

Kanzlei Philipp-Gerlach • Teßmer - Niddastr. 74 - 60329 Frankfurt/Main

**An den
Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Brüder-Grimm-Platz 1
34117 Kassel**

- per Bote -

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser Zeichen, unsere Nachricht vom
2008 F 10

Ursula Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main
Fachanwältin für
Verwaltungsrecht

Dirk Teßmer
Rechtsanwalt
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 400 3 400-13
Fax: 069 / 400 3 400-23

UPhilipp@pg-t.de
DTessmer@pg-t.de

www.pg-t.de

Frankfurt am Main, den
25.02.2008

Klage

1. XXX Flörsheim
2. XXX Flörsheim
3. XXX Flörsheim
- 4.-5. XXX Flörsheim

- 6.-11. XXX Flörsheim

12. XXX Bischofsheim
- 13.-15. XXX Rüsselheim-Königstädten

- 16.-18. XXX Nauheim

19.-22. XXX Nauheim

23.-24. XXX Mörfelden-Walldorf

25.- 28. XXX Mörfelden-Walldorf

29.-31. XXX Kelsterbach

32.-33. XXX Kelsterbach

34. XXX Kelsterbach

35. XXX Kelsterbach

36.-37. XXX Frankfurt am Main (OT Schwanheim)

38.-39. XXX (Heusenstamm)

40. XXX Dreieich (OT Sprendlingen)

41.-42. XXX Offenbach am Main (OT Rumpenheim)

43.-44. XXX Offenbach am Main

45. XXX Offenbach am Main (OT Bürgel)

46.-48. XXX Offenbach am Main

49.-50. XXX Frankfurt am Main (OT Oberrad)

g e g e n

das Land Hessen, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden,

- Beklagter -

beizuladen:

Frankfurt Airport Services Worldwide AG (Fraport), 60547 Frankfurt am Main,

wegen Luftverkehrsrecht

(Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main).

Namens und in Vollmacht der Kläger erheben wir Klage und beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main (PF-66 p–V-) des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18.12.2007 aufzuheben.

Die Vollmachten sind diesem Schriftsatz als Anlage beigelegt.

Zum Streitwert

Es wird angeregt, den Streitwert entsprechend der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu Klagen, mit denen eine unzureichende Bewältigung der von einem Flughafen ausgehenden Lärmimmissionsbelastung geltend gemacht wird, pro verfahrensgegenständlichem Wohnhaus mit 15.000 EUR zu bemessen und mithin insgesamt auf 345.000 EUR (23 x 15.000 EUR) festzusetzen.

Von der Übersendung des Planfeststellungsbeschlusses wird abgesehen. Sollte die Übersendung des Planfeststellungsbeschlusses erwünscht sein, wird um einen entsprechenden Hinweis gebeten.

Zur Begründung der Klage tragen wir unter Vorbehalt der Einreichung von ergänzendem Vortrag und der Angabe weiterer Tatsachen und Beweismittel binnen der Frist des § 10 Abs. 6 LuftVG vor:

Zu diesem Zwecke beantragen wir die Gewährung einer Einsichtnahme der Verwaltungsvorgänge des Beklagten.

A. Sachverhalt

Der Beklagte hat am 18.12.2007 den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main erlassen. Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss wenden sich die Kläger als von den Auswirkungen des Vorhabens in ihren Rechten betroffene Nachbarn des Flughafens. Die Kläger leben in den umgebenden Gemeinden und sind jeweils Bewohner sowie dinglich Nutzungsberechtigte (zumeist Eigentümer) der Immobilien unter den im Rubrum genannten Anschriften.

Wesentlicher Bestandteil des Ausbauvorhabens ist der Bau einer neuen Landebahn „Nordwest“ im Kelsterbacher Wald, die mit zwei Rollbrücken über die Autobahn 3 an das vorhandene Flughafengelände angebunden werden soll. Umfangreiche Veränderungen auf dem bestehenden Flughafengelände, wie z.B. die Errichtung eines Terminals 3 sowie der Erweiterung des Flughafengeländes im Südbereich werden dem bestehenden Flughafen ein weitreichend „neues Gesicht“ geben.

Hauptzielsetzung des Flughafenausbaus ist, eine Steigerung der Kapazität des abzuwickelnden Flugverkehr von heute ca. 500.000 Flugbewegungen im Jahr auf mindestens 701.000 Flugbewegungen im Jahr 2020 zu erreichen - so jedenfalls die Angaben der Beizuladenden . Die prognostizierten Steigerungen im Luftverkehr werden nach Auffassung des Beklagten und der Beizuladenden

zu einer weiteren Steigerung der Flugbewegungszahlen auf dem dann ausgebauten Flughafen führen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde Gutachten vorgelegt, wonach über den Flughafen Frankfurt/Main nach Realisierung des Ausbaus ca. 900.000 Flugbewegungen im Jahr abgewickelt werden können.

Mit der in jedem Fall sehr erheblichen Erhöhung An- und Abflüge geht eine wesentliche Zunahme der Fluglärmimmissionen sowie der vom Gelände des Flughafens ausgehenden Lärmimmissionen einher.

Die An- und Abflugverfahren sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Es gibt indessen keinerlei Hinweise dafür, dass die an das bestehende Start- und Landebahnssystem anknüpfenden Flugrouten mehr als allenfalls unwesentlich verändert werden sollen. Für die Anflüge auf die neue Landebahn „Nordwest“ ergeben sich Änderungen der Flugrouten im Nahbereich des Flughafens aus der Lage der Bahn. Erhebliche Änderungen wird es hinsichtlich der Belegung der Flugrouten geben. Die Intensivierung der Nutzung der bestehenden Flugrouten führt dabei zum einen zu mehr Fluglärm für bereits heute durch Fluglärm Betroffenen. Zum anderen werden eine Vielzahl von heute noch nicht - wesentlich - vom Fluglärm betroffene Menschen neu von Fluglärm in einer mehr als nur unwesentliche Belästigungen auslösenden Weise betroffen. Denn der heute bereits bestehende „Fluglärmteppich“ wird aufgrund der Intensivierung des An- und Abflugverkehrs breiter und dichter.

Neben der Erhöhung des Fluglärms werden ausbaubedingt auch die Luftschadstoffbelastungen, die Sicherheitsrisiken und die sonstigen Umweltauswirkungen zunehmen. Insbesondere sollen zur Realisierung des Vorhabens 300 ha Wald – zum überwiegenden Teil als „Bannwald“ geschützt – gerodet werden.

Im Hinblick auf die das vorliegende Verfahren betreibenden Kläger sind insbesondere folgende tatsächliche Umstände von Belang:

Situation der Kläger aus Flörsheim am Main

Die Kläger in Flörsheim werden durch den Ausbau in mehrfacher Hinsicht mit besonderen Auswirkungen belastet. So wird die neue Anflugroute auf die Landebahn „Nordwest“ zu einer sehr erheblichen Fluglärmzunahme führen, welche eine zumutbare Wohnnutzung bei einer Vielzahl an Wohnhäusern in Flörsheim nicht mehr zulässt. Aufgrund der Nähe zur geplanten Landebahn „Nordwest“ werden die landenden Flugzeuge die Häuser der Kläger und vieler anderer Flörsheimer zudem in nur ca. 200 bis 250 Metern Höhe überfliegen. Der hierdurch bedingte Fluglärm, aber insbesondere auch die beängstigende Situation eines niedrig fliegenden Flugzeuges wird dabei eine besonders belastende Kumulation an Einwirkungen auf die Kläger mit sich bringen. Durch die neue Anflugroute sowie der bereits bestehenden Flugroute wird Flörsheim nahezu vollständig einer hohen Fluglärmbelastung ausgesetzt. Kinder werden nicht nur in ihrem Wohnumfeld sondern auch in den naheliegenden Kindergärten und Schulen mit Fluglärm beschallt, der oberhalb der Werte liegt, bis zu welchem eine ungestörte Kommunikation möglich ist und im Außenbereich gesundheitsgefährdende Ausmaße erreicht.

Wie stark die Kläger in Flörsheim betroffen sind, lässt sich bereits daran erkennen, dass die Grundstücke der Kläger voraussichtlich in der festzusetzenden künftigen Tagschutzzone 1 sowie der Nachtschutzzone liegen werden. Hinzu kommt noch die Lärmbelastung infolge der - in die Lärmentwicklungsprognosen der Beizuladenden bislang noch nicht eingerechneten - absehbaren Zunahme des Zubringerverkehrs auf den Schienen- und Straßenverkehrsweegen und die daraus resultierende Steigerung der diesbzgl. Lärmimmissionen sowie der Abgasbelastung.

Selbst die Beizuladende hat die besondere Betroffenheit in Flörsheim und die dort von ihr geschaffene Unzumutbarkeit der Wohnsituation anerkannt. Durch das sog. CASA-Programm, welches allerdings nur für eine sehr eingeschränkte Anzahl an Liegenschaften in Raunheim und Flörsheim gilt, soll eine für die

Kläger bei weitem nicht ausreichende Entschädigung gewährt werden bzw. ein Ankauf der Immobilie in Betracht kommen.

Klägerin zu 1. (XXX – Flörsheim)

Die Klägerin zu 1. ist Eigentümerin des mit einem selbst bewohnten Wohnhaus bebauten Grundstückes unter der Adresse XXX in der Gemarkung Flörsheim, [REDACTED] [REDACTED]) sowie einer Eigentumswohnung in der [REDACTED] (Gemarkung Flörsheim [REDACTED] [REDACTED]). Die Eigentumswohnung in der [REDACTED] hat sie im Jahr 1990 gekauft. Bei ihrem selbst genutzten Wohnhaus in der [REDACTED] handelt es sich um das ererbte Elternhaus. Sie hat dieses im Herbst 1999 aufwändig restauriert und sodann bezogen. Die Investitionen in die Eigentumswohnung sowie die Renovierung des Elternhauses haben den Einsatz ihres gesamten Vermögens erfordert. Das Wohnhausgrundstück in der [REDACTED] hat einen Wert von ca. [REDACTED] €, die Eigentumswohnung in der [REDACTED] hat einen Wert in Höhe von ca. [REDACTED] €. Bei diesen Angaben handelt es sich um eigene Schätzungen der Klägerin bezogen auf den gegenwärtigen Zustand, d.h. ohne die Realisierung eines Flughafenausbaus. Diese langfristigen Investitionen, welche insbesondere ihre Altersabsicherung gewährleisten sollten, hätte sie nicht getätigt, wenn sie von der Ausbauplanung der Fraport AG Kenntnis gehabt hätte. In diesem Fall wäre sie vielmehr aus Flörsheim weggezogen. Aufgrund des mit einem Ausbau einhergehenden Wertverfalls bzw. der Unverkäuflichkeit ihrer Immobilie zu angemessenen Bedingungen wird der Klägerin ein Wegzug faktisch unmöglich gemacht.

