



Regierung von Oberbayern

AZ. 315F-98/0-31

München, 07.08.1991

Neuer Flughafen München;
Nachtflugregelung/Neufassung

Aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 29.01.1991, zugestellt am 29.05.1991, (Az: BVerwG 4 C 51.89) erläßt die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde für den neuen Flughafen München zum Änderungsplanfeststellungsbeschuß vom 07.06.1984 (ÄPFB 1984) folgenden 31. ÄPFB als

Ergänzungsbeschuß

A. Verfügender Teil

I. Die Nachtflugregelung gem. Nr. A.VI. des ÄPFB 1984, erhält folgende neue Fassung:

"In der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr Ortszeit unterliegt der Flugbetrieb (Nachtflug) aus Fluglärmgründen folgenden Regelungen:

1. Nachtflüge sind zulässig

- bis zu 28 planmäßige Flugbewegungen im gewerblichen Linien- und Bedarfsluftverkehr nach Maßgabe der Nr. 1.1
- insgesamt bis zu 38 Flugbewegungen unter Einbeziehung der übrigen Nachtflugbewegungen im Sinne der Nrn. 1.2 - 1.4

1.1 Mit Luftfahrzeugen, die die Lärmgrenzwerte des Anhangs 16, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen nicht überschreiten

- während der Zeit von 22.00 Uhr bis 24.00 Uhr Ortszeit (Starts und Landungen). Dabei dürfen Starts nach 23.00 Uhr Ortszeit nur geplant werden, wenn gerade für diese Zeit ein besonderes Verkehrsinteresse nachgewiesen ist; dasselbe gilt für Starts zu Flügen in das Inland und in das europäische Ausland nach 22.00 Uhr Ortszeit.

...

Postanschrift
Postfach
8000 München 22
Konto-Nr.
7482 - 806
PGiroA München
BLZ 700 100 80

Besuchszeiten
Mo - Do: 8.30 - 12.00 Uhr
13.00 - 15.00 Uhr
Freitag: 8.00 - 12.00 Uhr
oder nach Vereinbarung

Dienstgebäude
Hauptgebäude Maximilianstr. 39
☎ Vermittlung (089) 2176 1
Teletex 39 80 58 regob
Telex 17 898 058 regob
Telefax (089) 2176 914

Eisenheimerstr. 41 - 43
(= E, s. oben Zimmer-Nr.)
☎ Vermittlung (089) 57 93 80
Teletex 89 80 58 regob
Telex 17 898 058 regob
Telefax (089) 57 938 123

Karlstr. 48 - 50
(= K, s. oben Zimmer-Nr.)
☎ Vermittlung (089) 2176
Teletex 89 75 18 robkart
Telex 17 898 058 regob
Telefax (089) 2176 914

- während der Zeit von 5.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit (nur Landungen).

- 1.2 Mit Luftfahrzeugen des gewerblichen Linien- und Bedarfs-
luftverkehrs, die die Lärmgrenzwerte des Anhangs 16, Ka-
pitel 2 zum ICAO-Abkommen nicht überschreiten, sofern die
planmäßige Ankunfts- oder Abflugzeit am oder vom Flughafen
München vor 22.00 Uhr Ortszeit liegt und der Abflug oder
die Ankunft vor 23.00 Uhr Ortszeit erfolgt.
- 1.3 Mit Luftfahrzeugen, die die Lärmgrenzwerte des Anhangs 16,
Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen nicht überschreiten, sofern sie
im Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost oder für
Vermessungsflüge der Bundesanstalt für Flugsicherung einge-
setzt sind.
- 1.4 Mit Luftfahrzeugen, die die Lärmgrenzwerte des Anhangs 16,
Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen nicht überschreiten, sofern es
sich um Ausbildungs- und Übungsflüge bis 23.00 Uhr handelt,
die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften über den Er-
werb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder
Berechtigung als Luftfahrer zur Nachtzeit erforderlich sind
und in diesem Rahmen vor 22.00 Uhr Ortszeit nicht beendet
werden können.
2. Die Nachtflugbewegungen sind unter Berücksichtigung der Be-
siedlungsstruktur, soweit flugsicherheitslich vertretbar, so
auf die Start- und Landebahnen zu verteilen, daß sich dar-
aus insgesamt eine geringstmögliche Belastung der Bevölke-
rung ergibt.
3. Die Beschränkungen der Ziff. 1 finden keine Anwendung auf:
 - 3.1 Flüge zur Hilfeleistung in Notfällen und Katastrophen
 - 3.2 Landungen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen
Sicherheitsgründen
 - 3.3 Flüge, die das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und
Verkehr oder nach dessen näherer Bestimmung die Luftauf-
sichtsstelle am Flughafen München in begründeten Ausnahme-
fällen zugelassen hat, weil sie zur Vermeidung erheblicher

...

Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich sind."

II. Die sofortige Vollziehung dieses Beschlusses wird angeordnet.

III. Dieser Beschluß ist kostenfrei.

B. Sachverhalt

1. Die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde hat im Abschnitt A. des ÄPFB vom 07.06.1984 (Az: 315F-98/0-1) bezüglich des Nachtflugs folgende Betriebsregelung getroffen:

"VI. Nachtflugregelung

In der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr Ortszeit unterliegt der Flugbetrieb (Nachtflug) folgenden Beschränkungen:

1. Flugbewegungen zwischen 22.00 bis 06.00 Uhr Ortszeit sind nur zulässig

1.1 im gewerblichen Luftverkehr

1.2 mit Luftfahrzeugen, die die Lärmgrenzwerte des Anhangs 16, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen nicht überschreiten, bis 31.12.1995 mit Luftfahrzeugen, die die Lärmgrenzwerte des Kapitels 2 nicht überschreiten,

1.3 in der Zeit von 22.00 bis 24.00 Uhr Ortszeit (Starts und Landungen) und von 05.00 bis 06.00 Uhr Ortszeit (nur Landungen)

1.4 bis zu einer Höchstzahl von 28 Flugbewegungen pro Nacht.

2. Die Nachtflugbewegungen sind unter Berücksichtigung der Besiedlungsstruktur, soweit flugsicherheitslich vertretbar, so auf die Start- und Landebahnen zu verteilen, daß sich daraus insgesamt eine geringstmögliche Belastung der Bevölkerung ergibt.

3. Die Beschränkungen der Ziff. 1 finden keine Anwendung auf:
 - 3.1 Flüge im Nachtluftpostdienst der Deutschen Bundespost mit Luftfahrzeugen nach Ziff. 1.2 und Vermessungsflüge der Bundesanstalt für Flugsicherung
 - 3.2 Ausbildungs- und Übungsflüge bis 23.00 Uhr, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften über den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer zur Nachtzeit erforderlich sind, soweit die Flüge nicht vor 22.00 Uhr Ortszeit beendet werden können
 - 3.3 Flüge zur Hilfeleistung in Notfällen und Katastrophen
 - 3.4 Landungen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Flugsicherheitsgründen
 - 3.5 verspätete planmäßige Flüge im Linien- und Bedarfsluftverkehr, wenn die planmäßige Ankunfts- oder Abflugzeit am oder vom Flughafen München vor 22.00 Uhr Ortszeit liegt, der Abflug oder die Ankunft vor 23.00 Uhr Ortszeit erfolgt und dabei Luftfahrzeuge verwendet werden, die die Lärmgrenzwerte mindestens des Anhanges 16, Kapitel 2 zum ICAO-Abkommen nicht überschreiten.
4. Abweichend von Ziff. 1 kann das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr oder nach dessen näherer Bestimmung die Luftaufsichtsstelle am Flughafen München in begründeten Einzelfällen Ausnahmen zulassen, insbesondere dann, wenn es zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in sonstigen Fällen eines besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist."
2. Diesbezüglich hat der Bayer. Verwaltungsgerichtshof in der Entscheidungsformel des Urteils vom 27.07.1989 (Az: 20 B 81 D.1) wie folgt erkannt:

"VI. Zur Verbesserung des Nachtschutzes wird der Beklagte zu folgenden Regelungen verpflichtet:

....

