

**In dem Verfahren  
über  
die Verfassungsbeschwerde**

1. des Herrn B...,
2. der Frau B...,
3. des Herrn G...,
4. der Frau G...,
5. des Herrn Dr. K...,
6. der Frau Dr. K...,

- Bevollmächtigte: 1. Anwaltskanzlei Zuck,  
Vaihinger Markt 3, 70563 Stuttgart,  
2. Rechtsanwälte Malmendier Partners,  
Kurfürstendamm 213, 10719 Berlin -

gegen a) das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 31. Juli 2012 - BVerwG  
4 A 7001.11, 4 A 7002.11 und 4 A 7003.11 -,  
b) den Bescheid des Landes Brandenburg Ministerium für Infrastruktur  
und Landwirtschaft vom 21. Februar 2011 - 44.8-6441/1/201-180 -

hat die 2. Kammer des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts durch

den Richter Eichberger  
und die Richterinnen Baer,  
Britz

gemäß § 93b in Verbindung mit § 93a BVerfGG in der Fassung der Bekanntma-  
chung  
vom 11. August 1993 (BGBl I S. 1473) am 24. Oktober 2017 einstimmig beschlos-  
sen:

## **Die Verfassungsbeschwerde wird nicht zur Entscheidung angenommen.**

### **G r ü n d e :**

Die Verfassungsbeschwerde betrifft ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, mit dem eine Klage abgewiesen wurde, die im Hauptantrag auf Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und im Hilfsantrag auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um ein Verbot des unabhängigen Parallelbetriebs beider Start- und Landebahnen gerichtet war. Hintergrund der Verfassungsbeschwerde ist das absehbare Abweichen der angekündigten von der im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Flugroute.

1

#### **I.**

1. a) Der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 sieht, auf der Grundlage des Landesentwicklungsplans Flughafenstandort (GVBl. Bbg. II 2003 S. 594; GVBl. Bln 2003 S. 521) der Länder Brandenburg und Berlin, den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum Großflughafen Berlin Brandenburg mit zwei parallelen Start- und Landebahnen vor. In dem Planfeststellungsbeschluss legt die Planfeststellungsbehörde dar, dass die Herstellung eines unabhängig benutzbaren Parallelbahnsystems ein wesentlicher Grund für den Ausbau des Flughafens sei. Um das den Planungen zugrunde liegende Verkehrsaufkommen von 360.000 Flugbewegungen im Jahr bewältigen zu können, sei es erforderlich, dass die beiden Bahnen unabhängig voneinander betrieben werden könnten (Planfeststellungsbeschluss, S. 336 Abs. 1, 409 Abs. 5). Weiter weist der Planfeststellungsbeschluss darauf hin, dass die Flugrouten in einem separaten Verfahren festgesetzt würden. Die dem Datenerfassungssystem (DES) zugrunde gelegten Flugrouten bezeichnet er als „durchaus plausible und auch hinreichend konkrete Grundlage“ für die Ermittlung der Auswirkungen des Ausbauvorhabens (Planfeststellungsbeschluss, S. 414).

2

b) In einer von der Planfeststellungsbehörde eingerichteten Arbeitsgruppe, an der die Deutsche Flugsicherung (DFS) und die Projektplanungsgesellschaft (PPS) beteiligt waren, sollten zur Ermittlung der Auswirkungen des Flugbetriebs die erst kurz vor der Inbetriebnahme des Flugplatzes erfolgende Festlegung der An- und Abflugverfahren mit den der Flughafenplanung zugrunde zu legenden Prognosen der An- und Abflugrouten in Einklang gebracht werden. Nach deren Ergebnis sollten die Abflugrouten in beide Betriebsrichtungen zunächst mehrere Kilometer parallel in gerader Verlängerung der jeweiligen Bahnen verlaufen. Die DFS ging bei dieser Grobplanung, ohne hierauf ausdrücklich hinzuweisen, davon aus, dass die beiden Bahnen des Flugplatzes nicht unabhängig voneinander genutzt werden sollten. Die PPS berechnete auf dieser Grundlage die Streckengeometrie für das DES. Im weiteren Verlauf teilte die DFS der Arbeitsgruppe mit, dass die gleichzeitige unabhängige Durchführung von Instrumentenflug-Abflügen (Instrument Flight Rules - IFR-Abflügen) von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz des Abflugkurses von min-

3

destens 15° erfordere. Ebenso müssten die Abflugrouten um mindestens 30° von den Fehlanflugkursen der jeweils anderen Piste abweichen. Gleichwohl erstellte die PPS die Planunterlagen auf der Grundlage paralleler Abflugrouten.

Im Anhörungsverfahren wies die DFS darauf hin, dass zur Gewährleistung gleichzeitiger Abflüge von beiden Pisten generell eine Divergenz der Abflugwege von 15° erforderlich wäre. Weiter wies sie darauf hin, dass die Flugverfahren nicht Gegenstand einer Planfeststellung seien, sondern jederzeit optimiert werden könnten. Die Festlegung der für die Inbetriebnahme des neuen Bahnsystems notwendigen Flugverfahren werde erst kurz vor Betriebsaufnahme erfolgen.

4

Die Planfeststellungsbehörde legte die Schutz- und Entschädigungsgebiete auf der Grundlage der hinsichtlich der Start- und Landebahnen und der prognostizierten Flugrouten unveränderten Planunterlagen ebenso fest, wie sie auf dieser Grundlage die Gebiete bestimmte, in denen die Planunterlagen ausgelegt wurden. Sie behielt sich vor, bei geänderten An- und Abflugverfahren die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu auszuweisen, wenn sich der Dauerschallpegel an der äußersten Grenze des Schutzgebietes an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändere (Planfeststellungsbeschluss, S. 110).

5

c) Die Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer sind Eigentümer selbstgenutzter Wohngrundstücke. Die Grundstücke der Beschwerdeführer zu 1 und 2 und der Beschwerdeführer zu 5 und 6 liegen jeweils in Zeuthen, zirka 7,5 bzw. 9 Kilometer östlich der Mitte der Südbahn. Das Grundstück der Beschwerdeführer zu 3 und 4 liegt in Mahlow, etwa 7,5 km westlich der Mitte der Nordbahn.

6

Nach der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Abflugroutenprognose waren die Beschwerdeführer nicht von unzumutbarem Fluglärm betroffen. Ihre Grundstücke lagen außerhalb der entsprechenden Schutz- und Entschädigungsgebiete, da es bei den zugrunde gelegten geraden Abflugrouten bei Westwindwetterlagen zu keinem Überfliegen ihrer Grundstücke in geringer Höhe unmittelbar nach dem Start kommen sollte.

7

Nachdem die DFS im September 2010 eine neue Flugroutenplanung vorgestellt hatte, nach der die von der Nordbahn startenden Flugzeuge in Betriebsrichtung Westen um erheblich mehr als 15° abknicken und Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow überfliegen sollten und die Abflüge von der Südbahn in beiden Betriebsrichtungen um etwa 15° nach Süden abknicken sollten, beantragten die Beschwerdeführer mit Schreiben vom 15. Dezember 2010 bei der Planfeststellungsbehörde die Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2004, hilfsweise den unabhängigen Parallelbetrieb im Wege der Planergänzung zu untersagen.

8

d) Gegen die Ablehnung des Antrages erhoben die Beschwerdeführer Klage zum Bundesverwaltungsgericht und beantragten im Hauptantrag die Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und im Hilfsantrag die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um

9

ein Verbot des unabhängigen Parallelbetriebs beider Start- und Landebahnen.

2. Das Bundesverwaltungsgericht wies die Klage der Beschwerdeführer ab. 10

a) Der auf Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses gerichtete Hauptantrag sei zulässig, aber unbegründet. Der Rücknahmeanspruch könne nicht weiter gehen als der Aufhebungsanspruch bei fristgemäßer Anfechtung; die Planerhaltungsvorschriften modifizierten auch den Rücknahmeanspruch. In diesem Sinne weise der Planfeststellungsbeschluss keinen Rechtsfehler auf, der gemäß § 1 Abs. 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 48 Abs. 1 Satz 1 VwVfG zu einem Anspruch auf Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses oder zu einem Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Planfeststellungsbehörde führe. 11

aa) Zwar leide der Planfeststellungsbeschluss an einem Fehler bei der Öffentlichkeitsbeteiligung und bei der Abgrenzung des Untersuchungsraums Mensch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese Fehler seien aber offensichtlich nicht auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen. 12

(1) Die genaue Abgrenzung des Auslegungsgebiets könne offenbleiben, weil nach § 10 Abs. 8 Satz 2 Hs. 2 LuftVG, § 1 VwVfGBbg in Verbindung mit § 46 VwVfG die Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses nicht allein wegen einer Verletzung von Verfahrensvorschriften beansprucht werden könne, wenn offensichtlich sei, dass die Verletzung die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst habe. Ergebnisrelevanz in diesem Sinne liege vor, wenn nach den Umständen des Falles die konkrete Möglichkeit bestehe, dass ohne den Verfahrensfehler eine andere Entscheidung getroffen worden wäre; die nur abstrakte Möglichkeit einer anderen Entscheidung genüge nicht. 13