Insbesondere die neue Landebahn Nordwest anfliegenden Flugzeuge werden kontinuierlich Einzelschallereignisse erzeugen, welche auf dem Grundstück [REDACTED] im Ausbaugebiet fluglärmbedingt unzumutbare Wohnverhältnisse bewirken.

Das Grundstück liegt in der Übergangszone I des sog. „Casa-Programmes“

der Beizuladenden. Die Grenze zur „Kernzone“, in welcher die Beizuladende faktisch die Unbewohnbarkeit der dort gelegenen Häuser anerkennt, verläuft lediglich zwei Häuser weiter entlang des wenige Meter entfernten Grundstücks

Hinzu kommt der Lärm, der von der unweit der Häuser der Klägerin zu 1. verlaufenden S-Bahn-Trasse, der 500 Meter entfernten ICE-Trasse sowie der stark befahrenen Straße ausgeht.

Die Eigentumswohnung in der ist gegenwärtig vermietet, wobei die Mieter bereits angekündigt haben, dass sie bei zunehmender Beeinträchtigung durch Fluglärm das Mietverhältnis kündigen werden, um sich eine neue Wohnung in ruhigerem Umfeld zu suchen.

Die Klägerin zu 1. ist 71 Jahre alt und Rentnerin. In gesundheitlicher Hinsicht erwartet die Klägerin zu 1. im Ausbafalle erhebliche Beeinträchtigungen und Gefährdungen. Sie leidet bereits gegenwärtig unter durch Fluglärm verursachten Schlafstörungen, welche sich u.a. in Form von häufigem Hautjucken, Angstzuständen, Herzrasen und Nervosität auswirken.

Kläger zu 2. (XXX – Flörsheim)

Der Kläger zu 2. ist Eigentümer des selbst genutzten Hauses mit der Adresse Flörsheim (Gemarkung Flörsheim,), welches er gemeinsam mit seiner Ehefrau bewohnt. Er hat das o. g. Hausgrundstück im Jahre 1983 erworben. Mitursächlich für die Entscheidung zum Erwerb des Grundstückes war, dass dieses seinerzeit nicht in unzumutbarem Umfang durch Lärm-, insbesondere Fluglärmimmissionen, beeinflusst war. Auch das Grundstück dieses Klägers würde in niedriger Höhe von landenden Flugzeugen überflogen werden. Im Hinblick auf das sog. „Casa-Programm“ der Beizuladenden fällt das Grundstück in die sog. „Kernzone“, in welcher die Beizuladende praktisch die Unbewohnbarkeit der dortigen Häuser anerkennt.

Neben dem Fluglärm wird das Grundstück des Klägers zu 2. auch Straßenverkehrsimmissionen ausgesetzt sein, sowie dem Lärm der ca. 100 Meter vom

Grundstück des Klägers zu 2. verlaufende Schienenverkehr.

Aufgrund der landebahnbaubedingten zusätzlichen Lärmbelastung steht ein erheblicher Verlust des Wertes der Immobilie des Klägers zu 2. zu erwarten. Bei Realisierung dieses Wertverlustes wird es dem Kläger zu 2. praktisch unmöglich sein, der unzumutbaren Lärmbelastung durch Wegzug zu entgehen. Ein Verkauf des Hauses zu einem angemessenen und die Anschaffung einer adäquaten Ersatzimmobilie ermöglichenden Preis wird dann nicht mehr möglich sein.

Der Schlafrum des Klägers zu 2. und seiner Ehefrau sind in süd-östliche Richtung ausgerichtet. Für den Kläger zu 2. ist es erforderlich, bei geöffnetem Fenster zu schlafen, da er bei geschlossenem Fenster stets unter Schweißausbrüchen leidet. Der Kläger zu 2. ist Rentner und hält sich von daher den größten Teil des Tages in und um sein Wohnhaus auf. Er ist aus diesem Grunde praktisch den ganzen Tag Fluglärmimmissionen ausgesetzt. Dies gilt auch im Hinblick auf die dem Grundstück zugehörige Außenanlage (Zier- und Nutzgarten), welche der Kläger zu 2. und seine Frau intensiv nutzen.

Kläger zu 3. (XXX – Flörsheim)

Der Kläger zu 3. ist Eigentümer des Wohnhausgrundstückes [REDACTED] Flörsheim (Gemarkung Flörsheim, [REDACTED] [REDACTED]). Er bewohnt dieses Haus und Grundstück gemeinsam mit seiner Ehefrau und der gemeinsamen Tochter.

Der Kläger zu 3. hat das in einem reinen Wohngebiet gelegene o.g. Grundstück nebst dem angrenzenden Grundstück im Jahre 1972, belastet mit einer hohen Hypothek, zusammen mit seiner Frau von seinen Eltern übernommen und seither unter Aufwendung seiner gesamten jeweils verfügbaren finanziellen Mittel und persönlichen Leistungsfähigkeit erhalten. Mitentscheidend für die Übernahme des Grundstückes war für den Kläger, dass dieses seinerzeit noch nicht in unzumutbarem Umfang durch Fluglärmimmissionen beeinflusst war. Für seine weitere Lebensplanung im Hinblick auf den Verbleib in Flörsheim war die während der Planung und dem Bau der Startbahn „18 West“ seitens

der Beizuladenden und der Landesregierung abgegebenen öffentlichen Zusicherungen entscheidend, dass nach dem Ausbau der Startbahn „West“ kein weiterer Ausbau des Flughafens mehr erfolgen würde.

Bei Realisierung der geplanten Landbahn Nordwest werden die anfliegenden Flugzeuge das Grundstück des Klägers zu 3. kontinuierlich in einer Höhe von lediglich ca. 250 Metern überfliegen. Im Hinblick auf das sog. „CASA-Programm“ der Beizuladenden ist festzustellen, dass deren Grenzziehung zur sog. „Übergangszone I“ nur wenige Meter vom nächstgelegene Haus Noerdlinger Straße 15 entfernt verläuft.

Ferner ist im Planfeststellungsbeschluss die Kumulation des Fluglärms mit den sonstigen Schallimmissionsquellen im Umfeld des Klägers zu 3. nicht berücksichtigt. Zu nennen ist neben den Straßenverkehrsimmissionen insbesondere der unweit der Wohnung verlaufende Schienenverkehr.

Für den Kläger zu 3. ist es insbesondere aufgrund von asthmatischen Atembeschwerden sowie einer Tinnitus-Erkrankung erforderlich, bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Schlafen bei geschlossenem Fenster verursacht bei ihm Atemnot. Die Möglichkeit, bei geöffnetem Fenster schlafen zu können, gehört für den Kläger zu 3. damit zu den unabdingbaren Kriterien für gesunde Wohnverhältnisse. Der Kläger zu 3. hat bereits erhebliche, fluglärmbedingte Gesundheitsbeschwerden erlitten, wie Herzbeschwerden, akute Schlafstörungen und nächtliches schreckhaftes Aufwachen, Erschöpfungszustände, Blutdruckschwankungen, Spannungszustände, Verspannungen, psychisch bedingte Krankheiten (depressive Phasen)). Im Ausbaufalle hat der Kläger zu 3. daher eine Verschlechterung seines Gesundheitszustandes konkret zu befürchten.

Der Kläger zu 3. befürchtet, dass die Möglichkeit, das Fenster zu öffnen, bei weiterer Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt unmöglich wird und er weitere physische und psychische Schädigungen durch zu wenig Schlaf erleiden wird.

Eine Realisierung der Ausbauplanung würde für den Kläger zu 3. auch bedeuten, dass er fluglärmbedingt die zum Haus gehörige Hof- und Gartenanlage sowie Balkone praktisch nicht mehr nutzen können.

Aufgrund der landebahnbaubedingten zusätzlichen Lärmbelastung steht ein

erheblicher Verlust des Wertes des Wohnhausgrundstückes des Klägers zu 3. zu erwarten. Aufgrund dieses Wertverlustes wird es dem Kläger zu 3. praktisch unmöglich sein, der unzumutbaren Lärmbelastung durch Wegzug zu entgehen. Der Kläger zu 3. wird die Immobilie nicht mehr zu einem Preis verkaufen können, welcher es ihm ermöglichen würde, eine neue Wohnung an einem anderen, ruhigeren Ort zu erwerben oder zu errichten. Der Kläger zu 3. sieht nunmehr infolge der Flughafenausbauplanung seine gesamte über das Wohnhaus und den Wert der Immobilie aufgebaute Altersversorgung in Frage gestellt.

Kläger zu 4. und Klägerin zu 5. (XXX, XXX – Flörsheim)

Der Kläger zu 4. und die Klägerin zu 5. sind jeweils zu ½ Miteigentümer des selbst bewohnten Hauses mit der Adresse [REDACTED] Flörsheim (Gemarkung Flörsheim [REDACTED]). Als besonders lärmempfindlich und -betroffen sind die beiden in dem Haus befindlichen Schlafräume einzustufen, von denen einer ein ca. 1 m² großes Fenster in östliche Richtung und der andere zwei jeweils ca. 2,15 m² große, nach Westen ausgerichtete Fenster hat. Ferner wirken sich Fluglärmimmissionen in erhöhtem Maße auf das ausgebaute Dachgeschoss aus, welches von Seiten der Klägerin XXX als Büro und Atelier genutzt wird.

Der Kläger zu 4. hat das in einem allgemeinen Wohngebiet gelegene Grundstück Anfang des Jahres 1999 erworben. Mitentscheidend für die Auswahl des Grundstückes war, dass dieses seinerzeit noch nicht in unzumutbarem Umfang durch Lärm-, insbesondere Fluglärmimmissionen, beeinflusst war und Ausbau des Flughafens über das bestehende Flughafengelände hinaus als nicht realisierbar erschien. Durch die geplante Landebahn im Kelsterbacher Wald, wird das Grundstück der Kläger in geringer Höhe von landenden Flugzeugen überflogen. Für die Beizuladende war dies Anlass das Grundstück der Kläger in die „Kernzone“ des CASA-Programms einzustufen.

