

**In dem Verfahren  
über  
die Verfassungsbeschwerde**

1. der Frau B...,
2. des Herrn B...,
3. der Frau Dr. D...,
4. der Frau D...,
5. des Herrn D...,
6. des Herrn F...,
7. des Herrn G...,
8. des Herrn J...,
9. der Frau K...,
10. des Herrn K...,
11. der Frau K...,
12. des Herrn K...,
13. des Herrn K...,
14. der Frau K...,
15. der Frau L...,
16. des Herrn L...,
17. der Frau M...,
18. des Herrn M...,
19. der Frau P...,
20. des Herrn P...,

21. des Herrn P...,
22. der Frau R...,
23. der Frau R... als Rechtsnachfolgerin des verstorbenen C...,
24. der Frau S...,
25. des Herrn S...,
26. des Herrn S...,
27. der Frau S...,
28. des Herrn S...,
29. der Frau S...,
30. des Herrn S...,
31. der Frau T...,
32. des Herrn T...,
33. des Herrn Dr. W...,

- Bevollmächtigte:     Anwaltskanzlei Zuck,  
                                  Vaihinger Markt 3, 70563 Stuttgart -

- gegen a) den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. Februar 2012 -  
          BVerwG 4 A 4001.12 (4 A 4001.10) -,  
  
      b) das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. Oktober 2011 -  
          BVerwG 4 A 4001.10 -,  
  
      c) den Planergänzungsbeschluss des Ministeriums für Infrastruktur und  
          Raumordnung des Landes Brandenburg „Lärmschutzkonzept BBI“ zum  
          Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Okto-  
          ber 2009 - 44-6441/1/114 -

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 Bekanntmachung vom 11. August 1993 (BGBl I S. 1473) am 2. Juli 2018 einstimmig beschlossen:

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

**G r ü n d e :**

Die Verfassungsbeschwerde richtet sich gegen einen Planergänzungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, der die Nachtflugregelungen des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses ergänzt, und gegen die ihn bestätigenden Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts. 1

**I.**

1. Mit Verordnung vom 28. Oktober 2003 beschlossen die Länder Brandenburg und Berlin den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS 2003) (GVBl. Bgb. II S. 594; GVBl. BE S. 521). Nach einer der Planaussagen ist der Flughafen Berlin-Schönefeld zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs der Länder Brandenburg und Berlin weiter zu entwickeln. Der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 sieht den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum Großflughafen Berlin Brandenburg mit zwei parallelen Start- und Landebahnen vor. Der Planfeststellungsbeschluss enthält Auflagen zur Vermeidung und Minderung von Fluglärm und regelte den Flugbetrieb während der Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr). Abgesehen von der grundsätzlichen Beschränkung auf lärmarme Flugzeuge und den völligen Ausschluss von Ausbildungs- und Übungsflügen sollten Starts und Landungen während der gesamten Nachtzeit zulässig sein. 2

Das Bundesverwaltungsgericht gab gegen den Planfeststellungsbeschluss gerichteten, ausgewählten Musterklagen mit Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116, teilweise statt. Es verpflichtete die Planfeststellungsbehörde, unter anderem über weitergehende Einschränkungen des Nachtflugbetriebs unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. Soweit der Planfeststellungsbeschluss den ausgesprochenen Verpflichtungen widersprach, wurde er aufgehoben. 3

2. Im Planergänzungsverfahren legte die Vorhabenträgerin Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH unter anderem ein Gutachten über den Bedarf von Flugbewegungen während der Nachtzeit (ARC-Gutachten) vor. Die Planfeststellungsbehörde holte zum nächtlichen Flugbetrieb bei der Intraplan Consult GmbH Gutachten ein, die die von der Vorhabenträgerin vorgelegten Gutachten beurteilten und einen Abschlussbericht zum Nachtflugbedarf enthielten (Intraplan-Nachtfluggutachten). 4

Die Planfeststellungsbehörde ermittelte zunächst auf der Grundlage von Gutachten und Prognosen, welcher Bedarf für Nachtflugverkehr besteht. Dabei differenzierte sie jeweils nach einzelnen Verkehrssegmenten und schichtete die Nachtzeit in soge- 5

nannte Zeitscheiben ab. In dem Planergänzungsbeschluss „Lärmschutz BBI zum Vorhaben Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009 ergänzte und änderte sie den Planfeststellungsbeschluss, soweit dieser den Flugbetrieb während der Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) zum Gegenstand hatte. Auf diese Weise sollten die Verpflichtungen aus den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 umgesetzt werden.

Die im Planergänzungsbeschluss getroffene Nachtflugregelung hält die Nachtkernzeit 00:00 Uhr bis 05:00 Uhr grundsätzlich von Flugaktivitäten frei und öffnet die Nachtrandstunden von 22:00 Uhr bis 23:30 Uhr sowie von 05:30 Uhr bis 06:00 Uhr weitgehend für den Flugbetrieb. In der Nachtkernzeit dürfen nur besonders geregelte Flüge stattfinden. In den halben Stunden unmittelbar vor (23:30 Uhr bis 24:00 Uhr) und nach (05:00 Uhr bis 05:30 Uhr) der Nachtkernzeit sind großzügigere Ausnahmen vom Nachtflugverbot zugelassen.

6

3. Das Bundesverwaltungsgericht wies die Klage der Beschwerdeführenden gegen die Nachtflugregelung ab (BVerwGE 141, 1). Sie sei unbegründet, weil die Regelungen zum Nachtflugbetrieb nicht an Fehlern litten, die zu einem Anspruch der Kläger auf eine erneute Entscheidung führten.

7

a) Die Planfeststellungsbehörde habe im Planergänzungsbeschluss die im Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - dargelegte Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts beachtet, zu Recht einen Bedarf für den zugelassenen Nachtflugverkehr bejaht und die Bedeutung und das Gewicht dieses Belangs nicht verkannt.

8

Die in dem Intraplan-Nachtfluggutachten erstellte Nachtflugprognose sei - im Rahmen der eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle von Prognosen - nicht zu beanstanden. Intraplan habe in einem ersten Schritt die tatsächlichen Flugbewegungen im Jahr 2008 an den drei Berliner Flughäfen erhoben und nach Verkehrssegmenten geordnet. Im nächsten Schritt seien dann für die Verkehrssegmente Wachstumsraten aus der Masterplan-Prognose abgeleitet worden. Diese habe mit einer geeigneten Methode das zukünftige Luftverkehrsaufkommen an den einzelnen Flughäfen ermittelt. Die Einzelflugbewegungen aus der Masterplan-Prognose hätten sich mittels der dort ebenfalls hinterlegten Daten (Start- und Zielflughafen, Verkehrsart, Fluglinie, Anzahl der Passagiere, Anzahl der Fracht etc.) den im Intraplan-Nachtfluggutachten definierten Verkehrssegmenten zuordnen lassen. Die Hochrechnung mit den aus der Masterplan-Prognose für die einzelnen Verkehrssegmente abgeleiteten Wachstumsraten sei eine geeignete Methode zur Ermittlung des Nachtflugaufkommens im Jahr 2020. Das Ergebnis der Nachtverkehrsprognose sei plausibel.