Ausgehend von dem Abwägungskonzept, das dem Landesentwicklungsplan und der Zulassung des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 zugrunde liege, und der im Planfeststellungsverfahren erfolgten Beteiligung der Öffentlichkeit, könne ausgeschlossen werden, dass der Ausbau des Flughafens nach einer Beteiligung der Öffentlichkeit in den bei Vermeidung des Fehlers zusätzlich in Betracht kommenden Gemeinden nicht zugelassen worden wäre oder die Abwägung der in Betracht kommenden Bahnkonfigurationen zu einem anderen Ergebnis geführt hätte. 14

(2) Die Anhörung der Beschwerdeführer sei hingegen nicht zu beanstanden. In ihren Wohnortgemeinden sei der Plan ordnungsgemäß ausgelegt worden. Die ausgelegten Planunterlagen hätten auch die erforderliche Anstoßwirkung entfaltet. Die ausgelegten Unterlagen müssten geeignet sein, den potentiell Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen. Sie müssten Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umwelteinwirkungen des Vorhabens betroffen werden könnten (§ 9 Abs. 3 Satz 3 UVPG). Die ausgelegten Unterlagen genügten diesen Anforderungen. Die Möglichkeit, durch den Flugbetrieb abwägungserheblich betroffen zu werden, habe sich aus der Lage der 15

Grundstücke der Beschwerdeführer im Verhältnis zu den Start- und Landebahnen und den für die Grobplanung der Flugrouten dargestellten Lärmkonturen ergeben. Dass die Flugverfahren anders würden festgelegt werden können, habe sich unabhängig von den Anforderungen an die Abflugrouten bei unabhängigem Bahnbetrieb aus der Rechtslage ergeben. Die Flugverfahren seien nicht Gegenstand der Planfeststellung. Ein Hinweis hierauf wäre allerdings wünschenswert gewesen; er hätte Fehlvorstellungen der Betroffenen vermeiden können. Die Rechtslage hätte den Beschwerdeführern allerdings auch ohne einen solchen Hinweis bekannt sein müssen.

(3) Die Umweltverträglichkeitsprüfung leide an einem weiteren Fehler, der für die materielle Rechtsposition der Kläger hätte relevant sein können. Der Untersuchungsraum Mensch habe für die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens nicht auf der Grundlage der Grobplanung der Flugrouten abgegrenzt werden dürfen. Er hätte den gesamten räumlichen Bereich umfassen müssen, in dem abwägungserhebliche Beeinträchtigungen möglich seien, jedenfalls aber den 15°-Toleranzbereich. 16

Dieser Fehler sei aber für die Zulassung des Vorhabens am Standort Schönefeld nicht kausal geworden. Es könne ausgeschlossen werden, dass die Einbeziehung des 15°-Toleranzbereichs das Gewicht des Schutzguts Mensch abwägungserheblich verändert hätte. 17

bb) Der Planfeststellungsbeschluss leide nicht an einem Abwägungsfehler, der bei rechtzeitiger Anfechtung zu einem Aufhebungsanspruch der Beschwerdeführer geführt hätte. 18

Die für den abhängigen geraden Parallelbetrieb erstellte Grobplanung der Flugverfahren sei sowohl für die Wahl des Flughafenstandorts auf der Ebene der Landesplanung als auch für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über die Zulassung des Vorhabens am Standort Schönefeld ausreichend gewesen, um die Lärmbetroffenheiten auch bei unabhängigem Bahnbetrieb abzuschätzen. Das Festhalten des Beklagten an dieser Grobplanung beruhe auch nicht auf sachfremden Erwägungen. 19

(1) Die Planfeststellungsbehörde müsse nicht alle realistischerweise in Betracht kommenden Flugrouten auf die zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen untersuchen. Sie könne sich auf die Betrachtung bestimmter Flugrouten beschränken (Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 13. Oktober 2011 - 4 A 4001.10 -, BVerwGE 141, 1 <46 Rn. 147>). Allerdings müsse der Planfeststellungsbeschluss die von dem Planvorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme bewältigen. Hierzu sei er nur in der Lage, wenn die prognostische Flugroutenplanung Art und Ausmaß der zu erwartenden Betroffenheiten in der für die Abwägung relevanten Größenordnung realistisch abbilde (Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2012 - 4 A 5000.10 u.a. -). Hiervon ausgehend sei die Abwägung des Beklagten nicht zu beanstanden. Der Beklagte habe zwar bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens nicht davon ausgehen dürfen, dass die DFS für den unabhängigem Bahnbetrieb parallele Abflugstrecken planen würde. Er habe auch nicht von einem abhängigen Bahnbetrieb ausgehen dürfen (Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 13. Oktober 2011 - 4 A 20

4001.10 -, BVerwGE 141, 1 <50 f. Rn. 155>). Für die Frage, ob das Vorhaben am Standort Schönefeld zugelassen werden könne, sei die für den abhängigen Bahnbetrieb erstellte Grobplanung der An- und Abflugrouten jedoch ausreichend gewesen, um die Lärmbetroffenheiten auch bei unabhängigem Bahnbetrieb abzuschätzen.

Schließlich gehe auch der Einwand der Kläger fehl, die Standortentscheidung sei schon deshalb fehlerhaft, weil es an einem fehlerfreien Lärmschutzkonzept mangle. Etwaige Fehler des Lärmschutzkonzepts würden die Rechtmäßigkeit der Standortentscheidung nicht infrage stellen. Die Kläger hätten, soweit sie durch den Mangel des Lärmschutzkonzepts in eigenen Rechten verletzt seien, lediglich einen Anspruch darauf, dass dieser Mangel behoben werde. In der Regel genüge hierfür eine Planergänzung.

21

(2) Das Festhalten des Beklagten an der Grobplanung der DFS vom März 1998 habe auch nicht auf sachfremden Erwägungen beruht. Die Planfeststellungsbehörde habe nicht mit Sicherheit voraussehen können, welche Anforderungen ein mit der Kontrolle des Planfeststellungsbeschlusses befasstes Gericht an die Genauigkeit einer Flugroutenprognose stellen würde. Dass andere Flugrouten als prognostiziert festgelegt werden würden, hätte sich allerdings auch dadurch nicht ausschließen lassen. Dass sich die Grundlagen der Abwägung bei gleichbleibenden Anflugrouten aber um mindestens 15° divergierenden und bis zu 15° abknickenden Abflugrouten nicht wesentlich ändern würden, sei aufgrund der Siedlungsstrukturen in der Umgebung des Flughafens bereits damals erkennbar gewesen. Ausgehend hiervon sei es jedenfalls vertretbar gewesen, das Risiko einzugehen und an der bisherigen Grobplanung festzuhalten.

22

(3) Es könne ausgeschlossen werden, dass das Untersuchungsverfahren für die Analyse der möglichen Bahnkonfigurationen (Achsabstand zwischen 1.600 und 2.300 m; Bahnversatz zwischen 800 und 1800 m) bei Berücksichtigung des 15°-Erfordernisses auf Achsabstände so weit über 2300 m hinaus erweitert worden wäre, dass ein unabhängiger Bahnbetrieb ohne Einhaltung des 15°-Erfordernisses möglich gewesen wäre, weil dann topographische Hindernisse aufgetreten wären.

23

(4) Die Planfeststellungsbehörde müsse bei ihrer Abwägung auch die Möglichkeit in Betracht ziehen, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) von der Grobplanung abweichende Flugverfahren festlege. Aus derartigen Flugverfahren könnten sich Konflikte ergeben, die der Planfeststellungsbeschluss, soweit dies nicht bereits auf der Ebene der Landesplanung geschehen sei, vorab bewältigen müsse. Hierzu sei es erforderlich, die gesamte Umgebung des Flughafens, die von dem abwägungserheblichen Lärm betroffen werden könnte, in den Blick zu nehmen. Eine von bestimmten Flugrouten ausgehende Ermittlung der Lärmbetroffenheit sei allerdings in aller Regel nicht erforderlich. Denn für die Konfliktbewältigung genüge es, sicherzustellen, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren die Zulassung des Vorhabens an dem vorgegebenen Standort mit der festgelegten Bahnkonfiguration nicht nachträglich als unabgewogen erscheinen lasse. Wenn die Prognose der An-

24

und Abflugverfahren mit dem BAF oder der DFS abgestimmt sei (Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 13. Oktober 2011 - 4 A 4001.10 -, BVerwGE 141, 1 <48> Rn. 151), dürfe die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich davon ausgehen, dass das BAF Flugverfahren festlegen werde, die Art und Ausmaß der im Planfeststellungsverfahren ermittelten Betroffenheiten nicht wesentlich überstiegen.

b) Der Hilfsantrag sei unbegründet. Die Beschwerdeführer könnten nicht verlangen, dass die Planfeststellungsbehörde die Nutzung der beiden Start- und Landebahnen für einen unabhängigen Parallelbetrieb untersage. Für die Kläger der Verfahren BVerwG 4 A 7001.11 und 7003.11 dürfte damit eine Anpassung der Schutzgebiete für die Konfliktbewältigung ausreichend sein. Die Lärmbetroffenheit der Kläger des Verfahrens BVerwG 4 A 7002.11 dürfte sich durch die festgelegte, zunächst geradlinige in Verlängerung der Nordbahn verlaufende Route für Abflüge in Betriebsrichtung Westen gegenüber der Prognose auf der Grundlage der Grobplanung nicht verändert haben.