Die zu dem Grundstück gehörige, nach Osten ausgerichtete Außenanlage wird durch den Kläger zu 4. intensiv zu Erholungszwecken sowie zur Gartenarbeit genutzt. Eine Realisierung der Ausbauplanung würde für die Kläger bedeuten,

dass die Gartenanlage fluglärmbedingt praktisch nicht mehr nutzbar sein wird. Der Kläger zu 4. leidet unter Tinnitus und ist aus diesem Grunde besonders lärmempfindlich. Es steht zu befürchten, dass im Falle einer Zunahme der auf den Kläger zu 4. im Ausbaufalle einwirkenden Lärmbelastung es auch zu einer Zunahme des „Ohrenpfeifens“ kommen wird. Dies betrifft insbesondere auch den zur Eindämmung der Krankheit und Regeneration dringend erforderlichen tiefen Nachtschlaf. Gerade dieser würde ihm indessen bei einer Realisierung der Ausbauplanung genommen werden.

Kläger zu 6. bis 11. (Familie XXX – Flörsheim)

Die Kläger Familie wohnen in der [REDACTED] Flörsheim. Der Kläger zu 6. und die Klägerin zu 7. sind Eigentümer des 270 qm großen im Grundbuch von Flörsheim ([REDACTED]) eingetragenen Grundstücks, das mit einem Einfamilienhaus bebaut ist. Das Grundstück verfügt ferner über Terrasse und Garten, die durch die Kläger ganzjährig intensiv zum Spiel, zur Gartenarbeit und zur Erholung genutzt werden. Die Kläger zu 8. bis 11. ([REDACTED]) sind die 10, 8, 6 und 4 Jahre alten Kinder der Kläger zu 6. und 7..

Das Haus der Kläger zu 6. und 7. würde im Ausbaufall durch die Flugzeuge auf der künftigen Anflugroute direkt in einer Überflughöhe von nur ca. 235 m überflogen werden. Das Grundstück liegt daher in der Kernzone des Casa-Programms der Beizuladenden.

Die Familie wird im Falle der Errichtung der Landebahn Nordwest Tag und Nacht einem unzumutbaren Fluglärm ausgesetzt sein. Nicht nur Schlafstörungen in der Nacht, auch Konzentrationsschwierigkeiten in der Schule, Kommunikationsprobleme im Kindergarten und sonstige fluglärmbedingte Beeinträchtigungen werden die Folge sein. Gerade für Familien in durch Fluglärm hoch belasteten Gebieten, wie es Flörsheim sein wird, wenn die Landebahn in Betrieb gehen sollte, wird die alltägliche Gesamtsituation durch Fluglärm geprägt sein.

Situation der Kläger aus Bischofsheim und Rüsselsheim-Königstädten

Die Fluglärmbelastung in den beiden Kommunen, in denen die Kläger zu 12. bis 15. leben, resultieren aus verschiedenen Flugrouten und stellen sich völlig unterschiedlich dar. Während in Bischofsheim vor allem die landende Flugzeuge den Fluglärm verursachen werden, wird Rüsselsheim-Königstädten durch die starten Flugzeuge verlärm.

Der Ort Bischofsheim wird bei Verwirklichung des Vorhabens in einer Höhe von nur ca. 500 bis 600 m überflogen. Bei Realisierung der Ausbauplanung wird dabei zu einem drastischen Anstieg der Überflughäufigkeit kommen. Während bisher über das Parallelbahnsystem rund 31.600 Landungen stattfanden, werden es über die künftig drei Landebahnen bis zu 45.600 Landungen (Betriebsrichtung 25) sein. Das entspricht einer Steigerung um 50 %. Vor allem nachts wird der Schlaf durch die extreme Steigerung der Maximalpegelereignisse - und dies bereits bei Berücksichtigung der Realverteilung mit Standardabweichung - erheblich überschritten.

Der Ort Rüsselsheim-Königstädten wird einer enorme Steigerung der starten Flugzeuge nach Westen (Betriebsrichtung 07) ausgesetzt sein.

Die von den Klägern bewohnten Ortsteile werden voraussichtlich in der Tag-schutzzone 2 des FluglärmG liegen.

Kläger zu 12. (XXX – Bischofsheim)

Der Kläger 12 ist Eigentümer des Grundstücks unter der Adresse [REDACTED], verzeichnet im Grundbuch von Bischofsheim, [REDACTED]. Das Grundstück befindet sich in einem reinen Wohngebiet. Die Außenfläche des Geländes beträgt 600m². Zu dem Grundstück gehört ein vom Kläger selbst genutzter Garten.

Die Schlafräume sind nach Westen ausgerichtet. Für den Kläger bedeutet dies, dass er bei Landeanflügen aus Richtung Osten besonders hohen Fluglärmimmissionen ausgesetzt ist, da bei Realisierung der Landebahn „Nordwest“ die Flugbewegungen über seinem Wohnhaus bei Ostwind um 50 % zunehmen. Ungestörter Schlaf wird dann nicht mehr möglich sein.

Für das Grundstück ist kennzeichnend, dass eine erhebliche Belastung durch weitere Lärmquellen besteht. Die Straße [REDACTED] führt direkt auf eine der Hauptdurchgangsstraßen Bischofsheims, [REDACTED] Straße (L 3482). Neben dem Durchgangsverkehr und dem Verkehrslärm der im Ortskern gelegenen Straße [REDACTED], ist auch erheblicher Schalleintrag durch stark frequentierte überörtliche Verkehrswege wie die BAB 60, die BAB 671 oder die B 43, zu verzeichnen. Zu weiterer Belastungen trägt die durch Bischofsheim führende S-Bahn und der nächtliche Verkehr von Güterzügen, sowie ICE-Zügen bei. Die Vorbelastung durch nächtlichen Schienenverkehr beträgt immerhin bereits 45 bis 50 dB (A), entlang der [REDACTED] Straße im Mündungsbereich auch 50 bis 55 dB (A). Bei Tage betragen diese Werte bereits 55 bis 60 dB (A). Die Straßenverkehrspegel betragen nachts 45 bis 50 dB (A), am Tage bereits 50 bis 55 dB (A) für die Straße [REDACTED]. Im Mündungsbereich der [REDACTED] Straße beträgt sie 70 bis 75 dB (A). Das Wohnumfeld des Klägers zu 12. ist also erheblich durch Lärm vorbelastet. Eine Gesamtlärbetrachtung durch die Beizuladende wurde nicht vorgenommen.

Kläger zu 13. bis 15. (Familie XXX – Rüsselsheim-Königstädten)

Die Kläger zu 13. und 14. bewohnen das in einem reinen Wohngebiet gelegene Wohnhaus unter der Adresse [REDACTED], verzeichnet im Grundbuch von Königstädten [REDACTED]. Die Immobilie steht zu je ½ im Miteigentum des Klägers zu 14. und seines Sohnes, des Klägers zu 15.. Das Wohnrecht der Klägerin zu 13. ist mit einem Nießbrauchrecht dinglich gesichert.

Die Klägerin zu 13. ist ferner Eigentümerin des unmittelbar angrenzend gelegenen Grundstückes in der [REDACTED]. In dem Haus befindet sich die ehemals eigene und nunmehr an den Kläger zu 15. verpachtete Arztpraxis. Bei dem Gebäude in der [REDACTED] handelt es sich um einen Flachbau ohne besonderen Schallschutz. Nach den Berechnungen der Beizuladenden wurden in der [REDACTED] im Ist-Zustand ein äquivalenten Dauerschallpegel von < 45 berechnet und für den Planfall einen äquivalenten Dauerschallpegel von 56 bis 57 dB ermittelt (EÖT-Wortprotokoll vom 16.02.2005, S. 88). Der auf

das Gebäude einwirkende Fluglärm wird durch die Erhöhung der Flugbewegungszahlen dazu führen, dass die Kommunikationsstörungen während der Überflüge, insbesondere bei Abflügen bei Westwind, weiter zunehmen. Damit wird das Arzt-Patienten-Verhältnis empfindlich gestört. Die Ausübung des Berufs wird stark erschwert.

Die Größe des Grundstücks in der Gemarkung Königstädten [REDACTED] [REDACTED] erlaubt den Bau eines weiteren Wohngebäudes. Eine weitere Bebauung wird indessen in Zukunft rechtlich nicht mehr möglich sein, da das Grundstück voraussichtlich einem Bauverbot unterliegt.

Die Außenflächen des Grundstückes mit Terrasse und Garten werden von den Klägern gegenwärtig zu Erholungszwecken genutzt, was bei Realisierung des Flughafenausbaus aufgrund der dann gegebenen Fluglärmbelastung nicht mehr möglich sein wird.

Auch eine ungestörte Nachtruhe wird verhindert. Durch die Zunahme des Flugbetriebes sind insbesondere die Schlafräume, die im ersten Stock in einem offenen Dachstuhl liegen, stark betroffen.

Die Klägerin zu 14. ist gesundheitlich durch Herzbeschwerden sowie eine chronische Reizung der Atemwege belastet. Sie leidet insbesondere unter Anfällen an Vorhofflimmern, was insbesondere durch starken Lärm ausgelöst werden kann.

Nach dem Lärminderungsplan der Stadt Rüsselsheim aus dem Jahr 2002 beträgt die Belastung durch Straßenverkehr entlang der [REDACTED]strasse im unmittelbaren Ortskern tags 65 bis 70 dB (A) (Schallimmissionsplan Straßenverkehr, Anlage 29 zum Lärminderungsplan 2002). Der Wert von 65 dB (A) wird nach dem Plan auch noch am Wohngebäude in der [REDACTED] [REDACTED] erreicht. Für die Nacht ergibt sich aus dem Schallimmissionsplan Straßenverkehr (Anlage 30, a.a.O.), ein Beurteilungspegel von 65 bis 70 dB (A). Der Nachtwert von 60 dB (A) wird nach diesem Plan auch noch am Haus der Kläger erreicht oder überschritten. Eine Gesamtlärbetrachtung für dieses Grundstück ist dem Planfeststellungsbeschluss nicht zu entnehmen.

[REDACTED]

[REDACTED]

Der im Jahr 2005 geborene Kläger zu 18. ist der Sohn der Kläger 16. und 17., die 39 und 44 Jahre alt sind. Er wird ganztägig zuhause von der Klägerin zu 16. betreut. Durch den Ausbau des Flughafens ist zu befürchten, dass der Kläger zu 18. in den Abendstunden in der Einschlafphase einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt sein wird. Denn insbesondere in den sog. Tagesrandzeiten ist mit erhöhten Flugbewegungszahlen zu rechnen. Ein ruhiger und erholsamer Schlaf wird für die Kläger zu 18. nicht mehr möglich sein.

Die Schlafräume liegen in Richtung der BAB 67 sowie der Abflugseite.

Die Außenwohnbereiche werden zur Erholung, zum Spielen und zum Aufenthalt im Freien genutzt, der angrenzende Wald zum spazieren gehen, Joggen und Radfahren. Diese Nutzungen wären aufgrund der im Ausbaufalle zu erwartenden Lärmbelastung nur bedingt möglich.