1. In Nr. VI 1.2 des Planänderungsbeschlusses ist der zweite Halbsatz ab "bis 31.12.1995" zu streichen.
 2. In Nr. VI 1.3 des Planänderungsbeschlusses ist "24 Uhr" durch "23 Uhr" zu ersetzen; für Flüge, deren planmäßige Ankunfts- oder Abflugszeit am oder vom Flughafen München zwischen 22 und 23 Uhr Ortszeit liegt, kann der Beklagte die Regelung in Nr. VI 3.5 des Planänderungsbeschlusses für die Zeit bis 24 Uhr Ortszeit für entsprechend anwendbar erklären.
 3. In Nr. VI 3 des Planänderungsbeschlusses ist hinzufügen: "Die Beschränkungen der Ziffer 1.2 gelten jedoch für Flüge nach Ziffer 3.1 und 3.2".
 4. In Nr. VI des Planänderungsbeschlusses ist folgende Ziffer 5 hinzuzufügen: "Sämtliche Nachtflugbewegungen am Durchschnittstag einer Flugplanperiode dürfen 5 vom Hundert der Tagesbewegungen am Durchschnittstag der vorhergehenden Flugplanperiode derselben Saison nicht überschreiten."
3. Das Bundesverwaltungsgericht hat insoweit im Tenor des Revisionsurteils vom 29.01.1991 (Az: BVerwG 4 C 51.89) wie folgt entschieden:

"I.

1. Auf die Revisionen des Beklagten und der Beigeladenen.....wird das Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs vom 27. Juli 1989 in seiner Entscheidungsformel wie folgt aufgehoben:

.....

e) Nummer VI.2.....<Vorverlegung der nahezu bewegungsfreien Kernzeit von 24.00 auf 23.00 Uhr>

.....

2. Auf die Revisionen des Beklagten und der Beigeladenen.....wird das Urteil des Bayer. Verwaltungs-

...

gerichtshofs vom 27. Juli 1989 in seiner Entscheidungsformel Nummer VI.4.....<aktiver Nachtschutz, zusätzliches Lärmkontingent> aufgehoben;.....

Auf die Revisionen der Kläger..... wird der Änderungsplanfeststellungsbeschuß der Regierung von Oberbayern vom 07. Juni 1984, Auflage Nummer VI.1.4, unter Zurückweisung der Berufungen im übrigen aufgehoben und der Beklagte.....verpflichtet, über die von den Klägern geltend gemachten Planergänzungsansprüche unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden."

4. Die Planergänzungsanträge der Kläger (zu 2, 5, 8 bis 16 und 19 bis 23) zielten sämtlich auf eine Minimierung des Nachtflugbetriebs ab. Die Anträge reichten von der Ausdehnung der bewegungsfreien Zeit auf 22.00 Uhr bis 07.00 Uhr (völliges Nachtflugverbot) bis zu einem Höchstkontingent von 5 % der durchschnittlichen Tagesbewegungen. Dazwischen lagen zahlreiche individuelle Abstufungen und Hilfsanträge, welche die Hilfeleistungsflüge oder die Notlandungen oder ein bis zwei Postflüge oder ein festes Kontingent von maximal 10 bis 20 Flugbewegungen oder ein prozentuales Kontingent von 1 % bis 4 % oder die verspäteten Flüge oder eine Lärmbegrenzung auf 45 dB(A) im Rauminneren beinhalteten. In Ansehung der vom Bundesverwaltungsgericht zurückgewiesenen Revisionsanträge war im vorliegenden Ergänzungsbeschuß nur noch über die allgemeinen Planergänzungsanträge auf Reduzierung des Nachtflugaufkommens ("Höchstzahl") zu entscheiden.

C. Würdigung und Abwägung

Die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde beruht auf folgenden Erwägungen:

1. Das Bundesverwaltungsgericht hat in der Revisionsentscheidung festgestellt, daß die bisherige Auflage Nr. VI.1.4, die 28 (planbare) nächtliche Bewegungen für zulässig erklärte, deshalb als fehlerhaft aufzuheben sei, weil sie unter Hinzurechnung der von diesem Lärmkontingent nicht erfaßten Aus-

...

nahmen, insbesondere der Verspätungsflüge, zu einer wesentlich höheren Zahl, möglicherweise einer Verdoppelung führe. Es hat also ersichtlich nicht die Zahl von 28 Nachtflugbewegungen, sondern deren Summierung mit den sonstigen Nachtflügen beanstandet. Da die Planfeststellungsbehörde selbst die Zahl von 38 Nachtflugbewegungen erkennbar als absolute Höchstgrenze verwendet habe, sei die Regelung nicht stimmig und deshalb abwägungsfehlerhaft und rechtswidrig. Es verpflichtet deshalb die Planfeststellungsbehörde, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Revisionsgerichts insoweit erneut zu entscheiden.