9

Was die Planfeststellungsbehörde in der Nacht zugelassen habe, sei von den Planungszielen für den Ausbau des Flughafens umfasst. Im Planergänzungsbeschluss seien auch die sachlichen Gründe, weshalb Flüge nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden könnten, plausibel dargelegt.

10

Dem Antrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis der Tatsache, dass es ungeachtet der dargelegten Nachtfluggründe möglich sei, die von Intraplan im Rahmen der Bedarfsprognose für die Nachtzeit prognostizierten beziehungsweise hochgerechneten Flüge auf die nachgelagerte Zeitscheibe zu verlagern, habe nicht entsprochen werden müssen. Ob und inwieweit ein Verkehrsbedarf befriedigend innerhalb der Tag- und der angrenzenden Nachtrandstunden abgewickelt werden könne, sei keine dem Beweis zugängliche Tatsachenfrage, sondern eine Rechtsfrage. Maßgebend sei, welche Gründe die Inanspruchnahme der Nachtrandzeiten rechtfertigen könnten, und wie diese Gründe insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsfunktion des Flughafens und seine Stellung im Luftverkehrsnetz zu gewichten seien. Die Planfeststellungsbehörde habe die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen einer Beschränkung des nächtlichen Flugbetriebs ausreichend ermittelt und die Bedeutung der regionalwirtschaftlichen Aspekte nicht überschätzt. 11

b) Die Lärmschutzbelange der Beschwerdeführenden seien ausreichend ermittelt worden. Ihr Gewicht habe die Planfeststellungsbehörde nicht zu gering eingeschätzt. 12

Dies gelte zunächst für die zugrunde gelegte Flugroutenprognose. Soweit es um die Regelung des Nachtflugbetriebs gehe, sei die für den abhängigen Bahnbetrieb erstellte Grobplanung der An- und Abflugrouten ausreichend, um die Lärmbetroffenheit auch bei unabhängigem Bahnbetrieb abzuschätzen. 13

Die Planfeststellungsbehörde habe neuere Erkenntnisse der Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung nicht zu würdigen brauchen. Der maßgebende Bezugspunkt für die Gewichtung der Lärmschutzbelange sei die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle, bei deren Überschreitung passiver Schallschutz zu gewährleisten sei. Lärmbeeinträchtigungen unterhalb dieser Schwelle seien abwägungsrelevant. Habe die Planfeststellungsbehörde die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle fehlerfrei bestimmt, genüge es für die Abwägung grundsätzlich, die Lärmschutzbelange ausgehend von dieser Schwelle zu gewichten. Sie wögen umso schwerer, je näher die Lärmbelastungen an die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle heranreichten; ihr Gewicht sei umso geringer, je weiter sie hinter dieser Schwelle zurückblieben. Eine Auseinandersetzung mit den Erkenntnissen der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung sei für diese Gewichtung nicht erforderlich. 14

Die Planfeststellungsbehörde habe diese Schwelle rechtsfehlerfrei bestimmt. Der Planfeststellungsbeschluss habe bereits im Jahr 2004 Werte festgelegt, bei deren Überschreitung passiver Schallschutz für Schlafräume gewährt werde, die für die Anwohner günstiger seien als die gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1a FluglärmG in der Neufassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl I S. 2550) bis zum 31. Dezember 2010 maßgebenden Werte für neue Flughäfen. Allenfalls auf letztere, nicht etwa auf für spätere Zeiträume vorgesehene Werte wäre es angekommen, da der für den Zeitpunkt der Planfeststellung festgelegte Wert maßgeblich sei. 15

Die Beschwerdeführenden hätten Anhaltspunkte dafür, dass § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1a des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) 2007 verfassungswidrig 16

sein könnte, weil die festgelegten Werte der Schutzpflicht für die körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) nicht genügten, nicht substantiiert dargelegt. Erst recht sei nicht ersichtlich, dass das Fluglärmschutzgesetz einen durch Fluglärm hervorgerufenen Dauerschallpegel LAeq Nacht unter 50 dB(A) und/oder einen fluglärmbedingten Maximalpegel L<sub>Amax</sub> unter 6 x 55 dB(A) hätte festlegen müssen. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden habe der Gesetzgeber seine Nachbesserungspflicht nicht verletzt, da die Regelung nicht aufgrund neuer Erkenntnisse oder einer veränderten Situation untragbar geworden sei.

c) Der von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Ausgleich zwischen den gegenläufigen Belangen, also dem Verkehrsinteresse und den Lärmschutzbelangen, halte sich im Rahmen des der Exekutive zustehenden Gestaltungsspielraums. 17

Für die Nachtkernzeit habe die Planfeststellungsbehörde die Vorgaben aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 (- BVerwG 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116), im Planergänzungsbeschluss fehlerfrei umgesetzt. Die Ausnahmen, die zugelassen worden seien, seien durch einen standortspezifischen Nachtflugbedarf gerechtfertigt. 18

Dies gelte auch für das kernzeitnahe Segment: Die Planfeststellungsbehörde habe das grundsätzliche Verbot von Starts und Landungen in der Nachtkernzeit auf das kernzeitnahe Segment (23:30 Uhr bis 24:00 Uhr und 05:00 Uhr bis 05:30 Uhr) erstreckt. Die in diesem Zeitsegment zugelassenen Ausnahmen minderten die Wirkungen des Start- und Landeverbots jedenfalls nicht erheblich. Die Regelung führe dazu, dass der Flugverkehr in der letzten halben Stunde vor der Kernzeit deutlich abnehme und nach ihrem Ende nur langsam wieder ansteige. Ausgehend hiervon seien die Ausnahmen durch hinreichend gewichtige Gründe gerechtfertigt. 19

Dies gelte auch für die restliche Nachtzeit: Ausgangspunkt sei das Konzept des Beklagten, dass der Flugverkehr zwischen 22:00 Uhr und 24:00 Uhr insgesamt und ab 23:30 Uhr sogar deutlich abnehme, in der Nachtkernzeit eine weitgehende Lärmpause eintrete und der Verkehr nach 05:00 Uhr bis zum Beginn des Tages erst langsam wieder anschwellen. Mit diesem weitgehenden Schutz der Nachtruhe zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr sei es vertretbar, Flugverkehr bis 23:30 Uhr und ab 05:30 Uhr grundsätzlich zuzulassen, die Lärmschutzbelange der Anwohnerinnen und Anwohner insoweit also weitgehend hinter den Verkehrsinteressen dieses Flughafens zurücktreten zu lassen. Auch zwischen 22:00 Uhr und 23:30 Uhr und 05:30 Uhr und 06:00 Uhr dürfe die Nacht jedoch nicht zum Tage werden. Die Verhältnismäßigkeit bleibe nur gewahrt, wenn das Konzept eines Ab- und Anschwellens des Flugverkehrs auch in diesen Zeitsegmenten weiter durchgeführt werde. Der Beklagte habe sich im Planergänzungsbeschluss die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vorbehalten. Der Vorbehalt entfalte drittschützende Wirkung. Er könne, wie der Senat bereits im Urteil vom 16. März 2006 (- BVerwG 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116) dargelegt habe, auch für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bis hin zu einem (Teil-)Widerruf der Re- 20

gelingen über den Flugbetrieb nutzbar gemacht werden. Vor diesem Hintergrund sei es vertretbar gewesen, im Planergänzungsbeschluss von einer weitergehenden Beschränkung des Nachtflugbetriebs in der ersten Nachtstunde abzusehen.