25

Ob nach A II 5.1.9.1 Nr. 1 Satz 1 Planfeststellungsbeschluss auch Umstände, die bereits bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu seiner Rechtswidrigkeit geführt hätten, eine nachträgliche Anordnung rechtfertigen könnten, könne offenbleiben. Selbst wenn dies der Fall wäre, müsste der Hilfsantrag ohne Erfolg bleiben, denn die Zulassung des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 sei auch ohne eine Untersagung des unabhängigen Teilbetriebs der beiden Start- und Landebahnen rechtmäßig; die Zulassungsentscheidung leide nicht an dem von den Klägern geltend gemachten Widerspruch. Unter Berücksichtigung eines Toleranzbereichs von um bis zu 15° nach Norden oder nach Süden abknickenden Abflugrouten sei die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte Grobplanung der An- und Abflugrouten mit einem unabhängigen Betrieb beider Bahnen vereinbar. Die geradlinigen Abflugrouten seien geeignet gewesen, auch für den unabhängigen Bahnbetrieb die innerhalb des Toleranzbereichs möglichen Lärmbetroffenheiten in der für die Abwägung relevanten Größenordnung realistisch abzubilden.

26

3. Mit ihrer Verfassungsbeschwerde rügen die Beschwerdeführer eine Verletzung ihrer Rechte aus Art. 14 Abs. 1, Art. 2 Abs. 2 Satz 1, Art. 3 Abs.1, Art. 19 Abs. 4 und Art. 103 Abs. 1 GG.

27

a) Das Bundesverwaltungsgericht habe ihre Grundrechte aus Art. 14 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verletzt, indem es die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses bejaht habe, obwohl ein nicht gerechtfertigter Eingriff vorliege. Lege man der Planfeststellung nur eine Flugroute zugrunde, könne die Planfeststellungsbehörde nur einen Ausschnitt der tatsächlichen Betroffenheiten individualisiert ermitteln. Betroffenheiten, die bei anderen Flugrouten entstünden, würden nur repräsentativ bestimmt. Dies verstoße gegen den Grundsatz, dass Grundrechtsschutz Individualrechtsschutz sei.

28

b) Indem das Bundesverwaltungsgericht die Standortentscheidung für den Ausbau des Flughafens gebilligt habe, obwohl es festgestellt habe, dass sowohl die Planfest-

29

stellungsbehörde als auch die Flughafengesellschaft gewusst hätten, dass die DFS abknickende Flugrouten verlangen würde und die Anhörung und Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage der fehlerhaften Flugroutenprognose durchgeführt worden sei, verletze es die Grundrechte der Beschwerdeführer aus Art. 14 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 Satz 1, Art. 3 Abs. 1 GG in Verbindung mit dem verfassungsrechtlichen Abwägungsgebot. Die Planfeststellungsbehörde habe aus sachfremden Gründen an den offensichtlich fehlerhaften und eindeutig widerlegbaren Flugroutenprognosen festgehalten und das Bundesverwaltungsgericht habe diesen Sachverhalt in willkürlicher Weise gewürdigt und darauf abgestellt, dass das Festhalten an der Prognose aus rechtlichen - von der Planfeststellungsbehörde jedoch niemals angestellten - Erwägungen zulässig gewesen sei.

c) Durch die Auslegung der Fehlerunbeachtlichkeitsregeln durch das Bundesverwaltungsgericht in Hinblick auf das fehlerhaft gewählte Auslegungsgebiet und die fehlerhafte Umweltverträglichkeitsprüfung verkenne dieses die Reichweite der verfahrensrechtlichen Komponente der Grundrechte der Beschwerdeführer und zugleich die Anforderungen an den fachgerichtlich zu leistenden effektiven Rechtsschutz. Die Auslegung der Vorschrift des § 46 VwVfG verletze die Grundrechte der Betroffenen, denn der formelle Rechtsverstoß sei so gravierend gewesen, dass er den Grundrechtsschutz durch Verfahren aushöhle. Es sei unverhältnismäßig, vorsätzlich herbeigeführte Fehler für unbeachtlich zu erklären. Dies führe zugleich zu der Verletzung des Grundrechts auf effektiven Rechtsschutz.

30

d) Indem erst das Bundesverwaltungsgericht - und nicht bereits die Planfeststellungsbehörde - prüfe, ob die betroffene Siedlungsstruktur bei abknickenden Flugrouten mit der Siedlungsstruktur bei geraden Abflugrouten vergleichbar sei, verletze es die Grundrechte der Beschwerdeführer aus Art. 14 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 2 Satz 1, Art. 3 Abs. 1 GG in Verbindung mit dem verfassungsrechtlichen Abwägungsgebot und zugleich das Recht der Beschwerdeführer auf effektiven Rechtsschutz, Art. 19 Abs. 4 GG. Das Bundesverwaltungsgericht habe mit seinem Urteil die Planungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde ersetzt, denn es habe einen ausschlaggebenden Teil der Planungsentscheidung selbst getroffen, indem es alle Schritte des Abwägungsvorgangs selbst erstmalig vollzogen habe. Dadurch habe das Bundesverwaltungsgericht auch das Recht der Beschwerdeführer auf effektiven Rechtsschutz verletzt. Das Gericht habe nur die Aufgabe, die Abwägungsentscheidung zu überprüfen, nicht hingegen kompetenzwidrig Exekutiventscheidungen nachzuholen.

31

## II.

Die Verfassungsbeschwerde ist nicht zur Entscheidung anzunehmen. Sie erfüllt nicht die Annahmeveraussetzungen des § 93a Abs. 2 BVerfGG. Ihr kommt weder grundsätzliche Bedeutung zu, noch ist ihre Annahme zur Durchsetzung der Grundrechte der Beschwerdeführer geboten. Sie hat keine Aussicht auf Erfolg.

32

Die im Fachrecht vorgesehene Trennung von Planung des Flughafenstandorts und Festlegung der Flugverfahren verletzt die Beschwerdeführerinnen und Beschwerde-

33



fürer nicht in ihrem Eigentumsgrundrecht und der darin eingeschlossenen Garantie auf effektiven Rechtsschutz (1). Auch das angegriffene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ist mit diesen Garantien vereinbar, soweit es eine Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 20. Oktober 2009 im Ergebnis ablehnt, weil der Rücknahmeanspruch nicht weiter gehen könne als ein Anfechtungsaufhebungsanspruch und dieser wegen Unbeachtlichkeit in Bezug auf etwaige Verfahrensfehler und wegen der Unbegründetheit der Angriffe gegen das materielle Abwägungsergebnis erfolglos bleiben müsse (2a und 2c). Soweit das Bundesverwaltungsgericht die Anstoßfunktion der Auslegung der Planunterlagen gegenüber den Beschwerdeführern bejaht hat, ist die Annahme der Verfassungsbeschwerde jedenfalls nicht angezeigt (2b). Die Angriffe der Verfassungsbeschwerde gegen die Abweisung des Hauptantrags der Klage, soweit sie gegen den Bescheid des Landes Brandenburg vom 21. April 2011 gerichtet ist, und gegen die Ablehnung des Hilfsantrags sind unzulässig (3).

1. Die fachrechtliche Ausgestaltung der Flughafenplanung im weiteren Sinne in zwei eigenständige Teile, die Planfeststellung des Flughafens einerseits und die Festlegung der Flugrouten andererseits, trägt der im Grundrecht auf Eigentum (Art. 14 GG) verankerten Gewährleistung effektiven Rechtsschutzes (Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG) hinreichend Rechnung. 34

Die Gewährleistung effektiven Rechtsschutzes stellt ein wesentliches Element der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG dar (BVerfGE 134, 242 <299 Rn. 190>). Der Rechtsschutz darf nicht durch die Ausgestaltung des zur Beeinträchtigung des Eigentums führenden Verwaltungsverfahrens unmöglich gemacht, unzumutbar erschwert oder faktisch entwertet werden (BVerfGE 134, 242 <299 Rn. 191>). 35

In diesem Rahmen hat der Gesetzgeber bei der Gestaltung des Verwaltungsverfahrens einen weiten Spielraum. Er kann sich von Zweckmäßigkeitserwägungen leiten lassen. So ist es ihm grundsätzlich unbenommen, gerade für komplexe Lebenssachverhalte Verfahrensstufungen vorzusehen, die zu einer verbindlichen Abschichtung des Sach- und Streitstoffes führen. Der Gesetzgeber darf allerdings keine Verfahrensgestaltung wählen, die den aus dem Eigentumsgrundrecht in Verbindung mit Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG folgenden Anspruch des Bürgers auf effektiven gerichtlichen Rechtsschutz gegen Hoheitsakte, die in seine Rechte eingreifen, unzumutbar erschwert oder faktisch unmöglich macht (vgl. BVerfGE 129, 1 <32 f.>; 134, 242 <299 f. Rn. 192 m.w.N.>). 36