Als diese neue Entscheidung prägende Rechtsauffassung ist dem Revisionsurteil insbesondere zu entnehmen, daß

die von der Planfeststellung vorgegebene Höchstzahl von 38 Bewegungen in der Nacht nicht die vollständige Deckung des Flugbedarfs, sondern einen am Schutzgedanken orientierten und damit entsprechend reduzierten angemessenen Nachtflugbedarf darstellt,

ein völliges Nachtflugverbot mit der Widmung des Vorhabens als internationaler Großflughafen nicht zu vereinbaren ist,

die in der Tat schwer voraussehbaren verspäteten Flüge dem Lärmkontingent hinzuzurechnen sind.

2. Die vom Bundesverwaltungsgericht verfügte Aufhebung der Nachtschutzregelung in Verbindung mit der Verpflichtung zur Neubescheidung unter Beachtung der Rechtsauffassung des Revisionsgerichts kann nicht als Auftrag verstanden werden, über die Fragen des Nachtflugs ein neues verselbständigttes Verwaltungsverfahren zu führen. Das Revisionsgericht hat nämlich nur die von der Planfeststellungsbehörde getroffene Schlußfolgerung aus dem Verfahren beanstandet, weil sie - unter Einbeziehung tatrichterlicher Annahmen über die Höhe des Verspätungskontingents - keine Problembewältigung gewährte.

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob sich dennoch neue Tatbestandsermittlungen aufdrängen, die statt einer

...

Neugestaltung der rechtlichen Schlußfolgerungen des bisherigen Verfahrens unter Einbeziehung der Rechtsauffassung des Revisionsgerichts ein teilweise neues Verfahren notwendig gemacht hätten. Für eine solche neue Tatbestandsermittlung sprachen ein weltweit ansteigender Luftverkehr, die zwischenzeitlich erfolgte Einbeziehung der neuen Bundesländer in das deutsche Luftverkehrsnetz mit erhöhtem Bedarf von Tagesrandflügen und der Fortschritt der lärmtechnischen Entwicklung modernsten Fluggeräts, das auch noch die Lärmgrenzwerte des Anhangs 16 Kap. 3 zum ICAO-Abkommen merklich unterschreitet.

Da sich andererseits sowohl in der Erwartungshaltung der Bevölkerung als auch in einigen wissenschaftlichen Äußerungen Tendenzen in Richtung auf weitere Verstärkung des Lärmschutzes zeigen, die allerdings den im Planfeststellungsverfahren und den nachfolgenden Gerichtsverfahren umfassend erhobenen Stand der Wissenschaft nicht in Frage stellen, erscheint es der Planfeststellungsbehörde noch gerechtfertigt, ihrer neuen Verbescheidung die Erkenntnisse und Prognosen der bisherigen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren - ohne zusätzliches neues Verwaltungsverfahren - zugrunde zu legen. Neue Sachverhaltsermittlungen und neue Verfahrensbeteiligungen waren deshalb entbehrlich.

- 3.1 Wiewohl die Planfeststellungsbehörde nach der bisherigen Nachtschutzregelung durchaus Möglichkeiten gesehen hat, die über das planbare Kontingent von 28 Nachtflügen hinausgehenden Verspätungs-, Post- und sonstigen Flüge deutlich unter der tatrichterlich ermittelten Zahl von 56 zu halten, ist sie an die Rechtsauffassung des Revisionsgerichts gebunden.