Kläger 19. bis 22. (Familie XXX, XXX – Nauheim)

Die Klägerin zu 19. und der Kläger zu 20. sind Miteigentümer zu jeweils $\frac{1}{2}$ des unter der Adresse [REDACTED], in der Gemeinde Nauheim gelegenen Wohngrundstückes. Das Grundstück liegt in einem reinen Wohngebiet und wird von der Klägerin zu 19., dem Kläger zu 20. und deren Kinder, der Kläger zu 21. und 22. (4 und 10 Jahre) gemeinsam bewohnt.

Durch den Ausbau des Flughafens ist zu befürchten, dass insbesondere die Kinder, die in den frühen Abendstunden zu Bett gehen, in der Einschlafphase einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt werden, da insbesondere in den sog. Tagesrandzeiten eine erhöhte Anzahl von Flugbewegungen stattfindet. Durch die neue Abflugroute von der Startbahn West sowie weiteren geplanten Flugrouten wird es zu einer erheblichen Fluglärmbelastung der Kläger kommen. Die Schlafräume liegen in Richtung der Autobahn 67 sowie der Abflugseite.

Die Außenflächen des Grundstückes sollen zur Erholung genutzt werden, was aber im Falle der Vorhabensrealisierung aufgrund der dann gegebenen Fluglärmbelastung nicht mehr möglich sein wird. Aufgrund der bestehenden Lärmbelastung durch die nahegelegene Autobahn 67 ist es den Klägern nicht mehr zuzumuten, weiteren massiven Lärmquellen ausgesetzt zu sein.

Der Kläger zu 22. leidet unter einem angeborenem Herzfehler. Aufgrund dieser Krankheit ist es für den Sohn der Kläger zu 19. und 20. besonders wichtig, dass ein erholsamer Schlaf möglich ist und auch tagsüber Ruhezeiten bestehen. Nur so kann gewährleistet werden, dass sich die Krankheit nicht verschlimmert.

Situation der Kläger aus Mörfelden-Walldorf

Die Lärmbelastung der Grundstücke der Kläger resultiert aus dem Fluglärm von startenden und landenden Flugzeugen in Walldorf vor allem durch das Parallelbahnsystem und in Mörfelden vor allem durch die Startbahn West. Hinzukommen die Überflüge durch Propellermaschinen sowie dem vom Frankfurter Flughafen ausgehenden Bodenlärm. Im Südbereich entsteht derzeit und soll zukünftig ein zusammenhängender Wartungsbereich entstehen. Der hierdurch bedingte Roll- und Triebwerkslärm wird die Kläger in Mörfelden-Walldorf zusätzlich belasten.

Ausbaubedingt soll es zu einer Zunahme der Starts auf der Startbahn West um 30% kommen. Die Lärmzunahme für Walldorf resultiert vor allem durch die Zunahme an schweren landenden Flugzeugen auf der südlichen Parallelbahn. Im Ist-Zustand landen 38.666 Flugzeuge am Tag, im Planfall sollen es 51.976 sein. Die Anzahl der großen Flugzeuge soll von 8.296 auf 19.000 ansteigen.

Die Kläger in Mörfelden-Walldorf werden durch die zugelassenen Nachtflüge voraussichtlich einer höheren Betroffenheit ausgesetzt werden, als sie dies den Planfeststellungsunterlagen entnehmen konnten. Bislang konnten sie davon ausgehen, dass zumindest in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr kein Flugbetrieb auf dem bestehenden Bahnsystem stattfinden wird. Da die Nachtflüge auf dem bestehenden Bahnsystem abgewickelt werden sollen, wird dies zu einer erheblich höheren Belastung in Mörfelden-Walldorf führen.

Durch die weitere Rodung von Bannwald im südlich dem Flughafengelände angrenzenden Wald wird die Schutzfunktion des Bannwaldes weiter abnehmen.

Kläger zu 23. und 24. (XXX – Walldorf)

Die Kläger zu 23. und 24. sind Miteigentümer zu jeweils $\frac{1}{2}$ des im nördlichen Ortsteil Walldorf in einem reinen Wohngebiet gelegenen Grundstücks (Gemarkung [REDACTED]). Bedingt durch den schon derzeit vom Frankfurter Flughafen ausgehenden erheblichen Lärm wachen die Kläger des Nachts häufig auf. Die sich hierdurch ergebenden Beeinträchtigungen betreffen insbesondere die gesundheitlich vorbelastete Klägerin zu 23.. Die Klägerin zu 23. bekommt bei nächtlichem Erwachen regelmäßig Herzrasen. Diese Reaktion trat erstmals im Jahr 2004 auf und verschlimmert sich seitdem kontinuierlich. Bedingt durch die durch nächtlichen Fluglärm verursachte Stresssituation leidet die Klägerin zudem seit dem Jahr 2000 unter Tinnitus. Bei geschlossenem Fenster zu schlafen bewirkt bei der Klägerin zu 23. regelmäßig heftige Migräneanfälle, weshalb sich ihre nächtliche Belastung durch Fluglärm bei gekipptem Fenster besonders hoch ist. Die Klägerin damit bleibt praktisch die Wahl zwischen Migräne und Schlafstörung. Die sich im Falle einer Realisierung des Flughafensausbau ergebende Erhöhung der Fluglärmbelastung betrifft die Klägerin XXX daher in besonderem Maße. Aufgrund einer Krebsoperation im Jahre 1994 besteht bei der Klägerin zu 23. zudem ein besonderes Ruhebedürfnis. Ruhe- und Regenerationszeiten sind für ihren gesundheitlichen Zustand von besonderer Bedeutung.

Der Kläger zu 24 ist durch den Fluglärm zur Tageszeit besonders gestört, da er in seinem Haus auch ein Büro eingerichtet hat und von dort seiner beruflichen Tätigkeit nachgeht. Wenn es künftig zu einer weiteren Zunahme der Fluglärmbelastung kommt, werden Telefonate und ein konzentriertes Arbeiten kaum mehr möglich sein.

Kläger zu 25. bis 28. (Familie XXX/Groeneveld – Mörfelden)

Der Kläger zu 25. und die Klägerin zu 26. sind als Eheleute Eigentümer zu jeweils $\frac{1}{2}$ des selbst genutzten Wohnhausgrundstückes im Ortsteil Mörfelden, [REDACTED]). Die Schlafräume befinden sich im besonderes lärmbeeinträchtigten 1. Obergeschoss und sind nicht in das Erdgeschoss verlegbar. Das Wohnhaus wurde im Jahre

1984 errichtet. Zum damaligen Zeitpunkt bestand die öffentliche Zusicherung der Beizuladenden, dass es im Nachgang des Baus der Startbahn „West“ zu keinen weiteren Ausbaumaßnahmen des Frankfurter Flughafens kommen wird. Der Kläger zu 25. ist ferner Eigentümer des Grundstückes [REDACTED] [REDACTED] in Mörfelden-Walldorf, die Klägerin zu 26. an einer Eigentumswohnung in Mörfelden-Walldorf, [REDACTED] sowie eines vermieteten Hauses in der [REDACTED]. Durch den Ausbau des Flughafens dürften die Immobilien der Kläger erhebliche Wertverluste erfahren. Für die Klägerin Groeneveld besteht die Besorgnis, dass die Wohnungen künftig nur noch schwer vermietbar sein werden und sich Mieteinnahmen vermindern werden.

Der Kläger zu 25. ist selbständig und unterhält im Haus in der [REDACTED] Straße sein Büro als Inhaber und Geschäftsführer der [REDACTED] GmbH. Von dort seiner beruflichen Tätigkeit nachzugehen wird dem Kläger bei einer weiteren Zunahme der Fluglärmbelastung erschwert, da es dann zu Schwierigkeiten bei der Kommunikation kommen und ein konzentriertes Arbeiten kaum mehr möglich sein wird.

Die Kläger befürchten, dass die zum Wohnhausgrundstück gehörige Außenanlage mit Balkon, Terrasse und einem großer Garten bei zunehmender Fluglärmbelastung künftig nicht mehr nutzbar sein wird.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Die Kläger hatten bereits gegen den IST-Zustand geklagt. Mit Urteil vom 14.07.2004 (Az.: 12 A 1651/02) wurde die Klage unter Hinweis darauf, dass die Fluglärm Auswirkungen von dem Planfeststellungsbeschluss 1971 gedeckt sind und keine öffentlich-rechtlichen Ansprüche auf nachträglichen Schallschutz bestehen, abgewiesen.

Als Beispiel für eine im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dem Beklagten zur Kenntnis gebrachte Auswertung der Lärmmessungen können folgende Angaben dienen: Aus den quantitativen Ergebnissen der Fluglärmmessungen vom 01.07.2002 bis 30.06.2004 ist ersichtlich, dass in weniger als 1% der Nächte (22.00 – 6.00 Uhr) kein Fluglärm gemessen wurde. Dies bedeutet,

dass die Kläger nur an drei Tagen im Jahr eine vom Fluglärm unbeeinträchtigte Nacht erlebt haben. In 82% aller Nächte (= 299/365) wurden mehr als 5 Fluglärmereignisse über 65 dB(A) registriert. Der Monatsdurchschnitt lag bezogen auf diesen 2-Jahres-Zeitraum bei 13 Fluglärm-Ereignissen über 65 dB(A) pro Nacht. Die Durchschnitte der einzelnen Monate schwanken dabei zwischen 6 und 22 Fluglärm-Ereignissen über 65 dB(A) pro Nacht. Besonders viele Fluglärmereignisse sind in der Zeit zwischen 22.00 und 24.00 Uhr registriert.

Der Kläger zu 25. leidet unter Neurodermitis, eine insbesondere durch Stress ausgelöste bzw. sich verschlimmernde Krankheit, die infolge des Fluglärms und der hierdurch ausgelösten Stresssituationen für den Kläger schwer zu lindern ist. Im Falle einer Zunahme des Fluglärms muss der Kläger eine Verschlechterung seines Gesundheitszustandes erwarten.

Bei den Klägern zu 27. und 28. handelt es sich um die 15- bzw. 17-jährigen Kinder der Kläger zu 25. und 26.. Die von ihnen besuchte Schule im Landkreis Groß-Gerau wird im Falle des Flughafenausbaus in erheblichem Umfang zusätzlichen Lärmimmissionen ausgesetzt sein. Für die Kläger zu 27. und 28. bedeutet dies, sowohl in der Schulzeit als auch in der Freizeit zu Hause permanent einem erhöhten Fluglärmpegel ausgesetzt zu sein.

