonzentration durch eine mäandrierende Abgasfahne (bewirkt durch Windrichtungsschwankungen) kommt. Den Fluktuationsfaktor von 1,4 hat der Gutachter aus einem Vergleich von Mess- und Prognosewerten abgeleitet, die vier Untersuchungen an Flughäfen, insbesondere auch am Flughafen Düsseldorf, entnommen sind.

Substantiierte Einwendungen hat die Klägerin im Übrigen auch insoweit nicht geltend gemacht.

Der in der mündlichen Verhandlung von den Klägerin gestellte, oben dargelegte Beweisantrag war auch unter dem Gesichtspunkt der von dem Planvorhaben ausgehenden Geruchsimmissionen abzulehnen, weil die unter Beweis gestellten Tatsachenbehauptung auch insoweit für den Rechtsstreit ohne Bedeutung ist. Zur weiteren Begründung wird auf die obigen Ausführungen zur Begründung der Ablehnung des Beweisantrags im Rahmen der Prüfung der vorhabenbedingten Lärmimmissionen, die hier entsprechend gelten, verwiesen.

Die von dem mit dem Planfeststellungsbeschluss planfestgestellten Vorhaben Bauabschnitte 2009 und 2010 und die von dem durch die Unterbleibensentscheidung zugelassenen Vorhaben Bauabschnitt 2008 ausgehenden Lichtimmissionen wirken sich selbst bei einem Zusammenwirken ebenfalls nicht in erheblichem Maße auf Belange der Klägerin aus.

Die Erheblichkeit und Zumutbarkeit von Lichtimmissionen im Rahmen von luftverkehrsrechtlichen Zulassungsentscheidungen kann nicht anhand allgemeingültiger Grenzwerte und Bewertungsmethoden vorgenommen werden, da solche weder durch Gesetz noch durch Rechtsverordnung bindend geregelt sind. Normativer Charakter kam dem Gemeinsamen Runderlass "Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung" des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Städtebau und

Wohnen, Kultur und Sport vom 13. September 2000 (MBI. NRW. S. 1283, berichtet in MBI. NRW. 2001, S. 457) nicht zu.

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 27. Februar 2009 - 7 B 1647/08 -, ZfBR 2009, 377, m. w. N.; zu den früheren vom Länderausschuss für Immissionsschutz beschlossenen Hinweisen zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen vom 10. Mai 2000: VGH Bad.-Württ., Urteil vom 29. März 2012 - 3 S 2658/10 -, NVwZ-RR 2012, 636, m. w. N.

Entsprechendes gilt für den aktuellen Gemeinsamen Runderlass "Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung" des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz und des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 11. Dezember 2014 (MBI. NRW. S. 26), der auf von der Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz am 19. September 2012 beschlossenen Hinweisen zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen basiert.

Ob Lichtimmissionen mehr als nur geringfügig, d. h. erheblich, und ob diese zumutbar sind, ist im Rahmen luftverkehrsrechtlicher Zulassungsentscheidungen daher anhand der Umstände des Einzelfalls zu beurteilen. Dabei können die Grundsätze, die die Rechtsprechung zum baunachbarlichen Rücksichtnahmegebot entwickelt hat, entsprechend herangezogen werden. Danach ist insbesondere die durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nachbarschaft zu berücksichtigen, wobei wertende Elemente wie Herkömmlichkeit, soziale Adäquanz und allgemeine Akzeptanz einzubeziehen sind. Das Maß der Schutzbedürftigkeit in tatsächlicher Hinsicht kann im Einzelfall davon abhängen, ob und inwieweit der Nachbar ohne größeren Aufwand im Rahmen des Ortsüblichen und Sozialadäquaten zumutbare Abschirmmaßnahmen ergreifen kann (zumutbarer Eigenschutz). Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Eigenschutz gegen Lichtimmissionen, anders als der Schutz gegen Lärm oder Gerüche, häufig ohne Einbußen für die Wohnqualität durch herkömmliche Maßnahmen wie Vorhänge oder Jalousien

sien innerhalb der Gebäude oder durch Hecken oder Rankgerüste in den Außenwohnbereichen bewerkstelligt werden kann. Andererseits sind die Intensität der Blendwirkung und das Gewicht der dem Nachbarn durch die Schutzmaßnahmen abverlangten Nutzungseinschränkungen seines Wohngrundstücks - im Innen- wie im Außenwohnbereich - in Rechnung zu stellen. Schließlich ist im Rahmen der rechtlichen Schutzwürdigkeit der Beteiligten darauf abzustellen, ob die die Blendwirkung auslösenden baulichen Maßnahmen vom materiellen Bau-recht gedeckt sind oder nicht.

Vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 29. März 2012 - 3 S 2658/10 -, NVwZ-RR 2012, 636, m. w. N.; OVG NRW, Beschluss vom 27. Februar 2009 - 7 B 1647/08 -, ZfBR 2009, 377, m. w. N.

Wenngleich eine normative Bindung an die Gemeinsamen Runderlasse nicht besteht, können diese als sachverständige Beurteilungshilfe zur Bewertung von Lichteinwirkungen herangezogen werden.

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 27. Februar 2009 - 7 B 1647/08 -, a. a. O., m. w. N.; zu den Vorgänger-LAI-Hinweisen: VGH Bad.-Württ., Urteil vom 29. März 2012 - 3 S 2658/10 -, a. a. O., m. w. N.

Die genannten Runderlasse gehen von dem nachvollziehbaren und überzeugenden Ansatz aus, dass zu den maßgeblichen Kriterien für die Beurteilung der durch Lichtimmissionen verursachten Belästigungen zum einen die Raumaufhellung und zum anderen die als psychologische Blendung bezeichnete Störempfindung gehören. Eine Raumaufhellung ist dann anzunehmen, wenn die Immission des Lichts zu einer signifikant erhöhten Helligkeit des Raumes mit der Folge führt, dass die Nutzung eines Wohnbereichs (etwa Schlafzimmer oder Wohnzimmer) eingeschränkt ist. Eine (psychologische) Blendung wird hingegen angenommen, wenn durch eine Lichtquelle in der Nachbarschaft zwar aufgrund der Entfernung oder Eigenart der Lichtquelle keine oder keine übermäßige Aufhellung erzeugt wird, eine Belästigung aber aus psychologischen Gründen vorliegt.

Eine solche Belästigung entsteht durch die ungewollte Ablenkung der Blickrichtung zur Lichtquelle hin, die eine ständige Umadaptation des Auges auslösen kann (vgl. hierzu Nr. 3 Buchstabe a und b der Gemeinsamen Runderlasse). Für die Zumutbarkeit der Raumaufhellung und der psychologischen Blendwirkung sah der frühere bzw. sieht der aktuelle Gemeinsame Runderlass zeitlich und nach Gebietsarten im Sinne der Baunutzungsverordnung differenzierte Immissionsrichtwerte vor.

Vor diesem Hintergrund gehen von den Vorhaben Bauabschnitte 2008, 2009 und 2010 insgesamt keine erheblichen und erst recht keine unzumutbaren Lichteinwirkungen für die Umgebung des Flughafengeländes aus. Dies ergibt sich aus dem Gutachten "Lichttechnische Untersuchung zum Planfeststellungsverfahren Vorfeld West am Flughafen Düsseldorf" der Peutz Consult GmbH vom 19. April 2010. Darin sind zur Beurteilung der vorhabenbedingten Auswirkungen an vier ausgewählten Immissionsorten in den an das Vorfeld West nächstgelegenen Ortsteilen Düsseldorf-Lohausen, Düsseldorf-Stockum und Düsseldorf-Zeppenheim zum einen die Lichtimmissionen der Bestandssituation nach Realisierung des Bauabschnitts 2008 (Referenzszenario) durch Messung und zum anderen für den Prognose-Fall unter Berücksichtigung der im Zuge der Bauabschnitte 2009 und 2010 vorgesehenen Beleuchtungseinrichtungen (Prognoseszenario) im Wege der Berechnung ermittelt worden.