Sie beurteilt deshalb erneut den Bedarf für geplante Nachtflüge schon bei Beginn des Flugbetriebs - mit steigender Tendenz - auf 25 - 30 Starts und Landungen. Dabei wurde dem Bedarf für nächtliche Flüge zu Zielen, die in etwa zwei Stunden erreicht werden können nur ein geringeres Gewicht beigemessen, da ein Ausweichen auf andere Stunden leichter möglich erscheint. Mit der Festlegung auf bis zu 28 geplante Nachtflugbewegungen wird somit nur ein Mindestgerüst der Tagesrandverbindungen zugelassen, das jedoch wegen der Beschränkung auf insgesamt 38 nächtliche Flugbewegungen nur

...

in Ausnahmefällen überhaupt ausgeschöpft werden kann. Der planfestgestellte Flughafen wird mit der nunmehr noch weiter eingeschränkten Nachtflugregelung den Mindestbedarf an nächtlichen Flügen gerade noch befriedigen und somit seine Funktion als internationaler Flughafen noch sicherstellen können. Beschränkungen, die sich in ihrer Härte für die internationalen Flugverbindungen mit zunehmender Auslastung des Flughafens noch verstärken werden, müssen in der dichtbesiedelten Bundesrepublik, die für ihre Bürger ein international sehr hohes Maß an Immissions- und Lärmschutz gewährt, hingenommen werden.

Die schon in der aufgehobenen Nachtflugregelung festgelegten bis zu 28 planbaren nächtlichen Flugbewegungen und die darin enthaltenen Wertungen der Planfeststellungsbehörde wurden vom Bundesverwaltungsgericht - abgesehen von der Höchstzahl - im wesentlichen bestätigt, ohne daß die Planfeststellungsbehörde hierdurch gehindert wäre, bei der Neufassung noch zusätzliche Restriktionen des Nachtfluges festzulegen. Die grundsätzliche Akzeptanz der schon bisher getroffenen Nachtflugregelungen - abgesehen von der Höchstzahl - schließt nach den Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts zum Problem des Nachtschutzes in Abschnitt II der Revisionsentscheidung (Seite 97 bis 131) auch die Annahmen der Regierung von Oberbayern in Bezug auf die Zumutbarkeit von (begrenztem) Nachtfluglärm in medizinisch-psychologisch-soziologischer Hinsicht ein.

Sowohl gegenüber der Flughafenbetreiberin als auch gegenüber der betroffenen Bevölkerung sind nach der Gesamtschau des Revisionsgerichts die Zulassung eines deutlich eingeschränkten aber dennoch nicht unerheblichen Nachtflugbetriebes, die Zulassung von Ausnahmeflügen, die Festlegung der Kernzeit von 24.00 Uhr bis 05.00 Uhr, jeweils bei Gewährleistung eines Schutzziels von nicht mehr als 55 dB(A) Fluglärm im Rauminnern, rechtmäßig.

- 3.2 Die durch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts notwendig gewordene Neufassung der Nachtflugregelung räumt jedoch nicht nur die Bedenken des Revisionsgerichts aus, sondern verstärkt den Nachtschutz der Anwohner dadurch,

daß einschließlich der Postflüge und verspäteter Flüge die Höchstzahl pro Nacht auf 38 Bewegungen festgelegt wird,

daß diese Höchstzahl nicht auf einen Durchschnittstag mit der Möglichkeit des Ausgleichs niedrigerer Bewegungszahlen durch höhere Bewegungszahlen an einem anderen Tag bezogen, sondern für jeden einzelnen Tag festgeschrieben ist,

daß die Einbeziehung der Verspätungsflüge in die Höchstzahl von 38 Bewegungen wegen der nicht sicheren Voraussehbarkeit solcher Verspätungen dazu zwingen kann, die Abwicklung der realistisch erwartbaren Verspätungsflüge durch eine Reduzierung der an sich zugelassenen Höchstzahl von 28 planmäßigen Flügen auf deutlich darunter liegende Bewegungszahlen zu gewährleisten,

daß nächtliche Starts zwischen 23.00 Uhr und 24.00 Uhr und Starts zu Flügen zu europäischen und innerdeutschen Zielen zwischen 22.00 Uhr und 24.00 Uhr nur noch bei Vorliegen eines besonderen Verkehrsinteresses geplant werden dürfen mit der Folge, daß in diesen Stunden - abgesehen von Verspätungen im Rahmen des Gesamtkontingents - überwiegend nur noch die leiseren Landungen zulässig sind,

daß nunmehr schon ab Betriebsbeginn und nicht erst nach dem 31.12.1995 für geplante Nachtflüge nur die leiseren, die Lärmgrenzwerte des Anhangs 16 Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen nicht überschreitenden Luftfahrzeuge eingesetzt werden dürfen.