4. Die von den Beschwerdeführenden erhobene Anhörungsrüge wies das Bundesverwaltungsgericht mit angegriffenem Beschluss vom 16. Februar 2012 zurück. 21

5. Mit ihrer rechtzeitig erhobenen Verfassungsbeschwerde rügen die Beschwerdeführenden eine Verletzung ihrer Rechte aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und aus Art. 103 Abs. 1 GG. 22

a) Das Bundesverwaltungsgericht habe ihren Anspruch auf rechtliches Gehör aus Art. 103 Abs. 1 GG verletzt. Es habe wesentlichen Vortrag zur fehlenden Differenzierung zwischen Tag- und Nachtflugverkehr in der Masterplan-Prognose und zu der daraus folgenden fehlerhaften Hochrechnung des Nachtflugaufkommens übergangen. Es habe sich auch kommentarlos über ihre Argumentation hinweggesetzt, dem Prognosegutachten seien Annahmen zugrunde gelegt worden, die erst das Ergebnis des Gutachtens sein könnten. Schließlich habe das Bundesverwaltungsgericht im Rahmen der Abwägung die Lärmschutzinteressen der Anwohner vollkommen übergangen. 23

b) Die angegriffenen Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts verletzen die Beschwerdeführenden auch in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG. 24

Es entspräche nicht der Bedeutung des Schutzguts „Gesundheit“, wenn neue medizinische Erkenntnisse Planungsentscheidungen nur dann zugrunde zu legen seien, wenn sie sich in der wissenschaftlichen Diskussion durchgesetzt hätten. Dies führe zu einer unzulässigen Risikoverlagerung auf die vom Fluglärm betroffenen Menschen. 25

Die Bedeutung des hohen Guts der Gesundheit sei im Rahmen der Abwägung der widerstreitenden Belange fehlgewichtet worden. Für die Nachtkernzeit sei weder im Planergänzungsbeschluss noch in dem angegriffenen Urteil die Summierung der Ausnahmen vom Nachtflugverbot in den Blick genommen worden. Hinsichtlich der Nachtrandzeit sei bis auf die halbe Stunde vor und nach der Nachtkernzeit der Schutz der Schlafzeiten weitgehend aufgegeben worden. Bei einer Gesamtbetrachtung der Nachtzeit bleibe angesichts der Vielzahl der zugelassenen Ausnahmen für Nachtflüge vom Gewicht der privaten Belange nichts mehr übrig. 26

Auch bei der Flugroutenprognose seien die maßgeblichen Belange evident fehlgewichtet worden. Der entscheidende Gewichtungsmangel liege im Abstraktionsgrad der Flugroutenprognose. Die Annahme, bei der Abwägung der Belange komme es lediglich darauf an, wie viele Anwohner ungefähr durch Fluglärm betroffen seien und wie schwer die jeweilige Betroffenheit eingestuft werden müsse, nicht aber, welche Anwohner konkret betroffen seien, verletze die subjektive Komponente des öffentlichen Belangs „Nachtruheschutz“. 27

Das Bundesverwaltungsgericht habe bei der Abwägung der Lärmschutzbelange der Anwohner nicht mehr geprüft, ob die Nachtflugregelung im Sinne des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit verhältnismäßig im engeren Sinne, also zumutbar sei. Infolgedessen fehle eine konkrete Güterabwägung. Das Gericht untersuche vielmehr nur noch, ob plausible Gründe für den Nachtflugbedarf in den Nachtrandstunden vorlägen. Lügen solche Gründe vor, werde der Nachtflugbetrieb als gerechtfertigt angesehen. Es werde nicht mehr gefragt, ob die für den Nachtflugbetrieb sprechenden Gründe im Einzelfall so gewichtig seien, dass sie die Lärmschutzbelange der Anwohner überwinden könnten.

28

## II.

Die Verfassungsbeschwerde wird nicht zur Entscheidung angenommen. 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 Beschwerdeführenden geboten. Sie hat keine Aussicht auf Erfolg.

29

1. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verletzt die Beschwerdeführenden nicht in Art. 103 Abs. 1 GG.

30

a) Art. 103 Abs. 1 GG verpflichtet die Gerichte, die Ausführungen der Prozessbeteiligten zur Kenntnis zu nehmen und in Erwägung zu ziehen. Dabei soll das Gebot des rechtlichen Gehörs als Prozessgrundrecht sicherstellen, dass die Entscheidung frei von Verfahrensfehlern ergeht, welche ihren Grund in unterlassener Kenntnisnahme und Nichtberücksichtigung des Sachvortrags der Parteien haben. In diesem Sinne gebietet Art. 103 Abs. 1 GG in Verbindung mit den Grundsätzen des einschlägigen Prozessrechts die Berücksichtigung erheblicher Beweisangebote (vgl. BVerfGE 50, 32 <35>; 60, 247 <249>). Die Nichtberücksichtigung eines erheblichen Beweisangebotes verstößt daher dann gegen Art. 103 Abs. 1 GG, wenn sie im Prozessrecht keine Stütze mehr findet (vgl. BVerfGE 50, 32 <35 f.>; 60, 247 <249>; 69, 141 <143 f.>; BVerfGK 13, 303 <304>).

31

Art. 103 Abs. 1 GG verpflichtet die Gerichte nicht, der Rechtsansicht einer Partei zu folgen (vgl. BVerfGE 64, 1 <12>; 87, 1 <33>). Die Gerichte sind auch nicht verpflichtet, jedes Vorbringen der Beteiligten in den Gründen der Entscheidung ausdrücklich zu bescheiden (vgl. BVerfGE 5, 22 <24>). Es müssen nur die wesentlichen, der Rechtsverfolgung und Rechtsverteidigung dienenden Tatsachenbehauptungen in den Entscheidungsgründen verarbeitet werden (vgl. BVerfGE 47, 182 <189>). Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein Gericht das von ihm entgegengenommene Vorbringen der Beteiligten auch zur Kenntnis genommen und in Erwägung gezogen hat. Das Bundesverfassungsgericht kann nur dann feststellen, dass ein Gericht seine Pflicht, den Vortrag der Beteiligten zur Kenntnis zu nehmen und zu erwägen, verletzt hat, wenn sich dies aus den besonderen Umständen des Falles ergibt (vgl. BVerfGE 22, 267 <273 f.>; 70, 288 <293 f.>; 96, 206 <216 f.>).