Diesen verfassungsrechtlichen Anforderungen ist hier genügt. Für die vom Gesetzgeber gewählte Aufteilung zwischen der Planfeststellung für einen Flughafen und der Planung der zugehörigen Flugrouten sprechen verfassungsrechtlich nicht zu beanstandende Zweckmäßigkeitserwägungen, die den Besonderheiten von Flugrouten Rechnung tragen. Flugrouten sind - anders als Straßen oder Schienenwege - nicht statisch, sondern aktualisieren sich bei jedem Überflug neu. Dabei kommt es anders 37

als bei Straßen zu größeren Abweichungen, da die konkret geflogene Route von einer Vielzahl von Gegebenheiten abhängt, wie zum Beispiel der jeweiligen Verkehrszusammensetzung, dem Gewicht des Luftfahrzeugs oder den Wetterverhältnissen. Die Flugroute ist ein dreidimensionaler Raum, der mehrere hundert Meter ober- und unterhalb sowie links und rechts der Ideallinie umfasst, so dass sie nicht parzellenscharf bestimmt werden kann. Zudem muss sie relativ häufig angepasst und geändert werden. Dies ergibt sich aus technischen Neuerungen und daraus, dass Flugrouten in das europäische Verkehrsnetz eingebettet sind und dortige Änderungen, die auf vielerlei Ursachen zurückzuführen sein können, eine Anpassung der Flugrouten erfordern. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Flugroutenfestlegung insbesondere der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs dient, wobei ein sicherer Verkehr das primäre Ziel ist (zu all dem Kaienburg/Uhl, ZLW 2012, S. 505, <532 f.> m. w. N.). Mit Blick auf die immer möglichen und auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nötigen nachträglichen Änderungen der Flugverfahren erscheint daher bei der Anlage eines neuen Flughafens die Aufteilung des Verfahrens durch den Gesetzgeber in das standortbezogene Planfeststellungsverfahren und das „verkehrsbezogene“ Verfahren zur Festlegung von Flugrouten jedenfalls zweckmäßig, wenn nicht sogar notwendig. Es ist insofern jedenfalls verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden.

Durch die Verfahrensteilung wird der Rechtsschutz auch nicht in unzumutbarer Weise erschwert. Sowohl der Planfeststellungsbeschluss als auch die Flugverfahrensverordnung können von Betroffenen unabhängig voneinander gerichtlicher Kontrolle zugeführt werden, ohne dass durch die zwischen beiden Entscheidungen bestehenden Wechselwirkungen unzumutbare Nachteile für den Rechtsschutz entstünden. Während im Planfeststellungsverfahren die Art und der Umfang des zulässigen Luftverkehrs bestimmt und über den Standort des Flughafens mit seinen Anlagen und deren rechtliche Zulässigkeit entschieden wird, ist die Luftverkehrsplanung darauf gerichtet, eine sichere und geordnete Abwicklung des Luftverkehrs und hier insbesondere der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Insofern ergeben sich für die Flugverfahrensplanung aus den durch den Planfeststellungsbeschluss geschaffenen Rahmenbedingungen faktische Bindungen; neben den im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Mengen und der zeitlichen Verteilung von Flügen ist auch die räumliche Lage der Start- und Landebahnen vorgegeben. Zusätzlich führen technische und sicherheitsbedingte Zwänge dazu, dass Flugverfahren nicht beliebig festgesetzt werden können, sondern verbindliche Vorgaben beachten müssen, so dass im Raum Zwangspunkte bestehen, die überflogen werden oder - umgekehrt - Flugverfahren zwingend gewisse Bereiche meiden müssen. Darüber hinaus hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2012 - 4 A 5000.10 u.a., juris, Rn. 51) eine mittlerweile in das Gesetz (§ 8 Abs. 1 Satz 6 LuftVG) übernommene partielle rechtliche Bindungswirkung der Planfeststellung für das Flugverfahren angenommen. Dennoch reichen diese Wechselwirkungen nicht über Teilaspekte der jeweiligen Entscheidung hinaus; die erstere bindet nicht prinzipiell die letztere, sondern prägt sie allenfalls in Teilen vor. Die Flugverfahrensplanung kann zudem später wie-

38

der geändert werden.

Eine unzumutbare Erschwerung des Rechtsschutzes ergibt sich für die Betroffenen dabei auch nicht aus dem Umstand, dass sie sich im Rahmen eines einheitlich erscheinenden Lebenssachverhaltes gegen zwei Entscheidungen wenden müssen, um ihre Rechtsschutzmöglichkeiten vollständig auszuschöpfen. Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG steht einer Verfahrensstufung nicht grundsätzlich entgegen; auch kann eine solche mit Rücksicht auf die Frühzeitigkeit der Rechtsschutzmöglichkeit und die mit der Stufung verbundene Reduktion komplexer Streitstoffe den Rechtsschutz fördern (vgl. BVerfGE 129, 1 <32 f.>; 134, 242 <300 Rn. 193>). In besonders gelagerten Einzelfällen kann Art. 19 Abs. 4 GG eine solche Verfahrensstufung sogar voraussetzen (vgl. BVerfGE 134, 242 <310 Rn. 219 ff.>). Wenn schon ein einheitliches Verfahren derart gestuft ausgestaltet werden kann und in Einzelfällen sogar aus Gründen des Rechtsschutzes so ausgestaltet werden muss, so bestehen aus Gründen der Effektivität des Rechtsschutzes schon grundsätzlich keine Bedenken dagegen, dass ein lediglich einheitlich erscheinender, fachrechtlich aber in zwei eigenständige Entscheidungen aufgegliederter Lebenssachverhalt rechtlich so gestaltet wird, dass sich Rechtsschutz gegebenenfalls nur durch mehrere Klagen verwirklichen lässt.

39

Auch sonst ist der Rechtsschutz nicht unzumutbar erschwert. Betroffene können im Rahmen des zeitlich in der Regel vorgelagerten Rechtsschutzes gegen den Planfeststellungsbeschluss zwar nur auf Grundlage einer Prognose über die zu erwartenden Flugrouten ermitteln, ob und in welchem Ausmaß sie das Vorhaben in abwägungserheblichen Belangen betrifft, weil die endgültige (insbesondere Lärm-) Belastung erst aus der zeitlich später vorgenommenen Festlegung der Flugverfahren folgt (Rn. 32 des angegriffenen Urteils m.w.N.). Damit wird ihnen insoweit eine Last aufgebürdet, als sie - wenn sie Rechtsschutzmöglichkeiten gegen den Flughafen selbst als Quelle und Ausgangspunkt möglicher Belastungen nicht verlieren wollen - zu einem Zeitpunkt zur Entscheidung über die Klageerhebung gezwungen werden, zu dem noch nicht sicher feststeht, ob und mit welcher Intensität sie Auswirkungen des Vorhabens durch Lärm und schädliche andere Umwelteinwirkungen ausgesetzt sein werden. Dies ist jedoch durch die technisch notwendige Abfolge von Standortplanung, Flughafen, Projektplanung - und Flugverfahrensplanung bedingt (vgl. BVerwGE 141, 1 <46 f. Rn. 147> m.w.N.). Eine unzumutbare Belastung liegt hierin jedenfalls dann nicht, wenn diese Unwägbarkeit nicht zur Unzulässigkeit der Klage mangels eigener Betroffenheit führt. Dies ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch nicht der Fall. Das Bundesverwaltungsgericht geht davon aus, dass all diejenigen klagebefugt sind, bei denen eine Betroffenheit nicht aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden kann (so im angegriffenen Urteil Rn. 32).

40

2. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts hält ebenfalls verfassungsgerichtlicher Prüfung stand (a und c); etwaige Bedenken vermögen die Annahme der Verfassungsbeschwerde jedenfalls nicht zu tragen (b).