Auszunehmen von diesen restriktiven Nachtschutzregelungen waren nur die zahlenmäßig nicht vorhersehbaren und durch nicht planbare Zwangslagen bestimmten Ausnahmen wie akute Hilfeleistungsflüge und Notlandungen oder sonstige, jeweils auf ihre unabdingbare Notwendigkeit zu überprüfenden Einzelfälle.

Verspätete Flüge, die in dem Kontingent von insgesamt 38 Nachtflügen nicht untergebracht werden können, müssen in

...

Zukunft deshalb grundsätzlich abgewiesen werden. Die dadurch bedingten Störungen des Luftverkehrs durch nächtliche Flugumleitungen und die Nachteile für die Passagiere sind im Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor Nachtfluglärm hinzunehmen.

Soweit in die Nachtflugzeit hineinreichende verspätete Flüge realistischerweise zu erwarten sind, kann und muß einer solchen Abweisung nächtlicher Flüge vorbeugend dadurch begegnet werden,

daß die Zahl von 28 zulässigen geplanten Nachtflugbewegungen bei der Flugplankoordination nicht ausgeschöpft wird

oder

Starts und Landungen, die knapp vor 22.00 Uhr geplant sind, zahlenmäßig reduziert werden

oder

solche Starts und Landungen auf einen größeren zeitlichen Abstand vor 22.00 Uhr vorverlegt werden.

4. Die Neufassung der Nachtflugregelung beruht auf § 8 Abs. 1 LuftVG.

Die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 10 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten im Planfeststellungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz (BayRS 960-1-2-W) und Art. 3 Abs. 1 BayVwVfG.

5. Die Auflage des Revisionsgerichts an die Planfeststellungsbehörde, über die Nachtflugregelung neu zu entscheiden, kann zunächst nur Bindungswirkung zwischen den Prozeßbeteiligten haben. Aus diesem Grunde hat die Planfeststellungsbehörde die vorliegenden Neugestaltung der Nachtflugregelung nur den Prozeßbeteiligten zugestellt.

Die vom Bundesverwaltungsgericht geforderte weitere Eingrenzung des Nachtflugs zugunsten der Kläger des Musterverfahrens kommt, da es nur einen einheitlich gestalteten Nachtflug geben kann, auch den übrigen vom nächtlichen Fluglärm Betroffenen zugute. Damit diese aber nicht weiter mit der bisherigen - nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts

...

lärmungünstigeren - Nachtflugregelung konfrontiert bleiben, ist die neue Regelung in einem weiteren Schritt auch denjenigen Beteiligten bekanntzugeben, die von der bisherigen Nachtflugregelung betroffen oder berührt sind. Da es sich dabei um eine die Lärmbeeinträchtigungen verringernde Nachtflugregelung handelt, können Rechte oder Belange der vom Nachtflug Betroffenen nicht berührt sein. Ein erneutes Anhörverfahren für diese neue Verbescheidung mit begünstigender Wirkung ist deshalb nicht geboten (Art. 28 BayVwVfG (BayRS 2010-1-I)).

6. Die Kostenentscheidung beruht auf § 8 Abs. 1 VwKostG.

7. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ergeht gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO.

Im Hinblick auf die im Mai 1992 geplante Inbetriebnahme des neuen Flughafens liegt es im öffentlichen Verkehrsinteresse und auch im überwiegenden Interesse der FMG als Unternehmerin, daß hinsichtlich der Verbindlichkeit des Nachtflugkontingents unbeschadet evtl. Rechtsbehelfe frühzeitige Planungsklarheit herrscht, so daß die Luftfahrtunternehmen ihre Planungen aufstellen und die entsprechenden Zahlen noch im Herbst dieses Jahres in die Flugplankoordinierungskonferenz für den Sommerflugplan 1992 einbringen können. Außerdem liegt es auch im Lärmschutzinteresse der Bewohner des Flughafenumlands, daß sich die FMG sowie die Luftfahrtunternehmen sobald wie möglich auf die neue Kontingentierungssituation einstellen und die erforderlichen Vorkehrungen für einen reibungslosen Übergang treffen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann Klage erhoben werden. Die Klage muß innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Bescheids schriftlich beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof München, Ludwigstraße 23, 8000 München 34, erhoben werden. Die Klage muß den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden, ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

I.A.

Frhr. v. Papius
Ltd. Regierungsdirektor