32

b) Gemessen hieran, verletzt das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts die Be-

33

schwerdeführenden nicht in ihrem Anspruch auf rechtliches Gehör aus Art. 103 Abs. 1 GG.

aa) Das Bundesverwaltungsgericht ging ausdrücklich auf die Kritik der Beschwerdeführenden ein, im Masterplan fehle eine Differenzierung zwischen Tag- und Nachtflugverkehr, was zu einer unzureichenden Prognose im Intraplangutachten geführt habe. Es hat aber entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden das auf der Grundlage des Masterplans erarbeitete Intraplangutachten und die darin enthaltene Nachtflugprognose, die dem Planergänzungsbeschluss zugrunde gelegt wurde, nicht beanstandet. Entgegen der Rüge der Beschwerdeführenden hat das Bundesverwaltungsgericht dabei nicht deren Vortrag übergegangen, sondern sich ausdrücklich mit den angegriffenen Tatsachengrundlagen der Prognose auseinandergesetzt, diese aber anders gewertet und die Annahmen und Zuordnungen als plausibel erachtet. Dies stellt keine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör dar. 34

bb) Auch mit dem Einwand, es komme zu einer überobligatorischen Steigerung des Nachtflugverkehrs, hat sich das Bundesverwaltungsgericht auseinandergesetzt (angegriffenes Urteil, Rn. 71 ff.). Das Vorbringen der Beschwerdeführenden wurde auch hier nicht übergegangen, sondern lediglich anders gewürdigt. 35

cc) Das Bundesverwaltungsgericht hat das Intraplangutachten nur zum Nachweis der Nachfrage nach, nicht aber der Notwendigkeit von Nachtflügen herangezogen. Die Notwendigkeit von Nachtflügen hat es hingegen auf der Grundlage der Begründung des Planergänzungsbeschlusses nachgeprüft und mit den Lärmschutzbelangen der Anwohner abgewogen. Der Einwand der Beschwerdeführenden, es sei unzulässig, die Notwendigkeit eines Nachtflugbetriebs zur Prämisse der Begutachtung zu machen, zielte damit auf einen nicht entscheidungserheblichen Umstand. Daher ist es unschädlich, dass das Bundesverwaltungsgericht nicht ausdrücklich hierauf einging. 36

dd) Das Bundesverwaltungsgericht hat im Rahmen der Abwägung der Lärmschutzinteressen der Anwohner zentralen Vortrag nicht übergegangen. Es hat sich in der angegriffenen Entscheidung mit den Argumenten der Beschwerdeführenden auseinandergesetzt, gelangte aber zu einer anderen Gewichtung der Belange, was keine Verletzung von Art. 103 Abs. 1 GG darstellt. 37

2. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verletzt die Beschwerdeführenden auch nicht in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG. 38

a) aa) Das Recht auf körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schützt nicht nur als subjektives Abwehrrecht gegen staatliche Eingriffe. Es enthält auch die staatliche Pflicht, sich schützend und fördernd vor die Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit zu stellen und sie vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten anderer zu bewahren. Auch der Schutz vor Beeinträchtigungen der körperlichen Unversehrtheit und der Gesundheit ist von Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG umfasst (vgl. BVerfGE 142, 313 <337 Rn. 69>). Eine auf Grundrechtsgefährdungen bezogene Risikovorsor- 39

ge kann ebenfalls von der Schutzpflicht der staatlichen Organe umfasst sein (vgl. BVerfGE 49, 89 <140 ff.>; 53, 30 <57>; 56, 54 <78>).

Die sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ergebende Schutzpflicht erfordert auch Maßnahmen zum Schutz vor gesundheitsschädigenden und gesundheitsgefährdenden Auswirkungen von Fluglärm (vgl. BVerfGE 56, 54 <73 ff.>; BVerfG, Beschluss der 3. Kammer des Ersten Senats vom 20. Februar 2008 - 1 BvR 2722/06 -, Rn. 78; Beschluss der 3. Kammer des Ersten Senats vom 29. Juli 2009 - 1 BvR 1606/08 -, Rn. 10; Beschluss der 3. Kammer des Ersten Senats vom 15. Oktober 2009 - 1 BvR 3474/08 -, Rn. 26; Beschluss der 1. Kammer des Ersten Senats vom 4. Mai 2011 - 1 BvR 1502/08 -, Rn. 37).

40

Die aus den Grundrechten folgenden subjektiven Abwehrrechte gegen staatliche Eingriffe einerseits und die sich aus der objektiven Bedeutung der Grundrechte ergebenden Schutzpflichten andererseits unterscheiden sich insofern grundlegend voneinander, als das Abwehrrecht in Zielsetzung und Inhalt ein bestimmtes staatliches Verhalten verbietet, während die Schutzpflicht grundsätzlich unbestimmt ist. Die Aufstellung und normative Umsetzung eines Schutzkonzepts ist Sache des Gesetzgebers, dem grundsätzlich auch dann ein Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zukommt, wenn er dem Grunde nach verpflichtet ist, Maßnahmen zum Schutz eines Rechtsguts zu ergreifen. Dieser lässt auch Raum, etwa konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen (vgl. BVerfGE 96, 56 <64>; 121, 317 <356, 360>; 133, 59 <76 Rn. 45>; 142, 313 <337 Rn. 70>). Das Bundesverfassungsgericht kann die Verletzung einer solchen Schutzpflicht nur feststellen, wenn Schutzvorkehrungen entweder überhaupt nicht getroffen sind, wenn die getroffenen Regelungen und Maßnahmen offensichtlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das gebotene Schutzziel zu erreichen, oder wenn sie erheblich hinter dem Schutzziel zurückbleiben (vgl. BVerfGE 56, 54 <80>; 77, 170 <215>; 92, 26 <46>; 125, 39 <78 f.>; 142, 313 <337 f. Rn. 70>). Die Entscheidung, welche Maßnahmen geboten sind, um den Schutz zu gewähren, ist verfassungsgerichtlich damit nur begrenzt überprüfbar. Nur unter besonderen Umständen kann sich die Gestaltungsfreiheit des Gesetzgebers in der Weise verengen, dass allein durch eine bestimmte Maßnahme der Schutzpflicht Genüge getan werden kann (vgl. BVerfGE 56, 54 <73 ff.>; 77, 170 <214 f.>; 79, 174 <202>; 142, 313 <338 Rn. 71>; BVerfGK 13, 303 <321>; BVerfG, Beschluss der 1. Kammer des Ersten Senats vom 4. Mai 2011 - 1 BvR 1502/08 -, Rn. 38).

41

Aus der Schutzpflicht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG folgt auch eine Überprüfungs- und Nachbesserungspflicht des Gesetzgebers. Hat dieser eine Entscheidung getroffen, deren Grundlage durch neue, im Zeitpunkt des Gesetzeserlasses noch nicht abzusehende Entwicklungen entscheidend in Frage gestellt wird, kann er von Verfassungs wegen gehalten sein, zu überprüfen, ob die ursprüngliche Entscheidung auch unter den veränderten Umständen aufrechtzuerhalten ist (vgl. BVerfGE 49, 89 <130 f.>; 56, 54 <78 f.>; BVerfGK 10, 208 <211 f.>; 16, 68 <72>; BVerfG, Beschluss der 3. Kammer des Ersten Senats vom 28. Februar 2002 - 1 BvR 1676/01 -, Rn. 10 ff.).