41

a) Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts begegnet am Maßstab des Eigentumsgrundrechts und der Garantie effektiven Rechtsschutzes (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Art. 19 Abs. 4 GG) keinen durchgreifenden Bedenken, soweit es die Vorschrift des § 46 VwVfG zur Unbeachtlichkeit von Fehlern im Verwaltungsverfahren zur Anwendung bringt. 42

aa) Der weite Spielraum des Gesetzgebers zur Gestaltung des Verwaltungsverfahrens (vgl. BVerfGE 134, 242 <299 Rn. 192>; oben II. 1. m.w.N.) umfasst auch die Entscheidung über die Frage, inwieweit er die Missachtung oder Verletzung von Verfahrensvorschriften im Hinblick auf deren Ergebnisrelevanz unter bestimmten Voraussetzungen für unbeachtlich erklärt und damit sanktionslos lässt. Daher ist in verfassungsrechtlicher Hinsicht grundsätzlich nicht zu beanstanden, wenn der Gesetzgeber bei Infrastrukturvorhaben die Interessen der Allgemeinheit und jene an effektivem Rechtsschutz zu einem gerechten Ausgleich bringt (vgl. BVerfG, Beschluss der 1. Kammer des Ersten Senats vom 16. Dezember 2015 - 1 BvR 685/12 -, juris, Rn 19 f., zum Fernstraßenrecht). 43

Der Gesetzgeber kann insoweit auch regeln, dass dem öffentlichen Interesse an der Planerhaltung und zügigen Umsetzung eines Vorhabens in begrenztem Umfang durch Fehlerunbeachtlichkeitsklauseln Rechnung getragen wird. Das gilt zumindest dann, wenn letztlich für das Ergebnis ohne Einfluss gebliebene Abwägungsfehler für unbeachtlich erklärt werden (vgl. BVerfG, a.a.O., Rn. 20). Eine entsprechende Auslegung des Fachrechts durch die in erster Linie dazu berufenen Fachgerichte (vgl. BVerfGE 18, 85 <92 f.>; stRspr) ist daher verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. 44

Verfassungsrechtliche Grenzen, die bei der Schaffung, Auslegung und Anwendung von Vorschriften über die Unbeachtlichkeit von Verfahrensfehlern zu beachten sind, finden sich allerdings dort, wo die Rechtsstaatlichkeit, die Effektivität des Rechtsschutzes und andere Grundrechte nicht nur die Wahrung von Verfahrensstandards selbst, sondern zudem auch zwingend die Sanktionierung von deren Verletzung verlangen. Diese Grenzen sind umso eher erreicht, je mehr eine insofern verfassungsrechtlich fundierte Verfahrensbestimmung dazu geeignet ist, das Ergebnis einer Entscheidung zu beeinflussen und zu prägen, oder je mehr die konkret in Rede stehende Art der Verletzung dieser Verfahrensbestimmung ein Ausmaß erreicht, das von vornherein der Einschätzung entgegensteht, der Fehler sei nicht ergebnisrelevant. Dem Gesetzgeber bleibt es freilich unbenommen, bestimmte Verfahrensfehler auch schon vor Erreichung dieser Grenze des verfassungsrechtlich Hinnehmbaren von der Anwendung von Fehlerunbeachtlichkeitsvorschriften auszuschließen und ihnen insoweit typisierend ein besonderes Gewicht beizumessen (vgl. etwa § 46 i.V.m. § 44 VwVfG sowie neuerdings § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG). 45

bb) Keinen verfassungsrechtlichen Bedenken begegnet es danach, dass das Bundesverwaltungsgericht § 46 VwVfG in einer Weise anwendet, derzufolge ein Verfahrensfehler erst dann beachtlich ist, wenn nach den Umständen des Falles die konkrete Möglichkeit besteht, dass ohne den Verfahrensfehler eine andere Entscheidung 46

getroffen worden wäre; die nur abstrakte Möglichkeit einer anderen Entscheidung genügt danach nicht.

cc) Die Annahme der Unerheblichkeit eines Verfahrensfehlers ist verfassungsrechtlich allerdings dann nicht mehr hinnehmbar, wenn die Ergebniskausalität des Fehlers nur dadurch verneint werden kann, dass das Gericht eine eigene hypothetische Abwägungsentscheidung an die Stelle der Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde setzt. Die Beschwerdeführer haben dies hinsichtlich einer eventuell fehlerhaften Öffentlichkeitsbeteiligung und fehlerhaften Umweltverträglichkeitsprüfung geltend gemacht, jedoch nicht hinreichend substantiiert gerügt.

47

(1) Das Bundesverwaltungsgericht hat Verfahrensfehler des Planfeststellungsverfahrens bei der Abgrenzung des Auslegungsgebiets der Planunterlagen (angegriffenes Urteil Rn. 31 ff.) und bei der Abgrenzung des Untersuchungsraums Mensch im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfung (angegriffenes Urteil Rn. 42 ff.) festgestellt. Unter Hinweis auf das Abwägungskonzept, das dem Landesentwicklungsplan und der Zulassung des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt, hat es jedoch dargelegt, dass weder die Standortwahl noch die Bahnkonfiguration anders ausgefallen wäre, wenn die Abgrenzung des Auslegungsgebiets bei der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Untersuchungsraum Mensch in der Umweltverträglichkeitsprüfung fehlerfrei bestimmt worden wären.

48

Das Bundesverwaltungsgericht macht dies am tatsächlich gewählten Auslegungsgebiet (angegriffenes Urteil Rn. 35) und dem Umstand fest, dass nur ein Gemeindeteil der Gemeinde Teltow innerhalb der 62 dB(A) Lärmkontur liege und die übrigen Gemeinden, in denen der Plan möglicherweise hätte ausgelegt werden müssen, am äußersten Rand des möglichen Einwirkungsbereichs und weit außerhalb der möglichen 62 dB(A) Kontur lägen. Es führt weiter aus, angesichts der erheblichen Toleranzen, mit denen der Träger der Landesplanung bei dem Vergleich der Lärmbetroffenheiten mit dem bestehenden Berliner Flughafensystem gearbeitet hätte, hätten diese Betroffenheiten weder das Abwägungsergebnis der Landesplanung noch die Durchsetzung des zielförmig festgelegten Standorts in der fachplanerischen Abwägung in Frage stellen können. Dies gelte auch für den Vergleich mit den stadtfurtheren Standorten Sperenberg und Jüterbog. Es könne ausgeschlossen werden, dass das Ergebnis der Abwägung bei einer Beteiligung der Öffentlichkeit in den Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und ggf. weiteren Gemeinden anders ausgefallen wäre. Die „neuen“ Einwander hätten keine anderen Betroffenheiten als die im Planfeststellungsverfahren beteiligten Einwander geltend machen können. Sie hätten lediglich zusätzlich gelten machen können, die Planfeststellungsbehörde müsse Vorgaben für die Festlegung der Flugverfahren prüfen, um die Abgewogenheit der Vorhabenzulassung am Standort Schönefeld auch für den Fall sicherzustellen, dass von der prognostizierten Grobplanung abweichende Flugverfahren festgelegt werden würden. Das Fehlen solcher Vorgaben hätte aber nicht zu einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, sondern allenfalls zu seiner Ergänzung führen können (angegriffenes Urteil Rn. 36).

49

Weiter führt das Bundesverwaltungsgericht aus, es könne ausgeschlossen werden, dass die Abwägung der für und gegen die möglichen Bahnkonfigurationen sprechenden Belange zu einem anderen Ergebnis geführt hätten, da die Gemeinden, in denen die Pläne zusätzlich hätten ausgelegt werden müssen, nördlich der Nordbahn liegen würden und eine Parallelverschiebung dieser Bahn nicht Gegenstand der Konfigurationsanalyse gewesen sei. Zudem seien nur Betroffenheiten bis hinab zu einem Dauerschallpegel von  $L_{eq}(3)$ , Tag = 62 db(A) als abwägungserheblich angesehen worden und die zusätzlich zu beteiligenden Gemeinden lägen außerhalb dieses Gebiets (angegriffenes Urteil Rn. 37). 50

Auch die fehlerhaft durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung sei, so das Bundesverwaltungsgericht, für die Zulassung des Vorhabens am Standort Schönefeld nicht kausal geworden. Zwar hätte die Umweltverträglichkeitsprüfung jedenfalls den von der DFS für die Abflugrouten geforderten 15°-Toleranzbereich in den Untersuchungsraum Mensch einbeziehen müssen. Da für das Schutzgut Mensch nicht nur Lärmbeeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldnutzung in den Siedlungsgebieten relevant seien, sondern auch die Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Erholungs- und Freizeitnutzung, ließe sich die Wertigkeit von Flächen erst nach deren Erfassung in der Umweltverträglichkeitsprüfung beurteilen. Hier sei - anders als für die Wohn- und Wohnumfeldnutzung in den Siedlungsgebieten - eine Grobanalyse der Siedlungsstruktur innerhalb des 15°-Toleranzbereichs nicht ausreichend. Doch könne ausgeschlossen werden, dass eine Einbeziehung des 15°-Toleranzbereichs das Gewicht des Schutzguts Mensch hier abwägungserheblich verändert hätte. Für die Siedlungsflächen sei dies bereits in früheren Entscheidungen (BVerwG, Urteil vom 13. Oktober 2011, - 4 A 4001.10 -, juris, Rn. 150 und Urteil vom 31. Juli 2012 - 4 A 5000.10 u. a. - juris, Rn. 68 ff., 78 ff.) und zur materiellen Rechtmäßigkeit ausgeführt worden. Die schutzbedürftigen Einrichtungen befänden sich alle innerhalb der Siedlungsflächen. Auch für die Erholungsnutzung könnten um 15° abknickende Flugrouten nicht ungünstiger sein (angegriffenes Urteil Rn. 46 f.). Anhaltspunkte dafür, dass die abknickenden Routen für die Erholungs- und Freizeitnutzung erheblich ungünstiger sein könnten, seien nicht ersichtlich. 51