Danach haben die Bauabschnitte 2008 bis 2010 bezogen auf die Immissionsorte in Düsseldorf-Zeppenheim bereits mangels Sichtverbindung und bezogen auf die Immissionsorte in Düsseldorf-Lohausen und Düsseldorf-Stockum aufgrund der großen Entfernung der Leuchten keinen messtechnisch erfassbaren Einfluss auf die Raumaufhellung bzw. Beleuchtungsstärke und sind die einschlägigen Immissionsgrenzwerte des Gemeinsamen Runderlasses vom 27. Februar 2009 sowohl im Referenz- als auch im Prognoseszenario eingehalten. Dies gilt auch in Bezug auf die Immissionsgrenzwerte gemäß dem Gemeinsamen Runderlass vom 11. Dezember 2014, weil darin die relevanten Berechnungsgrundlagen und Grenzwerte gegenüber dem Vorgängererlass unverändert übernommen worden sind (siehe Seite 247 des Planfeststellungsbeschlusses). Entsprechendes muss erst

recht für das Gemeindegebiet der Klägerin gelten, das vom Flughafen mehrere Kilometer weit und damit deutlich weiter entfernt liegt als die lichttechnisch untersuchten Immissionsorte.

Ebenso wenig sind mit den Bauabschnitten 2008 bis 2010 für die ausgewählten Immissionsorte erhebliche oder gar unzumutbare psychologische Blendwirkungen verbunden. Hinsichtlich der Immissionsorte in Düsseldorf-Lohausen stellt die Lichttechnische Untersuchung bereits mangels Sichtverbindung mit den Beleuchtungseinrichtungen keine (psychologische) Blendwirkung fest. Allerdings wird für die Bestandssituation (Referenzszenario) für die ausgewählten Immissionsorte in Düsseldorf-Lohausen und Düsseldorf-Stockum ein Überschreiten des nach dem Gemeinsamen Runderlass für reine und allgemeine Wohngebiete für die Zeiten von 20.00 bis 22.00 Uhr und 22.00 bis 06.00 Uhr geltenden Immissionsrichtwertes " $k = 32$ " festgestellt. Gleichwohl sind für das Referenzszenario erhebliche bzw. unzumutbare psychologische Blendwirkungen ausgeschlossen. Nach der plausiblen Darlegung in der Lichttechnischen Untersuchung sind die zur Feststellung des Referenzszenarios erforderlichen Messungen in Düsseldorf-Lohausen auf einer Fußgängerbrücke und in Düsseldorf-Stockum auf dem baumbewachsenen Lärmschutzwall der Bundesautobahn A 44 und damit an Stellen durchgeführt worden, an denen aufgrund ihrer erhöhten Lage im Vergleich zu den tiefer liegenden eigentlichen Immissionsorten im Bereich der Wohnbebauung eine bessere Sichtverbindung zu den Beleuchtungseinrichtungen des Flughafenfeldes besteht und deshalb überschätzte Ergebnisse zu erwarten sind. Hinzu kommt, dass sich die Bestandssituation hinsichtlich der Blendung verbessern wird, da mit der Bestandsbeleuchtung mit Blick auf die im Zuge der Realisierung der Bauabschnitte 2009 und 2010 zu errichtenden, von den Immissionsorten Düsseldorf-Lohausen und Düsseldorf-Stockum abgewandten Leuchten künftig eine kleinere Fläche ausgeleuchtet werden muss, so dass die Aufneigung der für die Blendung maßgeblichen Leuchten V 81, V 83 und V 85 in südwestlicher Richtung reduziert werden kann. Die daran anknüpfende Simulationsberechnung der neu zu errichtenden Leuchten der Bauabschnitte 2009 und 2010 gelangt demzufolge an allen Immissionsorten zu einer deutlichen Einhaltung der Immissionsrichtwerte für die Beleuchtungsstärke und die Blendung. Entsprechendes gilt für

das Gemeindegebiet der Klägerin, das - wie ausgeführt - vom Flughafen noch deutlich weiter entfernt liegt als die lichttechnisch untersuchten Immissionsorte.

Der in der mündlichen Verhandlung von der Klägerin gestellte, oben dargelegte Beweisantrag war auch unter dem Gesichtspunkt der von dem Planvorhaben ausgehenden Lichtimmissionen abzulehnen, weil die unter Beweis gestellte Tatsachenbehauptung auch insoweit für den Rechtsstreit ohne Bedeutung ist. Zur weiteren Begründung wird auf die obigen Ausführungen zur Begründung der Ablehnung des Beweisantrags im Rahmen der Prüfung der vorhabenbedingten Lärmimmissionen, die hier entsprechend gelten, verwiesen.