42

Die gefestigte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass neue wissenschaftliche Erkenntnisse einer Planungs- oder Zulassungsentscheidung in der Regel erst dann zugrunde zu legen sind, wenn sie sich in der wissenschaftlichen Diskussion durchgesetzt haben, hat das Bundesverfassungsgericht nicht beanstandet (vgl. BVerfGK 13, 303 <323>). Es ist in erster Linie Aufgabe des Normgebers, den Erkenntnisfortschritt der Wissenschaft mit geeigneten Mitteln nach allen Seiten zu beobachten und zu bewerten, um gegebenenfalls weitergehende Schutzmaßnahmen treffen zu können. Eine Verletzung seiner Nachbesserungspflicht kann gerichtlich erst festgestellt werden, wenn evident ist, dass eine ursprünglich rechtmäßige Regelung zum Schutz der Gesundheit aufgrund neuer Erkenntnisse oder einer veränderten Situation untragbar geworden ist (vgl. BVerfGE 56, 54 <81>; BVerfGK 10, 208 <211 f.> m.w.N.; BVerfG, Beschluss der 1. Kammer des Ersten Senats vom 4. Mai 2011 - 1 BvR 1502/08 -, Rn. 38).

43

bb) Behördliche Planungsentscheidungen und deren verwaltungsgerichtliche Bestätigung kann das Bundesverfassungsgericht im Ergebnis nur eingeschränkt daraufhin überprüfen, ob sie das Willkürverbot beachten und verhältnismäßig sind. Dem Plangeber ist gesetzlich eine Gestaltungsbefugnis und damit die Kompetenz eingeräumt, die erforderliche Abwägung selbst vorzunehmen. Das Bundesverfassungsgericht kann - wie jedes Gericht - seine eigene Abwägung nicht an die Stelle derjenigen des Plangebers setzen; es hat nur zu prüfen, ob sich diese und deren verwaltungsgerichtliche Bestätigung in den verfassungsrechtlich vorgezeichneten Grenzen halten. Hierfür ist maßgebend, ob der erhebliche Sachverhalt zutreffend und vollständig ermittelt, also insbesondere die Betroffenen angehört wurden, und ob anhand dieses Sachverhalts der Entscheidung alle sachlich beteiligten Belange und Interessen zugrunde gelegt sowie umfassend und in nachvollziehbarer Weise abgewogen worden sind. Soweit hierbei über Ziele, Wertungen und Prognosen zu befinden ist, beschränkt das Bundesverfassungsgericht seine Nachprüfungen darauf, ob diese Einschätzungen und Entscheidungen offensichtlich fehlerhaft oder eindeutig widerlegbar sind oder der verfassungsrechtlichen Ordnung widersprechen (vgl. BVerfGE 76, 107 <121 f.>; 95, 1 <22 f.>; 134, 232 <353 Rn. 323>; BVerfGK 13, 294 <296 f.>; BVerfG, Beschluss der 3. Kammer des Ersten Senats vom 19. Dezember 2002 - 1 BvR 1402/01 -, Rn. 14; Beschluss der 1. Kammer des Ersten Senats vom 16. Dezember 2015 - 1 BvR 685/12 -, Rn. 20).

44

Zudem ist, wenn wie hier ein fachgerichtliches Verfahren stattgefunden hat, zu beachten, dass die Feststellung und Würdigung des Tatbestands, auf dessen Grundlage die Abwägungsentscheidung verfassungsgerichtlich kontrolliert wird, Sache der dafür allgemein zuständigen Gerichte und der Nachprüfung durch das Bundesverfassungsgericht grundsätzlich entzogen ist. Das Bundesverfassungsgericht greift hier nicht schon ein, wenn eine Entscheidung am einfachen Recht gemessen falsch ist, sondern nur, wenn die Feststellung und Würdigung des Tatbestandes selbst gegen Grundrechte verstößt (stRspr seit BVerfGE 1, 418 <420>).

45

b) An diesen Maßstäben gemessen verletzen weder der Planergänzungsbeschluss noch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts die Beschwerdeführenden in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG. Eine grundlegende Verkenning der sich aus diesem Grundrecht ergebenden Vorgaben bei der Gestaltung des Verfahrens, der Feststellung des Sachverhalts sowie der Auslegung und Anwendung der Gesetze durch die Planfeststellungsbehörde und das Bundesverwaltungsgericht liegt nicht vor. 46

aa) Die angegriffene Nachtflugregelung ist Teil des vom Bundesverwaltungsgericht den einschlägigen Bestimmungen vor allem des Luftverkehrsgesetzes und des Lärmschutzgesetzes entnommenen abgestuften Lärmschutzkonzepts. Danach bestehe ein Anspruch des Betroffenen auf Übernahme seines Anwesens, wenn die Fluglärmbeeinträchtigung eine solche Intensität habe, dass der Grad der Gesundheitsgefährdung erreicht werde. Diese Schwelle wird vom Bundesverwaltungsgericht als „verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze“ bezeichnet (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116 <249 Rn. 376>). Das Bundesverwaltungsgericht hat weiter festgestellt, dass der Gesetzgeber darüber hinaus auch auf einer der Gefahrenabwehr vorgelagerten Stufe Handlungsbedarf gesehen habe. Daher hat es § 9 Abs. 2 LuftVG eine weitere, niedrigere Zumutbarkeitsschwelle entnommen (fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle - BVerwG, angegriffenes Urteil, Rn. 166 -) bei deren Überschreitung ein Anspruch auf passiven Schallschutz bestehe. Schließlich hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass auch den unterhalb dieser einfachrechtlichen fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle angesiedelten Lärmschutzinteressen der Anwohner im Rahmen der Abwägung nach § 8 Abs. 1 LuftVG Rechnung zu tragen sei (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116 <199 Rn. 268>; BVerwG, angegriffenes Urteil, Rn. 166). Hier kämen auf der Grundlage von § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG auch Betriebsbeschränkungen in Betracht, wie beispielsweise Nachtflugbeschränkungen (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116 <199 Rn. 268>). § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG sei mit Blick auf den Nachtflug als Gewichtungsvorgabe zu betrachten, die für eine Zurückdrängung des Lärmschutzinteresses der Nachbarschaft eine gesteigerte Rechtfertigung verlange (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116 <199 Rn. 269>). 47

Das Bundesverfassungsgericht hat bereits in einem Beschluss der 3. Kammer des Ersten Senats vom 29. Juli 2009 - 1 BvR 1606/08 -, BVerfGK 16, 68, dieses Verständnis des Bundesverwaltungsgerichts zu dem abgestuften Lärmschutzkonzept verfassungsrechtlich gebilligt. Von diesem Standpunkt abzugehen, besteht kein Anlass. Die normative Fluglärmschutzkonzeption für den auf der Planungsebene zu gewährleistenden Lärmschutz ist seit der Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes im Jahre 2007 sogar stärker als bisher durch den Gesetzgeber abgesichert, da seither die neuen Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG nach § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG bei luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren zu beachten sind. 48

bb) Die Beschwerdeführenden werden auch nicht durch die im Planergänzungsbeschluss festgelegten und vom Bundesverwaltungsgericht gebilligten Nachtflugregelungen in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verletzt. 49