Die fehlende Untersuchung des Einwirkungsbereichs des Flughafens außerhalb des 15°-Toleranzbereichs sei für die Zulassung des Vorhabens am Standort Schönefeld ebenfalls nicht kausal geworden. Da um bis zu 15° abknickende Abflugrouten das Gewicht des Schutzguts Mensch auch unter Berücksichtigung der Erholungsnutzung nicht abwägungserheblich verändern würden, hätten Erholungsflächen außerhalb des Toleranzbereichs - nicht anders als Siedlungsflächen - allenfalls zu Vorgaben für die Festsetzung von Flugverfahren, nicht aber zur Planaufhebung führen können (angegriffenes Urteil Rn. 47). 52

(2) Die Beschwerdeführer ziehen dies in ihrer Verfassungsbeschwerde nicht hinreichend substantiiert in Zweifel. Aus ihrem Vortrag ergibt sich nicht, weshalb die Annahmen des Bundesverwaltungsgerichts nicht zutreffend sein sollen. Insbesondere haben die Beschwerdeführer nicht aufgezeigt, weshalb bei einer fehlerfreien Beteili- 53

gung der Öffentlichkeit und bei ordnungsgemäßer Bestimmung des Untersuchungsraums Mensch das Ergebnis für sie günstiger ausgefallen wäre. Dass dies der Fall wäre, ist auch nicht erkennbar.

b) Es kann dahinstehen, ob das Bundesverwaltungsgericht die Anstoßwirkung der ausgelegten Unterlagen in einer verfassungsrechtlich zu beanstandenden Weise bejaht hat (aa - cc); auch dies könnte der Verfassungsbeschwerde nicht zum Erfolg verhelfen, weil deutlich abzusehen ist, dass die Beschwerdeführer auch im Fall einer Zurückverweisung an das Ausgangsgericht im Ergebnis keinen Erfolg haben würden (dd).

54

aa) In der Interpretation der für die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen maßgeblichen Verfahrensvorschriften (hier § 9 Abs. 3 UVPG) dahingehend, dass die Unterlagen geeignet sein müssen, den potentiell Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen, und dass sie Dritten die Beurteilung ermöglichen müssen, ob und in welchem Umfang sie von den Umwelteinwirkungen des Vorhabens betroffen werden können, liegt eine vom Bundesverfassungsgericht grundsätzlich hinzunehmende und nur im Hinblick darauf zu kontrollierende Auslegung einfachen Rechts, ob diese Grundrechtsgewährleistungen verkennt.

55

Bedenken bestehen insoweit, als das Bundesverwaltungsgericht den der Sache nach erhobenen und nicht von der Hand zu weisenden Einwand der Beschwerdeführer nicht würdigt, dass durch den Plan Erwartungen in Bezug auf eine besondere Wahrscheinlichkeit eines bestimmten Flugverfahrens geweckt worden seien, dessen Verwirklichung nach dem Vorbringen der Beschwerdeführer von vorneherein nicht nur wenig wahrscheinlich, sondern vielmehr eher unwahrscheinlich gewesen sein könnte.

56

Auch insoweit wirken Art. 14 in Verbindung mit Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG als Garantie effektiven Rechtsschutzes zum Schutz des Eigentums in das Verwaltungsverfahren hinein (vgl. BVerfGE 61, 82 <110>; 100, 313 <364>; 101, 106 <123>; 109, 279 <364>; 118, 168 <208>; 134, 242 <299 Rn. 191, vgl. auch Rn. 192>). Sie verlangen eine Gestaltung des Planfeststellungsverfahrens, die Betroffene über ihre Rechtsschutzmöglichkeiten und auch über die Notwendigkeit, Rechtsschutz zu ergreifen, nicht im Unklaren lässt. Neben der Vermittlung der Kenntnis der Möglichkeit der eigenen Betroffenheit verlangt das Gebot effektiven Rechtsschutzes auch, dass Betroffenen ermöglicht wird, die Wahrscheinlichkeit der eigenen Betroffenheit hinreichend abschätzen zu können. Während die Kenntnis von der Möglichkeit der eigenen Betroffenheit für die Beurteilung der Frage relevant ist, ob eine Klage überhaupt möglich ist (angegriffenes Urteil Rn. 32), spielt die Kenntnis von der Wahrscheinlichkeit der eigenen Betroffenheit bei der Entscheidung darüber eine ganz entscheidende Rolle, ob und - wenn ja - mit welchen Argumenten Klage erhoben werden soll oder nicht. Vor diesem Hintergrund verlangt die Rechtsschutzgarantie nicht nur, dass potentiell Betroffenen die Kenntnis davon vermittelt wird, dass sie klagen können, sondern darüber hinaus auch, dass sie in die Lage versetzt werden, beurteilen zu können, ob -

57

und wenn ja mit welcher Zielrichtung, mit welchen Argumenten und mit welchen Erfolgsaussichten - eine Klage in ihrem Interesse liegt und sinnvoll erscheint.

Dies ist gerade auch bei der Anwendung der Vorschriften über die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zu beachten. Denn diese dienen nicht nur einer frühzeitigen Information der Öffentlichkeit; ihnen kommt auch Rechtsschutzfunktion zu, weil ein Betroffener auf Grundlage der ausgelegten Unterlagen entscheiden kann und gegebenenfalls - bei sonst drohender Präklusion - auch entscheiden muss, ob und mit welchen Argumenten er sich gegen das Vorhaben wenden sollte (vgl. BVerfGE 53, 30 <60>; Wickel, in: Fehling/Kastner/Störmer, Verwaltungsrecht, 4. Aufl. 2016, § 73 Rn. 4).

58

bb) Die Anwendung der Vorschriften über die Auslegung der Planunterlagen durch das Bundesverwaltungsgericht ist hier nicht schon deshalb zu beanstanden, weil das Bundesverwaltungsgericht angenommen hat, dass die Beschwerdeführer anhand der ausgelegten Unterlagen ihre eigene Betroffenheit hätten erkennen können. Die Planfeststellungsunterlagen, die - wie hier - eine Prognose über künftige Entwicklungen enthalten, müssen insoweit allerdings grundsätzlich den Prognosecharakter gerade im Hinblick auf noch nicht sicher absehbare künftige Flugverfahren erkennen lassen. Andernfalls würde ein Zustand oder eine Entwicklung als sicher suggeriert, der oder deren Eintritt nicht gewiss ist. So würde der nur möglicherweise Betroffene in Bezug auf die Möglichkeit der eigenen Betroffenheit im Unklaren gelassen.

59

Ob der Prognosecharakter wichtiger Elemente der Planung in den Planfeststellungsunterlagen hinreichend zum Ausdruck kommt oder nicht, ist stets eine Frage des Einzelfalls. Dabei wird auch zu berücksichtigen sein, ob - wie hier bei den Flugverfahren - die Rechtslage einer über eine Prognose hinausgehenden Festlegung entgegensteht, weil dann schon kein Anlass für Betroffene bestand, darauf zu vertrauen, dass entgegen der Rechtslage keine Prognosen, sondern endgültige Entscheidungen getroffen worden seien. Daher durfte das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung darauf abstellen, es habe sich aus der Rechtslage ergeben, dass die Flugverfahren hätten anders festgelegt werden können als im Plan dargestellt. Insoweit wäre ein ausdrücklicher Hinweis in den Planunterlagen in der Tat - wie das Bundesverwaltungsgericht ausführt - wünschenswert gewesen; zwingend erforderlich war dies angesichts der Eindeutigkeit der Rechtslage aber nicht, zumal sich dem Planfeststellungsbeschluss weitere Hinweise darauf entnehmen ließen, dass es zu einer abweichenden Planung der Flugverfahren würde kommen können, auf die das Bundesverwaltungsgericht an dieser Stelle nur nicht abstellt.

60

cc) Allerdings hat das Bundesverwaltungsgericht dem Einwand keine Beachtung geschenkt, dass durch den Plan Erwartungen in Bezug auf eine besondere Wahrscheinlichkeit eines bestimmten Flugverfahrens geweckt worden seien, dessen Verwirklichung nach dem nicht von der Hand zu weisenden Vorbringen der Beschwerdeführer eher unwahrscheinlich gewesen sein könnte.

61

(1) Die ins Verwaltungsverfahren vorwirkende Garantie effektiven Rechtsschutzes

62



gebietet es, den nur eventuell Betroffenen eine Einordnung der Wahrscheinlichkeit der eigenen Betroffenheit zu ermöglichen. Es beeinträchtigt allerdings noch nicht die Rechtsschutzgarantie, wenn eine Planfeststellungsbehörde ihrer Planung eine unsichere oder eine hinsichtlich des konkreten räumlichen Verlaufs gar wenig realistische Prognose zu Grunde legt, solange die ausgelegten Planunterlagen auch einen abweichenden Geschehensablauf durchaus möglich erscheinen lassen. Lassen die Planfeststellungsunterlagen in einem gestuften Verwaltungsverfahren aber nicht hinreichend deutlich erkennen, wie wahrscheinlich eine eigene Betroffenheit in geschützten Positionen ist, oder erwecken sie gar einen den Realisierungswahrscheinlichkeiten zuwider laufenden Eindruck, können sie ihre Anstoßwirkung nicht erfüllen.