Situation der Kläger aus Kelsterbach

Die Kläger Kelsterbach wohnen sämtlich in einem südlich des Staudenringes in Kelsterbach gelegenen Wohngebiet. Das Wohngebiet wird in südlicher Richtung von dem großen Waldgebiet „Kelsterbacher Wald“ umschlossen. Die geplante Landebahn soll in wenigen hundert Metern Entfernung zu diesem Wohngebiet gebaut und betrieben werden. Die damit einhergehenden Belastungen werden das Wohnen und Leben in diesem Wohngebiet unzumutbar machen. Die voraussichtliche Lage der Grundstücke der Kläger in der festzusetzenden Tagschutzzone 2 spiegelt die Betroffenheit dieser Kläger nicht wieder. Ob die Grundstücke in der Tagschutzzone 1 und in der Nachtschutzzone gemäß FluglärmG liegen werden, ist unklar.

Die Wohnhäuser der Kläger werden durch die bei Landung der Flugzeuge verursachten Geräuschen und dem Boden- und Rolllärm ausgesetzt. Die Kläger machen geltend, dass der Rolllärm voraussichtlich aufgrund der Erforderlichkeit einer Bewältigung der Brückenanstiege bei Überführung auf das Gelände südlich der Autobahn besonders hoch sein, da die Maschinen hierzu „Schub“ geben müssen. Auf dem Scheitelpunkt der Brücken werden die Triebwerke in ca. 13 m Höhe direkt auf das Wohngebiet gerichtet sein und den Lärm ungehindert abstrahlen. Weitere Lärmquellen werden durch die Wartungsarbeiten auf dem Flughafengelände, insbesondere den Triebwerksprobläufen verursacht.

Die Kelsterbacher Kläger werden durch die tieffrequenten Geräusche der Triebwerke der startenden Flugzeuge auf der Startbahn West einer enormen Lärmbelastung ausgesetzt, die mit einem durch Überflug hervorgerufenen Fluglärm nicht vergleichbar ist. 30% mehr Starts auf der Startbahn West und vor allem die vorgesehene Öffnung der gegenwärtig bestehenden Schallschutzmauer entlang des Airportings, werden zu einer enormen Steigerung dieser Geräusche führen. Der Lärm durch die startenden Flugzeuge auf der Startbahn West dringt dann ungehindert auf die Grundstücke der Kläger.

Der Planfeststellungsbeschluss genehmigt zudem im Bereich des Airportings, der Okriftler Straße und östlich der geplanten Umzäunung Straßenbaumaßnahmen. Diese werden in der Bauzeit und infolge der späteren erhöhten Verkehrsbelastung zusätzliche Lärmimmissionen für die Kläger verursachen.

Neben den Lärmauswirkungen wird es zu einer unzumutbaren zusätzlichen Luftschadstoffbelastung, insbesondere der Stickoxide und der Staubbelastung kommen. Aber auch die Geruchsbelästigung, die heute schon in Form von Kerosingestank auf die Wohngrundstücke der Kläger wahrnehmbar ist, wird noch zunehmen.

Kläger zu 29. bis 31. (Familie XXX – Kelsterbach)

Die Kläger XXX-Krüger sind Eigentümer des Grundstücks [REDACTED] in Kelsterbach (Gemarkung Kelsterbach [REDACTED]). Das Grundstück ist mit einem selbst genutzten Einfamilienhaus bebaut. Das

Grundstück, das über einen Garten verfügt, wird vor allem zum Wohnen, zur Erholung und zur geistigen Arbeit genutzt.

Der Kläger zu 29. ist 64 Jahre alt, die Klägerin zu 30. 59 Jahre alt. Beide wollen ihren Lebensabend in ihrem Haus verbringen. Der 25 Jahre alte Kläger Florian zu 31. ist der Sohn der Kläger zu 29. und 30. und wohnt mit seinen Eltern zusammen in dem Haus. Gesundheitliche Vorbelastungen lassen eine weitere Zunahme in der Lärm- und Luftschadstoffbelastung nicht zu. Der Kläger zu 29. leidet an Kreislaufbeschwerden und die Klägerin zu 30. an einer Schilddrüsenstörung sowie an Migräne.

Kläger zu 32. und 33. (Eheleute XXX XXX und XXX XXX – Kelsterbach)

Die Kläger zu 32. und 33. sind Eigentümer des im Grundbuch von Kelsterbach [REDACTED] eingetragenen Grundstücks in der Straße [REDACTED] [REDACTED] in Kelsterbach, das mit einem selbst genutzten Einfamilienhaus bebaut ist. Zu dem Grundstück gehört ein schöner Hof, sowie ein Garten, der während der wärmeren Jahreszeit bis in die Abendstunden hin genutzt wird. Aufgrund der freiberuflichen Tätigkeit der beide Kläger zu 32. und 33. nachgehen, ist nicht geplant, dass der Lebensmittelpunkt an einen anderen Ort verlagert wird. In dem Wohnhaus befindet sich neben dem Wohn- und Schlafräumen auch ein Arbeitszimmer, welches häufig zum Lesen und zu konzentrierten Arbeiten genutzt wird. Die Schlafräume liegen in Richtung Wald, dies bedeutet, dass im Fall des Ausbaus des Frankfurter Flughafens ein Schlafen in diesen Räumen kaum noch möglich sein wird.

Die Kläger zu 32. und 33. sind 54 bzw. 68 Jahre alt. Aufgrund des anstrengenden Berufslebens dient das Wohnhaus vor allen Dingen zur Erholung und zur Regeneration von der Arbeit. Auch im Alter soll das Wohngrundstück genutzt werden, um dort den dann möglichen Freizeitbeschäftigungen nachzugehen. Die Klägerin zu 32. leidet an einer Schilddrüsenerkrankung.

Im Ausbaugebiet würde sich durch Heranrücken des Flughafens und die damit verbundenen Zunahme der Belastung insbesondere beim Bodenschall und bei den Luftschadstoffen, die Wohnsituation und die Lebensqualität der Kläger erheblich verschlechtern.

Kläger zu 34. (XXX – Kelsterbach)

Der Kläger zu 34. ist Eigentümer des im Grundbuch von Kelsterbach eingetragenen Grundstücks [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]. Das Grundstück liegt in einem reinen Wohngebiet und ist mit dem vom Kläger zu 34. selbst bewohnten Einfamilienhaus bebaut. Die zugehörige Einliegerwohnung bewohnt der Sohn des Klägers. Die Schlafräume sind nach Westen und Süden ausgerichtet. Die Außenwohnbereiche mit Terrasse und Garten nutzt der Kläger Reinhold gegenwärtig noch sehr intensiv. Bei Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung wird ihm dies künftig indessen nicht mehr unter zumutbaren Bedingungen möglich sein.

Der Kläger zu 34. hatte sich vor seiner Entscheidung zur Errichtung seines Wohnhauses über die Frage einer weiteren Ausbauplanung betreffend den Frankfurter Flughafen eingehend informiert. Er hat hierzu unter anderem Einsicht in den „Nachbarschaftsvertrag“ zwischen der Stadt Kelsterbach und der Beizuladenden genommen und sowohl mit Vertretern der Beizuladenden im Büro „FAG-Öffentlichkeitsarbeit“ als auch bei der Stadt Kelsterbach gesprochen. Aufgrund der seitens der Vertreter der Beizuladenden abgegebenen Zusicherungen und der entsprechenden öffentlichen und mit der Bannwaldausweisung bzgl. u. a. des Kelsterbacher Waldes untersetzten Versprechung der Hessischen Landesregierung, dass ein weiterer Ausbau des Flughafens im Nachgang der Errichtung der Startbahn „West“ über das bestehende Betriebsgelände hinaus ausgeschlossen wird, traf der Kläger zu 34. seine Investitions- und Standortentscheidung betreffend sein Wohnhaus.

Der Kläger zu 34. wird im Planungsfall mit erheblichen Belastungen seiner Gesundheit sowie Einbußen seiner Lebensqualität ausgesetzt. Hinzu kommt die weitere Erhöhung des Absturzrisikos im Falle verunglückender Landungen. Der Kläger zu 34. hat bereits einen Flugzeugabsturz in unmittelbarer Nähe selbst erlebt und reagiert daher mit heftigen Angstgefühlen bei Fehlanflügen, die wiederkehrend - und entgegen der Flugroutenplanung - in sehr geringer

Höhe über Kelsterbach hinweg erfolgen.

Der 58 Jahre alte Kläger zu 34. hat in das Wohnhaus seine gesamten Ersparnisse und ein hohes Maß an Arbeitsleistung investiert, um mit der Immobilie einen Vermögenswert zu schaffen, der ihn im Alter absichern sollte. Aufgrund der erheblichen Belastungen des Grundstücks im Ausbafalle wird sich der Wert der Immobilie drastisch verringern.

Da der Kläger nicht bereit ist, sich der im Falle des Flughafenausbaus einstellenden zusätzlichen Gesundheitsgefährdung auszusetzen, sieht er sich dann zum Wegzug gezwungen, sofern er diesen unter zumutbaren Bedingungen realisieren kann. Dies sieht der Kläger zu 34. indessen aufgrund des im Ausbafalle mit Sicherheit zu erwartenden Verfall des Wertes der Immobilie höchst gefährdet.

Kläger zu 35. (XXX – Kelsterbach)

Der Kläger zu 35. ist Eigentümer der im Grundbuch von Kelsterbach eingetragenen [REDACTED]

Grundstücke in Kelsterbach. Die Grundstücke stellen in der Ansicht eine einheitliche Fläche dar, auf welcher sich ein Drei-Familien-Haus befindet, von denen der Kläger zu 35. eine Wohnung selbst bewohnt. In einer weiteren Wohnung wohnt sein Vater, Herr XXX, der dem Kläger zu 35. das Grundstück im Wege vorweggenommener Erbfolge übertragen hat. Die dritte Wohnung ist vermietet.

Das Haus befindet sich in einem reinen Wohngebiet. Die Schlafräume sind nach Süden und Westen ausgerichtet. Auf dem Grundstück befindet sich ein Garten, der von Frühjahr bis Herbst intensiv zum Aufenthalt genutzt wird. Der Wert der Immobilie beläuft sich nach Schätzung des Klägers auf ca. [REDACTED] € (ohne Einrechnung eines Wertverlusts infolge einer Realisierung des Flughafenausbaus).