(1) Die Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG erfordert entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden nicht, die vom Bundesverfassungsgericht in ständiger Rechtsprechung angewandten Maßstäbe bezüglich neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse zu verändern. Diese sind in der Regel erst dann einer Planungs- oder Zulassungsentscheidung zugrunde zu legen, wenn sie sich in der wissenschaftlichen Diskussion durchgesetzt haben (vgl. BVerfGE 56, 54 <76 ff.>; BVerfGK 13, 303 <323>; 16, 68 <76>). Durch die sich ebenfalls aus der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 GG ergebende Überprüfungs- und Nachbesserungspflicht des Gesetzgebers (vgl. dazu BVerfG, Beschluss der 1. Kammer des Ersten Senats vom 4. Mai 2011 - 1 BvR 1502/08 -, Rn. 38) wird zugleich gesichert, dass das Risiko von zunächst noch bestehenden Ungewissheiten in der Wissenschaft nicht einseitig dauerhaft Betroffenen auferlegt wird. Dem trägt die Rechtslage im Hinblick auf den Schutz vor Fluglärm mittlerweile deutlicher als bisher dadurch Rechnung, dass nach § 2 Abs. 3 FluglärmG in der Fassung des Jahres 2007 die Bundesregierung verpflichtet wird, dem Deutschen Bundestag spätestens im Jahre 2017 und spätestens nach Ablauf von jeweils weiteren zehn Jahren Bericht über die Überprüfung der in § 2 Abs. 2 FluglärmG genannten Lärmgrenzwerte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik zu erstatten. Daraus hat das Bundesverwaltungsgericht in der angegriffenen Entscheidung die verfassungsrechtlich nicht zu beanstandende Konsequenz gezogen, dass angesichts der in § 2 Abs. 2 FluglärmG normativ festgelegten fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle neuere Erkenntnisse der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung durch die Planfeststellungsbehörde zur Bestimmung dieser Grenze nicht mehr eingeholt zu werden brauchten (angegriffenes Urteil, Rn. 165 - 167). Darüber hinaus hat sich das Bundesverwaltungsgericht in der angegriffenen Entscheidung ausführlich und nachvollziehbar mit dem Stand der Lärmwirkungsforschung auseinandergesetzt (angegriffenes Urteil, Rn. 169). 50

(2) Soweit die Beschwerdeführenden rügen, die abzuwägenden Belange seien bereits fehlerhaft ermittelt worden, liegt ebenfalls keine Verletzung der Beschwerdeführenden in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG vor. 51

Bei der Feststellung des Bedarfs an Nachtflugverkehr wurde im Planergänzungsbeschluss nach verschiedenen Verkehrssegmenten zu unterschiedlichen Zeiten differenziert. Diese Feststellung beruht auf Prognosen, bei deren Nachprüfung das Bundesverfassungsgericht sich darauf zu beschränken hat, ob diese Einschätzungen und Entscheidungen offensichtlich fehlerhaft oder eindeutig widerlegbar sind oder der verfassungsrechtlichen Ordnung widersprechen (oben 2 a bb). Ausgehend hiervon hat das Bundesverwaltungsgericht in verfassungsrechtlich nicht zu beanstandender Weise dargelegt, weshalb es die auf der Grundlage der Masterplan-Prognose erstellten Wachstumsprognosen für die einzelnen Verkehrssegmente und den darauf 52

prognostizierten Nachtflugbedarf für plausibel hält. Der abzuwägende Belang „Bedarf an Nachtflugverkehr“ ist daher ohne Verstoß gegen Verfassungsrecht ermittelt worden.

(3) Die Beschwerdeführenden sind auch nicht durch die Gewichtung der widerstreitenden Belange in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verletzt. 53

(a) Das Bundesverwaltungsgericht hat entgegen der Behauptung der Beschwerdeführenden das Gewicht der Nachtkernzeit erkannt und die besondere Bedeutung der Nachtruhe in der Nachtkernzeit betont sowie eine Gesamtbetrachtung der Lärmbelastung in der Summe vorgenommen, die durch die zugelassenen Ausnahmen entsteht. 54

(b) Auch für die Nachtrandzeiten betreffend erfolgte bei einer Gesamtbetrachtung der Nachtzeit entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden keine aus verfassungsrechtlicher Sicht zu beanstandende Fehlgewichtung des Belangs „Schutz der Nachtruhe“ durch das Bundesverwaltungsgericht. Das Bundesverwaltungsgericht betonte, auf die Nachtruhe der Bevölkerung sei in besonderem Maß Rücksicht zu nehmen, was für die gesamte Nacht gelte, auch wenn diesem Gebot in den Nachtrandstunden nicht dasselbe hohe Gewicht wie in der Nachtkernzeit zukomme. Die Nachtrandstunden dürften jedoch nicht isoliert betrachtet werden. Entscheidend sei, ob das Lärmschutzkonzept bei einer Betrachtung der Gesamtnacht ausreichend Rücksicht auf die Nachtruhe der Bevölkerung nehme (angegriffenes Urteil, Rn. 189 ff.). Ferner wies das Gericht auf die Gewichtungsvorgabe des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG hin, die im Planergänzungsbeschluss beachtet worden sei (angegriffenes Urteil, Rn. 172 ff.). Damit beachtet das Bundesverwaltungsgericht die aus der Schutzpflicht abgeleiteten verfassungsrechtlichen Vorgaben. Mit Rücksicht auf die eingeschränkte verfassungsgerichtliche Überprüfung von Planungsentscheidungen sind die plausiblen Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts von Verfassungs wegen nicht zu beanstanden. 55

(c) Die Beschwerdeführenden sind auch nicht durch eine vermeintliche Fehlgewichtung infolge des Abstellens auf eine aus Sicht der Beschwerdeführenden fehlerhafte Flugroutenprognose in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verletzt. 56

Das Bundesverfassungsgericht hat verfassungsrechtlich nicht beanstandet, dass eine bei der Standortwahl eines Flughafens im Rahmen der Landesplanung und der Planfeststellung zugrunde gelegte Prognose von der Rechtsprechung gebilligt wurde, 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 (BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 24. Oktober 2017 - 1 BvR 1026/13 -). 57

Dies gilt auch für Ermittlung, Gewichtung und Abwägung der widerstreitenden Belange im Rahmen der Nachtflugregelung. Es ist nicht ersichtlich, weshalb eine allein abstrakte Betrachtung der Fluglärm-betroffenheiten, die nach Art und Ausmaß geeig- 58

net ist, auch die konkreten Betroffenheiten abzubilden, zu einer Fehlgewichtung führen soll. Die Beschwerdeführenden tragen in ihrer Verfassungsbeschwerde auch nicht vor, wie und warum sich das Gewicht der Belange bei einer konkreten Betrachtung der Flugrouten verändert hätte.