(2) Mit den auf einen solchen Mangel zielenden Einwänden der Beschwerdeführer im Klageverfahren hat sich das Bundesverwaltungsgericht nicht näher auseinandergesetzt. 63

Es spricht viel dafür, dass die Betroffenen nach den ausgelegten Planunterlagen davon ausgehen durften, dass es sich bei den prognostizierten parallelen Abflugverfahren um die Variante handelt, deren Verwirklichung konkret wahrscheinlich ist. Zwar mussten sie damit rechnen, dass eine andere Linienführung der Flugrouten grundsätzlich immer möglich ist (dazu oben II. 1.). Die Beschwerdeführer mussten jedoch nicht davon ausgehen, dass ihre Verwirklichung in der in den Planunterlagen vorgesehenen Form unwahrscheinlich ist. Das ergibt sich aus den zu beachtenden fachrechtlichen Anforderungen. 64

Die Planfeststellungsbehörde war fachrechtlich dazu verpflichtet, die Flugrouten in Abstimmung mit dem BAF und der DFS auszuarbeiten, gerade um ein Auseinanderfallen von Prognose und später verwirklichter Flugroute möglichst zu vermeiden. Doch sind diese Planfeststellungsverfahren immer mit der Unsicherheit behaftet, dass die Flugrouten noch nicht feststehen, so dass eine prognostische Annahme zu entwickeln ist. Diese muss wiederum bestimmten Anforderungen genügen (vgl. BVerwG, Urteil vom 13. Oktober 2011 - 4 A 4000.09 -, juris, Rn. 151 ff.). Der Planfeststellungsbeschluss muss die von dem Planvorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme bewältigen. Hierzu ist die Planung nicht in der Lage, wenn sie eine beliebige Flugroutenplanung zugrunde legt; sie muss von realistischen Annahmen ausgehen (vgl. BVerwG, a.a.O., Rn. 155). Dies kann die Planfeststellungsbehörde regelmäßig nicht allein beurteilen. Nicht sie, sondern die DFS ist für die Planung und das BAF ist für die Festlegung der An- und Abflugverfahren zuständig. Ziel der Abstimmung ist die Bestätigung, dass die dem Planfeststellungsantrag zugrunde liegende prognostische Flugroutenplanung realisierbar ist und dass sie den bisherigen Planungen der DFS entspricht, ihre Umsetzung also realistischerweise erwartet werden kann (vgl. BVerwG, a.a.O., Rn. 155). 65

Vor dem Hintergrund dieser fachrechtlichen Anforderungen an die Flugroutenplanung durften die Betroffenen davon ausgehen, dass die Planfeststellungsbehörde diese Vorgaben berücksichtigt hat. Dies gilt jedenfalls dann, wenn die ausgelegten 66

Unterlagen nicht ausdrücklich auf die Unbestimmtheit der Flugroutenprognose hinweisen, sich aus ihnen also nicht ergibt, dass die Flugroutenprognose nur Art und Ausmaß, nicht aber konkrete Betroffenheiten realistisch abbildet. Ein klarer Hinweis auf die besondere Unsicherheit der Standortplanung und der Bahnkonfiguration zugrunde gelegten Flugroutenprognose dürfte hier gefehlt haben. Die in den Planunterlagen enthaltenen Hinweise darauf, dass es wegen des Auseinanderfallens von Planfeststellung und Flugverfahrensfestlegung möglich ist, dass Prognose und tatsächliche Entwicklung auseinanderfallen, begründen keine substantiellen Zweifel an der Realisierbarkeit der konkreten Flugroutenprognose. Sie erschöpfen sich in einem Hinweis auf die Rechtslage. Damit beugen sie zwar der Annahme vor, dass eine eigene Betroffenheit der Beschwerdeführer vollständig ausgeschlossen ist, weil sie deutlich machen, dass eine abweichende Festsetzung theoretisch immer erfolgen kann. In Bezug auf die Wahrscheinlichkeit der eigenen Betroffenheit führen diese Hinweise aber nicht weiter, weil sie die Zweifel nährenden Tatsachen - das abweichende Votum der DFS schon im Jahr 1998, das Festhalten an der Planung durch die Planfeststellungsbehörde, der zugrunde liegende Einwand, dass ein Parallelabflug bei dem Abstand der Bahnen nach dem internationalen Regelwerk ausgeschlossen sei - nicht offen legen. Zu all diesen Punkten lässt sich den ausgelegten Planunterlagen - soweit ersichtlich - nichts entnehmen. Jedenfalls setzt sich das Bundesverwaltungsgericht mit diesen, einer hinreichenden Anstoßwirkung der ausgelegten Planunterlagen entgegenstehenden Defiziten nicht auseinander.

dd) Selbst wenn der Planfeststellungsbeschluss wegen unzulänglicher Anstoßwirkung der ausgelegten Planunterlagen und das Bundesverwaltungsgericht mangels Beanstandung dieses Verfahrensfehlers gegen das Gebot effektiven Rechtsschutzes verstoßen haben sollten, wäre die Annahme der Verfassungsbeschwerde zur Durchsetzung der in § 90 Abs. 1 BVerfGG genannten Rechte jedoch nicht angezeigt. Es ist deutlich abzusehen, dass die Beschwerdeführer auch im Fall einer Zurückverweisung an das Ausgangsgericht im Ergebnis keinen Erfolg haben würden (vgl. BVerfGE 90, 22 <26>). Das Bundesverwaltungsgericht hat sich in der angegriffenen Entscheidung mit anderen Formfehlern des Planfeststellungsverfahrens befasst, diese aber in Anwendung der Regelung des § 46 VwVfG für unbeachtlich gehalten. Es spricht alles dafür, dass das Bundesverwaltungsgericht in Bezug auf einen den vom ihm festgestellten Mängeln strukturell ähnlichen Verfahrensfehler die Ergebnisrelevanz ebenso verneinen würde.

Die Anwendung von Fehlerunbeachtlichkeitsvorschriften ist hier nicht aus verfassungsrechtlichen Gründen gesperrt. Zwar ist die Beteiligung der Öffentlichkeit im Planfeststellungsverfahren geeignet, einen Beitrag zum Ergebnis des Planes zu leisten und diesen zu prägen. Der hier fragliche Verstoß gegen Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG wirkt jedoch erkennbar nicht derart schwer, dass alles andere als die Sanktionierung der Planfeststellungsbehörde von vornherein verfassungswidrig wäre. Vielmehr vermochte auch das von der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Verfahren die Funktion der Öffentlichkeitsbeteiligung weitgehend zu wahren. Hier sind keine quali-

67

68

tativ oder quantitativ wesentlich abweichenden, schwerwiegenden Betroffenheiten bei abweichender Flugroutenfestlegung erkennbar, so dass auch nicht mit wesentlich abweichenden Einwendungen zu rechnen gewesen wäre. Jedenfalls haben die Beschwerdeführer sich mit diesen Fragen nicht befasst und keine abweichenden Einwendungen geltend gemacht.

c) Die Feststellungen des Urteils zur materiellen Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses halten hinsichtlich der Ausführungen zur Standortwahl einer verfassungsgerichtlichen Nachprüfung stand (aa) und wurden von den Beschwerdeführern hinsichtlich der Bahnkonfiguration nicht hinreichend substantiiert angegriffen (bb).

69

aa) Das Bundesverwaltungsgericht hat in der angegriffenen Entscheidung in verfassungsrechtlich nicht zu beanstandender Weise festgestellt, dass die für einen hinsichtlich der beiden Bahnen voneinander abhängigen Bahnbetrieb erstellte Grobplanung der Flugverfahren sowohl für die Wahl des Flughafenstandorts auf der Ebene der Landesplanung als auch für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über die Zulassung des Vorhabens am Standort Schönefeld ausreichend gewesen sei, um die Lärmbetroffenheiten auch bei unabhängigem Bahnbetrieb im Ergebnis vertretbar abzuschätzen. Hierdurch werden die Beschwerdeführer nicht in ihrem Grundrecht auf Eigentum aus Art. 14 Abs. 1 GG verletzt. Das Bundesverwaltungsgericht war von Verfassungs wegen weder gehalten, die Planfeststellungsbehörde zu einer - über die Grobplanung hinausgehenden - spezifischeren Planung für verpflichtet zu halten (1), noch hat es in verfassungsrechtlich nicht hinnehmbarer Weise seine eigene Entscheidung an die Stelle jener der Planfeststellungsbehörde gesetzt (2).

70

(1) Es ist von Verfassungs wegen nicht zu beanstanden, wenn eine bei der Standortwahl eines Flughafens im Rahmen der Landesplanung und der Planfeststellung zugrunde gelegte Prognose von der Rechtsprechung gebilligt wird, obwohl diese die konkreten und individuellen Betroffenheiten nicht abbildet, sondern nur nach Art und Ausmaß derart darstellt, dass sie als Abwägungsbelange in die Abwägung auf der jeweiligen Stufe eingestellt werden können. Damit ist der Belang „Lärm“ hier nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts insgesamt zutreffend in der Abwägung bei der Standortbestimmung eingebracht und berücksichtigt worden.