Situation der Kläger aus Frankfurt-Schwanheim (XXX und XXX)

Die Kläger zu 36. und 37. sind Eigentümer des mit dem selbst genutzten Wohnhaus bebauten Grundstücks in der [REDACTED] im Frankfurter Stadtteil Schwanheim. In der Nachbarschaft befinden sich fast ausschließlich Wohnhäuser. Durch die neue Landebahn würde der Fluglärm näher an den Ortsteil Schwanheim heranrücken. Sind es bislang noch ca. 4 km Entfernung zu den landenden und startenden Flugzeugen werden es im Ausbaufall nur noch 2 km sein. Alle Landungen, die aus östlicher Richtung in Zukunft auf der Landebahn „Nordwest“ stattfinden, werden zu einer erheblichen Zunahme von Fluglärm in Schwanheim führen. Der Planfeststellungsbeschluss lässt auch weiterhin das Starten und Landen von Kleinflugzeugen zu, die vor allem in den Sommermonaten zu einer erheblichen Belästigung der Kläger führt. Besonders gravierend wird die Neuverlärmung durch die Rollbrücken werden, welche die Landebahn „Nordwest“ mit dem südlich der Autobahn 3 gelegenen übrigen Flughafen verbindet. Auch der sonstige Bodenlärm wird zunehmen. Insbesondere wird durch die Abholzung von über 300 ha Wald der Immissionsschutz verloren bzw. eingeschränkt werden, so dass die Lärmauswirkungen der neuen Landebahn weit zu hören sein werden.

Der Kläger zu 36. ist 63 Jahre alt, die Klägerin zu 37. ist 68 Jahre alt. Beide verbringen die meiste Zeit des Tages in und um ihr Wohnhaus. Die Außenfläche des Grundstücks wird gegenwärtig noch zur Erholung und Gartenarbeit genutzt. Die Kläger befürchten, dass bei einer Zunahme des Fluglärms eine Nutzung der Außenwohnbereiche unmöglich bzw. unzumutbar wird. Die Kläger befürchten, dass ihr Haus infolge der Einschränkung der Nutzbarkeit der Immobilie und der Verlärmung im Innen- und Außenbereich einen deutlichen Wertverlust erfährt.

Als Rentner sind die Kläger besonders ruhebedürftig. Die Klägerin zu 37. leidet bereits unter Schlafstörungen und befürchtet, dass diese mit Zunahme des Fluglärms noch zunehmen werden. Zusätzlich leidet sie unter Atemwegsbeschwerden. Der Kläger zu 36. leidet unter Bluthochdruck, Pollenallergie (Frühblüher), Asthma, erhöhter Cholesterinspiegel, Schlafstörungen und Reizung der Atemwege. Durch die Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen ist zu befürchten, dass sich sein Gesundheitszustand weiter verschlechtert. Ein

Schlafen bei geschlossenem Fenster den Klägern aufgrund der gesundheitlichen Vorbelastungen und der benötigten nächtlichen Frischluftzufuhr nicht zumutbar.

Situation der Kläger aus Heusenstamm und Dreieich

Kläger zu 38. und 39. (Eheleute XXX – Heusenstamm)

Die Kläger XXX sind Miteigentümer zu jeweils [REDACTED] an dem mit einem [REDACTED] Wohnhaus bebauten Grundstück unter der Adresse [REDACTED] im Westen von Heusenstamm (Nahe des Stadtteils Waldesruhe).

Die besondere Betroffenheit der Kläger ist durch die Lage sich vor Heusenstamm spaltenter Flugrouten gekennzeichnet. Durch den hierdurch bedingten Kurvenflug der nach Süden abdrehenden Flugzeuge werden die Kläger erheblichen Fluglärm Auswirkungen ausgesetzt (siehe hierzu: Planfeststellungsunterlagen, Plan A3.1-2 und Wortprotokoll vom 29.11.2005 des Erörterungstermins). Die mit einer Kapazitätserhöhung verbundenen zusätzlichen Starts erfolgen überwiegend über die Bahn 07L und wirken sich entsprechend auf Heusenstamm aus. Da sich die Wohnung der Kläger zu 38. und 39. in einem Hochhaus befindet, dass in Richtung der Flugroute 07S-lang steht, sind die Kläger hohen Lärmpegeln der Großflugzeuge besonders ausgesetzt. Es ist davon auszugehen, dass über diese Flugrouten gerade die großen Flugzeugtypen A380 und B747 starten werden, da über die Betriebsrichtung 07S-lang vorwiegend die schweren und damit immissionsstarken Maschinen abfliegen. Durch diese zukünftig erhöhten Anteile der schweren Flugzeuge wird auch zusätzlicher Verkehr von der Route 07S-kurz auf 07S-lang verlagert, womit ein zusätzlicher Belastungsanstieg verbunden sein wird.

Die Klägerin zu 39. ist 61 Jahre alt, der Kläger zu 38. 67 Jahre alt. Der Kläger zu 38. ist Rentner und hält sich vorwiegend in der Wohnung auf. Insbesondere im Sommer werden die drei Balkone intensiv genutzt. Die Kläger befürchten, durch die Zunahme des Fluglärms gesundheitliche Beeinträchtigungen zu er-

leiden. Wie viele ältere Menschen haben die Kläger einen leichten Schlaf. Nächtlicher Fluglärm bewirkt bei ihnen eine Störung von Schlafrhythmus und Schlafintensität. Die kann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Die Klägerin zu 39. ist gesundheitlich durch eine Schilddrüsenerkrankung vorbelastet und befürchtet eine durch Fluglärm und Immissionen bedingte Verschlimmerung dieser Krankheit.

Klägerin zu 40. (XXX – Dreieich-Sprendlingen)

Die Klägerin zu 40. ist Miteigentümerin [REDACTED] Dreieich-Sprendlingen. Zu diesem Wohngrundstück zählt auch ein Außenwohnbereich, der während der wärmeren Jahreszeit bis in die späten Abendstunden genutzt wird. Der Fluglärm hat aufgrund von veränderten Belegungen und Führungen von Flugrouten in den letzten Jahren enorm zugenommen. Insbesondere bei Abflügen vom Parallelbahnsystem schwenken die Flugzeuge bei Neu-Isenburg nach Süden ab. Anhand von Radarspurabbildungen und der Fluglärmmessstation in Dreieich ist dies nachvollziehbar. Fluglärm wird weiterhin durch die Landeanflugroute aus Richtung Süden (Einflugpunkt PSA) bei Ostwind und der Landeanflugroute aus Richtung Nordosten (Einflugpunkt GED) über Langen, Rüsselsheim hervorgerufen. In Dreieich wird sich vor allem auch der Anstieg des Zubringerverkehrs erhöhen, so dass zusätzlicher Straßenlärm zu befürchten ist.

Situation der Kläger aus Offenbach am Main und Frankfurt-Oberrad

Sollte die Landebahn „Nordwest“ verwirklicht werden, so wird die Fluglärmsituation in Offenbach sich für die dort lebenden Menschen in sehr erheblichem Umfang verschlechtern. Durch die neu geplante Landebahn wird die Anfluggrundlinie das bislang noch eher ruhige nördliche Offenbach verlärmern. In den bislang ruhigen Stadtteilen Bürgel und Rumpenheim wird der Fluglärm um 6-10 dB(A) zunehmen. Entgegen den Darstellungen der Beizuladenden wird es auch im Süden nicht zu einer Reduzierung des Fluglärms kommen. Zum einen

werden die Kläger dort den zugelassenen Nachtflügen ausgesetzt sein und zum anderen ist mit einer weitaus höheren Flugbewegungszahl zu rechnen, als dies den Fluglärmbeurteilungen der Beigeladenen zugrunde gelegt worden ist. Wie stark Offenbach betroffen ist, lässt sich schon daran erkennen, dass ca. 75 % des Offenbacher Stadtgebietes in der voraussichtlichen Tagschutzzone 2 liegen wird.

Kläger zu 41. und 42. (Eheleute XXX – Offenbach-Rumpenheim)

Die Kläger zu 41. und 42. sind jeweils Miteigentümer des im Grundbuch von Rumpenheim [REDACTED] verzeichneten Grundstücks in der [REDACTED], das mit deren selbst genutzten Wohnhaus bebaut ist. Es handelt sich um einen eingeschossigen Bungalow mit Souterrainwohnung. Das Schlafzimmer befindet sich im Erdgeschoss.

Die Kläger zu 41. und 42. haben ihr Wohnhaus im Jahre 1996 erworben, nachdem sie davon ausgegangen waren, dass ein weiterer Ausbau des Flughafens nicht mehr erfolgen wird. Sie sind in den - gegenwärtig noch - vom Fluglärm im Wesentlichen unbelasteten Offenbacher Stadtteil Rumpenheim gezogen, nachdem sie zuvor 15 Jahre lang in Offenbach-Tempelsee gewohnt und dort die enorme Steigerung der Anzahl der Überflüge, insbesondere in den Nachtstunden, erlebt haben. Wegen der Auswirkungen des Lärms auf ihre Gesundheit und ihr Wohlbefinden haben sich die Kläger entschlossen, aus Tempelsee wegzuziehen.

Aufgrund der ruhigen Belegenheit und dem damit verbundenen Erholungswert haben die Kläger XXX für ihr heutiges Wohnhaus einen Kaufpreis von rund [REDACTED] EUR bezahlt. Das Haus liegt in einem unbeplanten Innenbereich, dessen nähere Umgebung die Bebauung eines reinen Wohngebiets aufweist. Durch den Ausbau des Flughafens befürchten die Kläger eine Wertminderung ihrer Immobilien.

Die Kläger zu 41. und 42. pflegen eine intensive Nutzung des zum Haus gehörenden Gartens. Während der Sommermonate stellt der große Garten insbesondere für die Klägerin zu 42. einen wesentlichen Ort ihres Aufenthalts dar.

Die Kläger 41. und 42. wohnen bislang in einem ruhigen, auch vom Fluglärm verhältnismäßig gering belasteten Umfeld. Der bisherige Fluglärm wird auf den Lärmkarten des Regionalen Dialogforums mit ca. 37 dB (A) Dauerschallpegel tagsüber angegeben. Bei Ausbau des Flughafens würde es zu einer Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels um ca. 10 dB (A) kommen.

Kläger zu 41. und 42. (XXX, XXX – Offenbach)

Die Klägerin zu 41. und der Kläger zu 42. sind Miteigentümer zu je ½ des im Grundbuch von Offenbach [REDACTED] [REDACTED] verzeichneten [REDACTED] [REDACTED] sowie der Gebäude- und Freifläche in der [REDACTED]straße mit insgesamt 585 qm Größe.