(4) Die Beschwerdeführenden werden weder durch die Abwägung im Planergänzungsbeschluss als solche noch durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, wonach die Abwägung der einzelnen widerstreitenden Belange im Planergänzungsbeschluss bei der Festlegung der Nachtflugregelung rechtsfehlerfrei sei, in ihren Rechten aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verletzt. 59

(a) Die Rüge der Beschwerdeführenden, es läge ein grundsätzlicher Mangel des gesamten Abwägungsvorgangs vor, weil sich die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in luftverkehrsrechtlichen Planungsverfahren vereinfacht und verschärft habe, da nicht mehr die Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne geprüft werde, also eine konkrete Güterabwägung ausfalle und nur noch geprüft werde, ob plausible Gründe für den Nachtflugbedarf in den Nachtrandstunden vorlägen und dieser dann als gerechtfertigt angesehen werde, trifft bereits im Ausgangspunkt nicht zu. 60

Das Bundesverwaltungsgericht hat in dem angegriffenen Urteil zu Beginn der materiellen Rechtmäßigkeitsprüfung (angegriffenes Urteil, Rn. 44 ff.) die Anforderungen an eine Regelung des Nachtflugbetriebs dargelegt. Die dort wiedergegebenen Grundsätze entsprechen seiner ständigen Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116 <198 ff. Rn. 267 ff.>; Urteil vom 9. November 2006 - 4 A 2001.06 -, BVerwGE 127, 95 <113 ff. Rn. 67 ff.>; Urteil vom 24. Juli 2008 - 4 A 3001.07 -, BVerwGE 131, 316 <326 f. Rn. 39, 343 Rn. 93>; Urteil vom 16. Oktober 2008 - 4 C 5.07 -, BVerwGE 132, 123 <140 Rn. 51>), die es auch im vorliegenden Fall beibehält. Diese Anforderungen begegnen keinen verfassungsrechtlichen Bedenken. Insbesondere zeigt sich, dass das Bundesverwaltungsgericht nach wie vor eine konkrete Güterabwägung fordert und kontrolliert (vgl. angegriffenes Urteil, Rn. 45, 47 f., 50, 186 - 200). 61

(b) Das Konzept der Nachtflugregelung und die diesem zugrunde liegende Abwägung der widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange sowie dessen Prüfung und Bewertung durch das Bundesverwaltungsgericht verletzen die Beschwerdeführenden ebenfalls nicht in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG. 62

Hinsichtlich der Nachtkernzeit hat das Bundesverwaltungsgericht die Festsetzungen im Planergänzungsbeschluss nicht beanstandet, wonach in der Zeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr keine Luftfahrzeuge starten oder landen dürfen und nur Ausnahmen für Notlandungen, Flüge für den Katastrophenschutz, medizinische Hilfeleistungen, Vermessungen, Staatsbesuche, für Regierungsflüge, Militärflüge von Luftfahrzeugen der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung und den Luftpostverkehr zugelassen wurden; sie seien durch einen standortspezifischen Nachtflugbedarf gerechtfertigt. Insoweit könne eine Zurückstellung der Lärmschutzbelange der Anwohner hingenommen werden, weil dies trotz der Ausnahmen wegen 63

des grundsätzlichen Start- und Landeverbots in der Nachtkernzeit zu einer deutlich spürbaren Lärmpause führe. Für die Durchschnittsnacht 2020 seien zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr 2,7 Flugbewegungen prognostiziert. Um diese Lärmpause zu erreichen, seien öffentliche und private Verkehrsinteressen wie die nach Ermittlungen des Beklagten nicht unerhebliche Nachfrage im Interkontinentalverkehr und in den touristischen Zielen zurückgestellt worden.

Diese Regelung für die Nachtkernzeit hält dem eingeschränkten Prüfungsmaßstab des Bundesverfassungsgerichts bei Planungsentscheidungen stand, da die Einschätzungen und Entscheidungen weder offensichtlich fehlerhaft oder eindeutig widerlegt sind, noch der verfassungsrechtlichen Ordnung widersprechen und zudem der erhebliche Sachverhalt zutreffend ermittelt und die beteiligten Belange und Interessen umfassend und in nachvollziehbarer Weise abgewogen wurden. Eine Verletzung spezifischen Verfassungsrechts ist nicht erkennbar.

64

Im Ergebnis gilt dies auch für die Nachtrandzeit. Das Bundesverwaltungsgericht betont, das Gebot, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen (§ 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG), gelte für die gesamte Nachtzeit, habe aber in den Nachtrandstunden nicht dasselbe hohe Gewicht wie in der Nachtkernzeit. Die Nachtrandstunden dürften nicht isoliert betrachtet werden. Entscheidend sei die Betrachtung der Gesamtnacht. Auch dies begegnet keinen grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Bedenken.

65

Auch die konkrete Anwendung dieses Abwägungsprogramms durch das Bundesverwaltungsgericht verletzt die Beschwerdeführenden nicht in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG.

66

(aa) Das Bundesverwaltungsgericht hat die Nachtflugregelung des Planergänzungsbeschlusses im kernzeitnahen Segment (23:30 Uhr bis 24:00 Uhr und 05:00 Uhr bis 05:30 Uhr) nicht beanstandet. Es stellte zutreffend fest, im Planergänzungsbeschluss sei das grundsätzliche Verbot von Starts und Landungen in der Nachtkernzeit auch auf die angrenzenden, kernzeitnahen Zeitscheiben erstreckt worden, wodurch in Ansehung der standortspezifischen Situation mit einer ausgeprägten Lärmbelastung für Flughafenanwohner und sonstige Lärmbetroffene dem Schutz der Nachtruhe gegenüber den Verkehrsinteressen der Vorrang eingeräumt worden sei (vgl. Planergänzungsbeschluss, S. 168). Die in diesem Zeitsegment zugelassenen Ausnahmen minderten die Wirkungen des Start- und Landeverbots jedenfalls nicht erheblich, weil der Flugverkehr in der letzten halben Stunde vor der Kernzeit deutlich abnehme und nach ihrem Ende nur langsam wieder ansteige. Im Planergänzungsbeschluss seien für die Durchschnittsnacht im Jahr 2020 in der Zeit von 23:30 Uhr bis 24:00 Uhr nur noch 4,1 Flugbewegungen prognostiziert, während in der halben Stunde zuvor noch 13,6 Bewegungen zu erwarten seien; für die Zeit von 05:00 Uhr bis 05:30 Uhr sei von 0,6 Flugbewegungen auszugehen, während es in der halben Stunde danach 10 seien.

67

Weiter hat es die Ausnahmen vom Start- und Landeverbot für verspätete Starts im

68

Interkontinentalverkehr bis 24:00 Uhr, verspätete Landungen bis 24:00 Uhr und verfrühte Landungen ab 05:00 Uhr, sowie für Bereitstellungs- und Überführungsflüge als durch hinreichend gewichtige Gründe gerechtfertigt angesehen und dies für die einzelnen Ausnahmen ausführlich begründet.