(c) Hat das planfestgestellte Vorhaben Bauabschnitte 2009 und 2010 einschließlich des durch die Unterbleibensentscheidung zugelassenen Vorhabens Bauabschnitt 2008 nach den obigen Ausführungen keine erheblichen Auswirkungen auf die nähere Umgebung des Flughafens und insbesondere auf die Belange der Klägerin, so begegnet es keinen durchgreifenden Bedenken, dass der Beklagte dem öffentlichen Interesse an der Durchführung des Planvorhabens gegenüber den Belangen der Klägerin den Vorzug gegeben und den Plan festgestellt hat. Mit Blick auf die lediglich geringfügigen, nicht erheblichen Vorhabenauswirkungen für die Flughafenumgebung kommt den Belangen der Klägerin kein wesentliches, erst recht kein ausschlaggebendes Gewicht zu. Ebenso wenig ist substantiiert dargetan oder sonst ersichtlich, dass sonstige für Belange der Klägerin bedeutende Umstände dem Planvorhaben entgegenstehen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf einen Verlust von Bodenfunktionen im Bereich der Bauabschnitte 2008 bis 2010 und auf wasserwirtschaftliche Belange.

In Anbetracht des Vorstehenden genügen die dargestellten Umstände, die das Planvorhaben rechtfertigen, um - wie vom Beklagten entschieden - den Ausschlag für die Planfeststellung zu geben. Mit Blick auf die geringen Auswirkungen des Vorhabens und das demzufolge nur geringe Gewicht der entgegenstehenden Belange der Klägerin ist es ferner ebenso wenig abwägungsfehlerhaft, dass der Beklagte keine Regelungen getroffen hat, die eine zeitnahe Verwirklichung der von der Beigeladenen zur Planrechtfertigung unter anderem angeführten Absicht

zur Errichtung der (Wartungs-)Halle 11 im zentral-östlichen Flughafenbereich sicherstellen. Wie bereits im Rahmen der Erörterung der Planrechtfertigung ausgeführt, ist die Einschätzung des Beklagten, es werde mittel- bis langfristig zu einer Realisierung dieses Hallenbaus kommen, im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses tragfähig.

(d) Es bedeutet auch keinen Abwägungsfehler, dass der Beklagte betreffend vorhabenbedingter Immissionen von der Anordnung von Schutzauflagen oder sonstigen Nebenbestimmungen zugunsten der Klägerin abgesehen hat. Für die Anordnung solcher Maßnahmen besteht in Anbetracht der - wie ausgeführt rechtlich nicht zu beanstandenden - Feststellung des Beklagten, von dem Planvorhaben gingen keine erheblichen Belastungen der Umgebung des Flughafens durch Lärm-, Luftschadstoff-, Geruchs- und Lichtimmissionen aus, keine Veranlassung. Vor diesem Hintergrund hat der Beklagte rechtsfehlerfrei von der Anordnung von Schutzmaßnahmen/-auflagen abgesehen. Sonstige Belange hat die Klägerin insoweit nicht, jedenfalls nicht substantiiert geltend gemacht.

2. Mit Blick auf Letzteres ist auch der äußerst hilfsweise gestellte Antrag, den Beklagten zu verpflichten, die Klägerin hinsichtlich des Schutzes vor Immissionen erneut zu bescheiden, unbegründet.

III. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3 VwGO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 167 VwGO, § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen von § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

^{- FA 3.9}
Die Beschwerde ist beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils schriftlich einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

^{- FR. 4.10.}
Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht schriftlich einzureichen.

Statt in Schriftform können die Einlegung und die Begründung der Beschwerde auch als elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a Verwaltungsgerichtsordnung - VwGO - und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) erfolgen.

Im Beschwerdeverfahren müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Die Beteiligten können sich durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Auf die zusätzlichen Vertretungsmöglichkeiten für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse wird hingewiesen (vgl. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und § 5 Nr. 6 des Einführungsgesetzes zum Rechtsdienstleistungsgesetz - RDGEG -).

B e s c h l u s s

Der Streitwert beträgt 60.000,00 € (§ 52 Abs. 1 GKG).

Lechtermann

Oestreich

Kaufhold



Beglaubigt
Urkundsbeamter/in
der Geschäftsstelle des
Oberverwaltungsgerichts
für das Land Nordrhein-Westfalen