Die Kläger zu 41. und zu 42. haben das Grundstück an ihrer Wohnanschrift im Jahr 1995 erworben und leben seit dieser Zeit dort. Bei dem Gebäude handelt es sich um ein freistehendes Wohnhaus in gehobener Bauart (Architektenhaus) und Ausstattung in bester Wohnlage von Offenbach. Neben den Schlaf- räumen und Wohnräumen befindet sich auch das Büro der von den Klägern XXX und XXX unterhaltenen Firma, eine [REDACTED] [REDACTED] in dem Haus. Die Klägerin zu 41. ist von dort aus in leitender Position im Vertrieb tätig. Die Kläger zu 41. und 42. arbeiten nahezu ausschließlich von dem im Hause gelegenen Büro aus. Die Tätigkeiten der Kläger erfordern neben konzentrierter geistiger Arbeit die Führung einer Vielzahl von Telefongesprächen. Sämtliche Tätigkeiten werden durch eine starke Lärmbelastung, wie sie durch die geplante Landebahn zu befürchten ist, erheblich gestört oder sogar unmöglich gemacht. Die Klägerin zu 41. ist 51 Jahre alt und leidet unter chronischem Asthma. Deshalb ist eine gute Belüftung der Schlafräume dringend erforderlich.

Zu dem Wohnhaus gehört ein von den Klägern gegenwärtig noch gerne genutzter Garten mit Freisitzen auf der Südost- und auf der Nordwestseite sowie Balkonen mit Ausrichtung nach Südosten und Südwesten. Der auf der Nordwestseite gelegene Freisitz ist derzeit gut gegen die bisherige Lärmbelastung durch das vorhandene Bahnsystem des Flughafens abgeschirmt. Die Kläger

befürchten, dass sie die Außenwohnbereiche nach Inbetriebnahme der geplanten Landebahn Nordwest nicht mehr nutzen zu können.

Die Kläger zu 41. und 42. planen, das Haus ggf. als Altvorsorge zu nutzen und in ca. 15 Jahren zu veräußern. Sie befürchten, dass es infolge des durch den geplanten Ausbau bedingten Lärmzuwachses zu einer starken Entwertung des Grundstücks kommen wird.

Gegenwärtig ist das Grundstück von den Abflügen vom Parallelbahnsystem in Richtung Norden bei Betriebsrichtung 07 betroffen, wobei der Lärm bislang „nur“ eine Seite des Grundstücks beschallt. Zukünftig liegt das Anwesen nahezu unter der Anfluglinie auf die geplante Landebahn Nordwest, so dass das Grundstück dann auch flächig bei Betriebsrichtung 25 verlärmert wird.

Klägerin zu 45. (XXX – Offenbach-Bürgel)

Die Klägerin zu 45. hält einen Eigentumsanteil an der im Grundbuch von Bürgel, [REDACTED] bezeichneten Gebäude- und Freifläche [REDACTED]straße. Die Eigentumswohnung wurde im Jahr 1997 erworben und die Klägerin zu 45. wohnt seitdem mit ihrem Ehemann dort. Der Umzug in den Offenbacher Stadtteil Bürgel erfolgte im Hinblick auf die dort bis zum heutigen Tage noch gegebene ruhige Wohnlage und nicht zuletzt auch im Vertrauen darauf, dass es gemäß den seitens der Beizuladenden abgegebenen Zusicherungen und der entsprechenden öffentlichen und mit der Bannwaldausweisungen rund um den Flughafen untersetzten Versprechung der Hessischen Landesregierung, einen weiteren Ausbau des Flughafens im Nachgang der Errichtung der Startbahn „West“ über das bestehende Betriebsgelände hinaus nicht geben wird.

Das Haus liegt in einem reinen Wohngebiet in sehr ruhiger Wohnlage. Zu dem Haus gehört ein Garten, der von der Klägerin zu 45. und ihrem Ehemann gegenwärtig noch sehr intensiv genutzt wird. Die Klägerin zu 45. befürchtet, dass dies im Falle der Realisierung des Flughafenausbaus nicht mehr unter zumutbaren Bedingungen möglich sein wird. Das Wohngebiet zeichnet sich durch eine wenig dichte Bebauung mit großen Frei- und Gartenflächen aus. Es grenzt ein weiträumiges Landschaftsschutzgebiet mit einem Badesee an, das zu Zwecken der Naherholung genutzt wird. Außer dem relativ geringen Lärm,

der von dem Flughafen in dem jetzigen Ausbauzustand ausgeht, ist die Klägerin zu 45. bisher keinen nennenswerten Lärmimmissionen ausgesetzt. Zu befürchten ist, dass durch die prognostizierte Zunahme des Flugverkehrs die Lärmbelastung im Innen- und Außenwohnbereich auf ein unzumutbares Maß steigen wird.

Kläger zu 46. bis 48. (Familie XXX – Offenbach)

Der Kläger zu 48. ist Eigentümer des im Grundbuch von Offenbach [REDACTED] [REDACTED] eingetragenen Grundstücks [REDACTED] [REDACTED]. Die Eltern des Klägers zu 48., die Kläger zu 46. und zu 47. sind an diesem Grundstück Nießbrauchsberechtigte.

Das Grundstück in Offenbach wurde im Jahr 1988 von den Klägern zu 46. und zu 47. erworben und mit dem damals noch minderjährigen Kläger zu 48. bezogen. Das Grundstück befindet sich am Ortsrand und in Waldrandlage im Süden Offenbachs in einer ruhigen Wohnstraße in einem reinen Wohngebiet. Auf dem 440 qm großen Grundstück befinden sich neben dem Wohnhaus zwei Terrassen und der Garten. Die Fenster des Hauses bestehen aus Holzrahmen mit Doppelverglasung ohne besonderen Schallschutz. Ein Schlafraum ist nach Osten, ein Schlafraum nach Westen ausgerichtet. In der näheren Umgebung des Grundstücks befinden sich neben dem Wald als Naherholungsgebiet weitere Freizeitmöglichkeiten, insbesondere Sportplätze und ein Schwimmbad.

Die Kläger zu 46. und 47. sind 66 und 64 Jahre alt. Sie sind als Rentner bzw. Hausfrau ganztägig zu Hause und nutzen insbesondere in der warmen Jahreszeit intensiv die Außenwohnbereiche des Grundstücks. Der Kläger zu 46. leidet an chronischer Prostatitis sowie Hoden- und Nebenhodenentzündung mit Verdacht auf psychosomatische Beteiligung von Schlafstörungen. Die Klägerin zu 47. leidet an chronischer Bronchitis, einem verminderten Lungenvolumen und Schlafstörungen.

Der Kläger zu 48. wohnt mit seiner Familie zurzeit in einer Mietwohnung [REDACTED] [REDACTED] Offenbach. Der Kläger zu 48. beabsichtigt, die ihm im Wege der vorweg genommenen Erbfolge zu Eigentum übertragene Immobilie zu einem späteren Zeitpunkt selbst zu nutzen.

Im Hinblick auf die weitere Immissionsbelastung im Ausbafalle, insbesondere des Fluglärms, werden die Kläger zu 46. bis 48. sich nicht mehr in der Lage sehen, die Immobilie selbst zu nutzen. Das Grundstück, das den größten Vermögenswert der Kläger darstellt, müsste dann veräußert werden. Aufgrund des Wertverfalls infolge der Ausbauplanung kann der geschätzte Verkehrswert von [REDACTED] € bei Weitem nicht realisiert werden. Es ist daher zu erwarten, dass die Kläger XXX mit dem Erlös aus einem Verkauf auch keine annähernd gleichwertige Immobilie in einer weniger belasteten Gegend erwerben können.

Die Kläger 46. bis 48. sind bereits jetzt starken Belastungen und Risiken, insbesondere von dem bestehenden Parallelbahnsystem, ausgesetzt. Diese werden sich durch den geplanten Ausbau und die Kapazitätserweiterung des Flughafen noch drastisch erhöhen. Unklar ist, ob das Grundstück der Kläger zumindest in der Tagschutzzone 2 eines künftig festzusetzenden Lärmschutzbereiches liegen wird.

Kläger zu 49. und 50. (Eheleute XXXXXX – Frankfurt-Oberrad)

Die Kläger zu 49. und 50. sind Miteigentümer zu jeweils ½ des im Grundbuch von Frankfurt am Main [REDACTED] eingetragenen Grundstücks unter der angegebenen Anschrift. Das Grundstück ist mit ihrem selbst genutzten Wohnhaus bebaut. Bei dem Haus handelt es sich um einen dreigeschossigen Altbau, der von den Klägern aufwendig saniert wurde. Der zugehörige Außenwohnbereich besteht aus einer großen Terrasse sowie einem Garten und wird von den Klägern gegenwärtig noch intensiv genutzt.

Die Kläger zu 49. und 50. haben die Immobilie im Jahr 1985 zu einem seinerzeit angemessenen Preis im Vertrauen darauf erworben, dass es zu keinem weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens kommen wird. Bereits die enorme Steigerung der Überflüge über Oberrad hat zu einer erheblichen Zunahme des Fluglärms in den vergangenen Jahren geführt. Hiergegen hatte der Kläger zu 49. geklagt. Die zivilrechtliche Klage wurde mit dem Hinweis auf den Rechtsschutz anhand öffentlich-rechtlicher Planergänzungsansprüche abgelehnt (LG Frankfurt, 2/18 O 313/99, S. 10 der Urteilsbegründung). Öffentlich-rechtliche Planergänzungsansprüche wurden seitens des VGH Kassel wieder-

um in zahlreichen anderen Klageverfahren bezüglich des IST-Zustandes am Frankfurter Flughafen abgelehnt (vgl. hierzu: VGH Kassel, 14.10.2003, 2 A 2796/01; BVerwG, B. v. 06.04.2004, 4 B 2.04). Bezüglich der derzeitigen Fluglärmsituation wird auf die Ausführungen des Klägers im Erörterungstermin verwiesen (vgl. Wortprotokoll vom 06.12.2005).

Das Haus liegt planungsrechtlich in einem allgemeinen Wohngebiet, direkt angrenzend an ein reines Wohngebiet, in einer verkehrsberuhigten Zone, in der fast ausschließlich Anwohnerverkehr herrscht. Die nähere Umgebung ist durch Grünflächen und den nahe gelegenen Stadtwald gekennzeichnet und wird von den Klägern zu 49. und 50. zur Naherholung genutzt.

Die bisherige Lärmbelastung resultiert nahezu ausschließlich von den bei Ostbetrieb über die Abflugroute 07-N (lang) abfliegenden Flugzeugen. Im Falle des geplanten Ausbaus würden die Kläger zusätzlich ganz erheblich mit ca. 550 Flugbewegungen am Tag durch die bei der vorherrschenden Westbetriebsrichtung landenden Flugzeuge betroffen, da ein wesentlicher Teil des Flugverkehrs über die geplante neue Landebahn abgewickelt werden soll.