Diese fachgerichtliche Wertung ist vertretbar. Eine Verletzung spezifischen Verfassungsrechts ist nicht erkennbar. 69

(bb) Das gilt auch für die Entscheidung über den Nachtflug. Für die Zeit von 22:00 Uhr bis 23:30 Uhr und von 05:30 Uhr bis 06:00 Uhr ließ die Planfeststellungsbehörde Flugverkehr grundsätzlich zu und nahm eine Beschränkung lediglich für besonders laute Flugzeuge und durch die Nachtverkehrszahl vor, die allerdings nicht den Verkehr von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr erfasst. 70

Das Bundesverwaltungsgericht hat erkannt, dass dies die Anwohner des Flughafens erheblichen Belastungen aussetzt. In der Durchschnittsnacht 2020 sind zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr 40,2 Flugbewegungen zu erwarten, zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr 13,6 Flugbewegungen und zwischen 05:30 Uhr und 06:00 Uhr 10,0 Flugbewegungen. Zudem hat das Bundesverwaltungsgericht diese Werte auch vor dem Hintergrund von 71,2 Flugbewegungen in der Gesamtnacht gesehen und betont, dass in Spitzennächten die Zahl der Flugbewegungen deutlich darüber liegen werde. 71

Bei der Abwägung sah es diesen erheblichen Lärmbetroffenheiten gewichtige Verkehrsinteressen gegenüberstehen, so die nationale und internationale herausragende Bedeutung, die es erfordere, den internationalen Luftverkehrsbedarf der Länder Berlin und Brandenburg am einzigen Verkehrsflughafen der Region zu decken. In der Abwägung sei so dem Zweck, den Flughafen mit dieser Funktion auch am frühen Morgen und späten Abend in das weltweite Flugverkehrsnetz einzubinden, hohes Gewicht beigemessen worden. 72

Trotz der hohen Belastungen für die Anwohner beanstandete das Bundesverwaltungsgericht das Konzept der Planfeststellungsbehörde nicht, wonach ein verhältnismäßiger Ausgleich zwischen den Lärmschutz- und Verkehrsbelangen dadurch hergestellt werde, dass der Flugverkehr zwischen 22:00 Uhr und 24:00 Uhr abnehme - ab 23:30 Uhr sogar deutlich -, in der Nachtkernzeit eine weitgehende Lärmpause eintrete und der Verkehr nach 05:00 Uhr bis zum Beginn des Tages erst langsam wieder anschwellen. 73

Diese Erwägungen halten sich noch im Rahmen vertretbarer fachgerichtlicher Auslegung. Das Bundesverwaltungsgericht hielt es für den Flughafen Berlin-Schönefeld für vertretbar, im Hinblick auf den weitgehenden Schutz der Nachtruhe zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr, Flugverkehr bis 23:30 Uhr und ab 05:30 Uhr grundsätzlich unbegrenzt zuzulassen und die Lärmschutzbelange der Anwohner insoweit weitgehend hinter den dargelegten Verkehrsinteressen zurücktreten zu lassen, betonte aber, dass auch in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 23:30 Uhr und zwischen 05:00 74

Uhr und 05:30 Uhr „die Nacht nicht zum Tag“ werden dürfe (angegriffenes Urteil, Rn. 200).

Die Verhältnismäßigkeit sieht das Bundesverwaltungsgericht allerdings nur gewahrt, wenn das Konzept des Ab- und Anschwellens auch in dieser Zeit auf Dauer eingehalten werde. Als einen Teil zur Umsetzung dieses Konzeptes anerkennt es, dass im Planergänzungsbeschluss für die Zeit zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr eine mengenmäßige Begrenzung durch die Nachtverkehrsanzahl erfolgt, auch wenn die damit verbundene Schutzwirkung sich erst entfalte, wenn die Flugbewegungen das für 2023 prognostizierte Aufkommen erreichen werde. Jedenfalls werde dadurch ein die Prognose überschreitendes Verkehrsaufkommen unterbunden.

75

Das Bundesverwaltungsgericht weist ferner darauf hin, dass im Planergänzungsbeschluss für die erste Stunde der Nacht (von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr) keine vergleichbare Regelung getroffen worden sei. Da aber die Nachtverkehrsprognose aufgrund der nachlassenden Nachfrage einen abnehmenden Trend der Flugbewegungen vom Ende des Tages zur Nachtkernzeit hin ergeben habe, hält es die Verhältnismäßigkeit für noch gewahrt. Es betont aber, es wäre mit dem Abwägungsgebot und § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht vereinbar, wenn sich die erste Nachtstunde entgegen der Prognose zu einer Stunde entwickeln würde, in der die Fluglärmbelastung der Anwohner in der Regel größer sei als in den Abendstunden zuvor. Da sich die Planfeststellungsbehörde im Planergänzungsbeschluss unter A II 5.1.9 die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vorbehalten habe und der Vorbehalt drittschützende Wirkung entfalte, und auch für Maßnahmen des Schallschutzes bis hin zu einem (Teil-)Widerruf der Regelung über den Flugbetrieb nutzbar gemacht werden könne, sei es nach der Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts vertretbar, von einer weitergehenden Beschränkung des Nachtflugbetriebs in der ersten Nachtstunde abzusehen.

76

Auch diese Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts halten sich noch im Rahmen vertretbarer fachgerichtlicher Wertung. Sie verkennen nicht grundsätzlich das Gebot des Schutzes vor Fluglärm aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG. Der hohen Bedeutung des verfassungsrechtlich abgesicherten Belangs des Schutzes vor Verkehrslärm wird aber für die erste Stunde der Nacht (22:00 Uhr bis 23:00 Uhr) nur Rechnung getragen, sofern - wie vom Bundesverwaltungsgericht auch ausdrücklich gefordert - die Belastung in dieser Stunde im Zusammenhang mit dem Konzept des Ab- und Anschwellens für die ganze Nachtzeit gesehen wird, die Nachtverkehrsanzahl im Zeitabschnitt danach durch die mengenmäßige Begrenzung das Abschwellen sichert und in dieser Stunde keine stärkere Belastung mit Fluglärm als in den Abendstunden auftritt und dies gegebenenfalls durch nachträgliche Auflagen und Begrenzungen umgesetzt wird.

77

Die weitere Abwägung der Belange in der übrigen Nachtrandzeit begegnet keinen verfassungsrechtlichen Bedenken.

78

Diese Entscheidung ist unanfechtbar.

79

Eichberger

Baer

Britz

**Bundesverfassungsgericht, Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 2. Juli 2018 - 1 BvR 612/12**

**Zitiervorschlag** BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 2. Juli 2018 - 1 BvR 612/12 - Rn. (1 - 79), [http://www.bverfg.de/e/rk20180702\\_1bvr061212.html](http://www.bverfg.de/e/rk20180702_1bvr061212.html)

**ECLI** ECLI:DE:BVerfG:2018:rk20180702.1bvr061212