71

Hierbei handelt es sich um eine vom Bundesverfassungsgericht grundsätzlich hinzunehmende Auslegung einfachen Rechts, die lediglich darauf zu überprüfen ist, ob sie Grundrechte verkennt. Dies ist nicht der Fall. Im Rahmen der Planfeststellung wird noch nicht über die Flugrouten entschieden. Unmittelbare Grundrechtsbeeinträchtigungen der Beschwerdeführer insbesondere in Gestalt von Fluglärmwirkungen werden damit noch nicht durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen, sondern entstehen erst durch die Festlegung der konkreten Flugrouten. Insoweit ist es von Verfassungs wegen nicht geboten, bereits auf der Ebene der Planung eine Prognose zu fordern, die über das hier vom Bundesverwaltungsgericht Geforderte hinausgeht.

72

Insoweit trägt der Einwand nicht, das Bundesverwaltungsgericht habe Grundrechte verkannt, soweit es die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegten Prognosen unbeanstandet lässt, da sie geeignet gewesen seien, den Belang Fluglärm auch für den Fall der um 15° abknickenden Flugrouten abzubilden. Nach den Feststellungen des Bundesverwaltungsgerichts ist die Sachlage auch dann mit der zugrunde gelegten Prognose vergleichbar. 73

(2) Das Bundesverwaltungsgericht hat auch nicht in verfassungsrechtlich nicht hinnehmbarer Weise seine eigene Entscheidung an die Stelle jener des Plangebers gesetzt (vgl. BVerfGK 13, 303 <316>; 16, 35 <40>; Beschluss der 1. Kammer des Ersten Senats vom 16. Dezember 2015 - 1 BvR 685/12 -, juris, Rn. 23), sondern lediglich das Ergebnis dieser Abwägung vor dem Hintergrund eigener Feststellungen überprüft. Verfassungsrechtlich darf das Gericht seine eigene Abwägung nicht an die Stelle jener der Planfeststellungsbehörde setzen, sondern diese nur nachvollziehen und in Teilbereichen ergänzen (vgl. BVerfGK 16, 35 <40>). Diese Anforderungen hat das Bundesverwaltungsgericht hier im Ergebnis nicht verkannt. 74

(a) Das Bundesverwaltungsgericht führt zum Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten aus, dass der Träger der Landesplanung den unabhängigen Bahnbetrieb mit um bis zu 15° nach Norden oder nach Süden abknickenden Abflugrouten nicht gesondert zu betrachten brauchte. Abflugrouten in diesem Korridor würden zwar teilweise andere Gebiete betreffen als die der Berechnung zugrunde gelegten parallelen Abflugwege; diese Gebiete seien jedoch nicht oder jedenfalls nicht erheblich dichter besiedelt als diejenigen, die von parallelen Abflugrouten betroffen wären. Das ergebe sich bereits aus einer Grobanalyse der Siedlungsstruktur der Flughafenumgebung. 75

Der Plangeber hingegen ging durchaus von einer ganz bestimmten 62 dB(A) Kontur aus, die sich unter Zugrundelegung paralleler Abflugrouten ergab und die einen abgrenzbaren Personenkreis von Betroffenen umreißt. Er ermittelte die Lärmbetroffenheiten exklusiv für die parallelen Abflugrouten und stellte auch nur die daraus resultierenden Lärmbetroffenheiten ausdrücklich in seine Abwägung ein. Auch legte er die parallelen Abflugrouten bei der Bestimmung des Auslegungsgebietes ebenso zu Grunde wie bei der UVP-Prüfung „Mensch“. Dabei ging der Plangeber ganz offensichtlich davon aus, dabei auch seinerseits nur eine Prognose über die Flugrouten anzustellen, ohne diese selbst schon festzulegen. Dies liegt nicht nur deshalb auf der Hand, weil es der Rechtslage des gestuften Verfahrens entspricht. Im Planfeststellungsbeschluss ist vielmehr ausdrücklich ausgeführt, die verbindliche Festlegung der An- und Abflugverfahren geschehe durch Rechtsverordnung und werde erst kurz vor Betriebsbeginn der neuen Start- und Landebahn erfolgen; zuständig sei das BAF; auch dabei sei dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm Rechnung zu tragen; eine Regelungsmöglichkeit sei mangels Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, aber auch unter sachlichen Gesichtspunkten wegen der Notwendigkeit der Integration der An- und Abflugwege in das überregionale Netz nicht gegeben (so der Planfeststellungsbeschluss, S. 631). Außerdem hat sich der Plangeber Änderungen bei der 76

Schutzgebietsausweisung für den Fall vorbehalten, dass die Flugrouten abweichend von der Prognose festgelegt werden.

(b) Die Planung des Flughafens ist daher trotz ihrer erkennbaren Ausrichtung auf parallele Flugrouten offensichtlich stets auf der Grundlage erfolgt, dass abweichende Flugrouten in Betracht kommen, und dass die Planung auch bei der Festlegung anderer Flugrouten Bestand haben wird. Vor diesem Hintergrund überdehnt das Bundesverwaltungsgericht den Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses nicht in verfassungsrechtlich nicht mehr hinnehmbarer Weise. Es hält die Flugroutenprognose insofern für repräsentativ, als sie es ihm wiederum ermöglicht, vergleichende Erwägungen zum Ausmaß der Lärmbetroffenheiten anderer anzustellen. Vielmehr vollzieht es die so verstandene Planung nach und stellt lediglich eigene Ermittlungen zur Kontrolle des Abwägungsergebnisses an, wenn es feststellt, dass Art und Ausmaß der Betroffenheiten bei abweichender Flugroutenfestlegung nicht „erheblich“ anders seien (angegriffenes Urteil Rn. 57).

77

bb) Mit den Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts, es könne offen bleiben, ob die Konfigurationsanalyse innerhalb des Untersuchungsfensters wegen der Nichtberücksichtigung des 15°-Erfordernisses an einem ergebnisrelevanten Abwägungsfehler leide, weil die Beschwerdeführer durch einen etwaigen Abwägungsmangel nicht in eigenen Rechten verletzt worden seien, und dies ausführlich begründet, setzen sich die Beschwerdeführer in der Verfassungsbeschwerde nicht substantiiert auseinander. Sie führen nicht aus, dass die Annahmen des Bundesverwaltungsgerichts nicht zuträfen und dass sie überhaupt - und wenn ja wie - hinsichtlich eines etwaigen Abwägungsmangels durch die Konfigurationsanalyse in Art. 14 Abs. 1 GG verletzt seien. Der Vortrag der Beschwerdeführer genügt in diesem Punkt nicht den Anforderungen, die an die Begründung einer Verfassungsbeschwerde zu stellen sind (vgl. BVerfGE 99, 84 <87>; 101, 331 <346>; 102, 147 <164>).

78

3. Die Beschwerdeführer greifen mit ihrer Verfassungsbeschwerde auch den Bescheid des Landes Brandenburg - Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 21. Februar 2011 an, durch den ihr Antrag auf Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2004, hilfsweise den unabhängigen Parallelbetrieb im Wege der Planergänzung zu untersagen, abgelehnt wurde. Hinsichtlich der verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Gestaltung des Verfahrens, die zugrunde zu legende Prognose und die Fehlerunbeachtlichkeitsvorschriften wird insoweit auf die Ausführungen oben (II. 2.) verwiesen. Dass in verfassungsrechtlicher Hinsicht hier für den Planfeststellungsbeschluss etwas anderes gelten sollte oder weitere Grundrechtsverletzungen vorlägen, ist von den Beschwerdeführern jedenfalls nicht ausreichend substantiiert vorgetragen.

79

Ebenso ist die Verfassungsbeschwerde unzulässig, soweit sie sich gegen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über den Hilfsantrag wendet. Die diesbezügliche Rüge der Beschwerdeführer beschränkt sich auf die Ausführung, dass nach der Begründung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Festsetzung der Lärm-

80

schutzzonen die vermeintlichen Verfassungsverstöße nicht durch betriebsbeschränkende Regelungen geheilt werden könnten. Damit tragen die Beschwerdeführer keine anderen Argumente vor als zum Hauptsacheantrag und stellen auch nicht hinreichend substantiiert dar, worin der verfassungsrechtliche Verstoß gerade im Hinblick auf den Hilfsantrag liegen soll.

Von einer weiteren Begründung wird nach § 93d Abs. 1 Satz 3 BVerfGG abgesehen. 81

Diese Entscheidung ist unanfechtbar. 82

Eichberger

Baer

Britz

**Bundesverfassungsgericht, Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 24. Oktober 2017 - 1 BvR 1026/13**

**Zitiervorschlag** BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 24. Oktober 2017 - 1 BvR 1026/13 - Rn. (1 - 82), [http://www.bverfg.de/e/rk20171024\\_1bvr102613.html](http://www.bverfg.de/e/rk20171024_1bvr102613.html)

**ECLI** ECLI:DE:BVerfG:2017:rk20171024.1bvr102613