Die Klägerin zu 50. ist 55 Jahre alt und als Sonderschullehrerin im Schuldienst in der Fröbelschule in Offenbach, Goethestraße, tätig. Der Kläger zu 49. ist 59 Jahre alt und als Sozialarbeiter im Reha-Zentrum Oberrad des Frankfurter Vereins für soziale Heimstätten tätig. Beide Kläger sind mithin nicht nur Zuhause, sondern auch während der Arbeit vom Fluglärm betroffen. Die Klägerin zu 50. leidet an Depressionen und Schlafstörungen, der Kläger zu 49. zusätzlich an Hypertonie und Herzbeschwerden. Im letzten Jahr erlitt der Kläger einen Herzinfarkt. Die Erkrankungen der Familie werden durch Stressfaktoren, wie z.B. den Lärm startender oder landender Flugzeuge und die hierdurch während der Nachtstunden hervorgerufene Unterbrechung des Nachtschlafes, erheblich verstärkt.

Eine ergänzende Sachverhaltsdarstellung bleibt der weiteren Klagebegründung vorbehalten.

B. Rechtsausführungen

Die Klage ist zulässig und begründet.

I. Zulässigkeit der Klage

Die Klage ist zulässig. Sie wird mit Eingang dieses Schriftsatzes beim Verwaltungsgerichtshof insbesondere fristgemäß binnen der Monatsfrist erhoben, welche mangels individueller Zustellung des Bescheides ab dem Ende der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschluss am 24.01.2008 zu laufen begann.

Nach dem Maßstab der Zulässigkeitsprüfung ist relevant, dass die Kläger machen geltend, durch das geplante Vorhaben und seine Auswirkungen in ihrem Recht auf körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG sowie in ihrem Eigentumsrecht nach Art. 14 GG verletzt zu werden. Sie rügen ferner u.a. Verstöße gegen §§ 8, 9 und 29b LuftVG sowie gegen ihre Verfahrensrechte gemäß §§ 73 ff HVwVfG, § 9 UVPG.

Dass diese Verstöße vorliegen, wird nachfolgend ausgeführt.

Da die Wohnorte der Kläger und ihre Immobilien sich in Bereichen befinden, die von der geplanten baulichen und kapazitätsmäßigen Erweiterung des Flughafens betroffen sind, können an die Zulässigkeit der Klage keine Zweifel bestehen.

II. Begründetheit der Klage

Der Planfeststellungsbeschluss ist rechtswidrig. Die im Folgenden geltend gemachten Mängel sind offensichtlich und stellen die gesamte Planung in Frage (§ 10 Abs. 8 LuftVG). Die Mängel können weder einzeln noch in einer Gesamtschau durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren geheilt werden. Der Planfeststellungsbeschluss ist daher aufzuheben. Höchst vorsorglich wird geltend gemacht, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und zur Behebung der Mängel außer Vollzug zu setzen ist.

1. Verstoß gegen den Grundsatz „ne ultra petita“

Mit der Zulassung von 17 planmäßigen Nachtflügen ist der Beklagte über den von der Beizuladenden gestellten Antrag auf Planfeststellung hinausgegangen. Damit liegt ein Verstoß gegen den rechtstaatlichen Grundsatz „ne ultra petita“ vor. Niemandem darf etwas zugesprochen werden, was nicht vom Antrag umfasst ist.

1.1 Antrag und Verfahrensgegenstand

Der Antrag bestimmt den Gegenstand und das Ziel des Verfahrens (XXX/Ramsauer, VwVfG, § 22, Rdnr. 25). Die Beizuladende hat mit dem Antrag auf Planfeststellung den Gegenstand und das Ziel des Verfahrens bestimmt. Gegenstand war mithin auch, dass keine planmäßigen Flüge zwischen 23 und 5 h auf dem bestehenden Bahnsystem und der geplanten Landebahn stattfinden dürfen. Dies ergibt sich unzweifelhaft aus dem Wortlaut der Antragstellung:

Die Beizuladende legte am 12.02.07 infolge von Aktualisierungen und Änderungen den am 08.09.03 eingereichten und mit Fassung vom 02.11.04 aktuali-

sierten Antrag auf Planfeststellung zur Änderung des Flughafens Frankfurt/Main vor. In dem Antragsband A1 beantragt die Beizuladende unter Ziffer I:

"(...), im Wege der Planfeststellung nach den § 8 ff. des LuftVG (...) in Änderung des bestehenden Flughafens Frankfurt/Main den Plan für den Ausbau dieses Flughafens nach Maßgabe der folgenden Pläne festzustellen und damit die Errichtung und den Betrieb dieser Anlagen zuzulassen und die zur Anlage und zum Betrieb erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Bewilligungen (...) zu erteilen."

Unter Ziffer II. (A1 Seite 39) wird ein Antrag auf Einschränkung des Nachtluftverkehrs sowie Betriebsbeschränkungen außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt/Main gestellt:

"Die Fraport AG beantragt eine betriebliche Regelung mit folgendem Inhalt:

Die Genehmigung vom 20.12.1957 zur Anlage und zum Betrieb des Flughafens Frankfurt/Main, zuletzt geändert durch Bescheid vom 05.04.2006, wird hinsichtlich ihrer betrieblichen Regelungen wie nachstehend modifiziert:

1. Vorbehaltlich der weiteren Regelungen dieses Bescheides dürfen nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nord-West Luftfahrzeuge ab dem ersten Tag der Flugplanperiode, für die unter Nutzung der Kapazität der Landebahn Nord-West eine Erhöhung des Koordinierungseckwertes festgelegt wurde, auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt/Main an allen Wochentagen in der Zeit von 23:00 Uhr – 05:00 Uhr Ortszeit weder starten noch landen."

Es folgen dann unter Ziffer 2-4 weitere Nachtflugbeschränkungen, die im Wesentlichen auch schon für den bestehenden Flughafen gelten.

Unter Ziffer 5 und 6 sind Ausnahmen von diesen Nachtflugbeschränkungen beantragt. So sind unter Ziffer 5.1.1 Ausnahmen der Landungen von der Nachtflugbeschränkung z. B. aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen zulässig. Starts- und Landungen werden z. B. für medizinische Hilfeleistungs- oder Katastropheneinsätze zugelassen. Unter Ziffer 5.1.2 wird geregelt, dass ausnahmsweise auch Flüge in besonderem öffentlichen Interesse zugelassen werden dürfen. Für Verspätungen und Verfrühungen sieht Ziffer 5.2 eine ausnahmsweise Zulassung vor. Die Ziffer 6 beinhaltet eine Art Auffangtatbestand, bei dem die Genehmigungsbehörde in begründeten Fällen für bestimmte näher bezeichnete Starts- und Landungen auf Antrag Ausnahmen zulassen kann.

In dem Planänderungsverfahren 2007 wurde auf Seite 40, A1, der Hinweis aufgenommen, dass die Anträge zur Ziffer 5.1 und 5.2 sich auf das gesamte Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt/Main einschließlich der zur Planfeststellung beantragten Landebahn Nordwest beziehe. Die Anträge in den übrigen Ziffern sollen sich auf die Landebahn Nordwest beziehen. Für das derzeitige Start- und Landebahnsystem würde diese Regelung aufgrund bestandskräftiger Bescheide bereits gelten und sei daher nur nachrichtlich zu übernehmen.

In der Antragsbegründung (A2, Seite 73) wurden die unter Ziffer 2 beantragten Nachtflugbeschränkungen begründet. Die Beizuladende führt dort aus, dass eine Regelung gem. § 8 Abs. 4 LuftVG beantragt werde, die die planmäßigen Flugbewegungen (Starts- und Landungen) für das gesamte Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt/Main mit Inbetriebnahme der festzustellenden Landebahn Nordwest in der Zeit von 23:00 – 05:00 Uhr Ortszeit im Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm ausschließen soll. Explizit beschreibt die Beizuladende in der Begründung, dass sie damit den Empfehlungen der Mediationsgruppe folge:

"Ziel des Mediationsverfahrens war es zu klären, unter welchen Voraussetzungen der Flughafen dazu beitragen kann, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungsregion außer Acht zu lassen. Die Mediationsgruppe hat im "Mediationspaket Flughafen Frankfurt" als eine von fünf miteinander verbundenen Komponenten ein Nachtflugverbot in der Zeit von 23:00 – 05:00 Uhr vorgeschlagen (s. Kapitel I 1). Die Einführung des Nachtflugverbotes soll mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn zeitlich gekoppelt werden."

Weiterhin wird auf die verschiedenen Beschlüsse des hessischen Landtages vom 18.05.00, 21.06.00, 31.08.00, 21.09.00 und 14.12.00, in denen der hessische Landtag den Empfehlungen der Mediationsgruppe folgt, hingewiesen.

Die Beizuladende begründet dann unter verschiedenen Aspekten, weshalb sie den Antrag auf Nachtflugbeschränkungen sowohl aus rechtlicher als auch aus sachlicher Sicht für gerechtfertigt hält. Als Ergebnis wird auf Seite 80 festgehalten:

"Bei Berücksichtigung aller widerstreitenden Interessen, wie sie vorstehend ausgeführt und dargelegt worden sind, ist es aus Sicht der Vorha-

bensträgerin angemessen und sachgerecht, die beantragte Regelung des nächtlichen Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt/Main zu genehmigen."

Insbesondere kommt die Beizuladende zu diesem Ergebnis, obwohl sie nicht verkannt habe, dass die beantragte Nachtflugregelung mit erheblichen wirtschaftlichen Risiken und infrastrukturellen Nachteilen für sie selbst und für andere am Luftverkehr Beteiligte verbunden ist.

Damit hat die Beizuladende den Verfahrensgegenstand, über den der Beklagte zu entscheiden hatte bestimmt.

1.2 Bindung an den Antrag

Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erfordert eine Antragstellung. Der Beklagte wird nicht selbst planerisch tätig, wie etwa die Gemeinden im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens. Eine „planerische Gestaltungsfreiheit“ besteht für ihn nur dahingehend, als er den vom Träger des Vorhabens ausgearbeiteten Plan, dessen Feststellung bei ihm beantragt wird, im Hinblick auf die Einhaltung der dafür maßgeblichen gesetzlichen Vorgaben nachprüft und die von der Beizuladenden getroffene Planungsentscheidung hinsichtlich der dafür geltenden Anforderungen „abwägend nachvollzieht“ (XXX/Ramsauer, VwVfG, § 72, Rdnr. 12).

Eigene Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde besteht bei der Planfeststellung nur im Rahmen des Planfeststellungsantrages hinsichtlich der Anordnung nach § 74 Abs. 2 HVwVfG oder allgemein in Bezug auf Nebenbestimmungen, die nach § 36 Abs. 2 HVwVfG erlassen werden können. Insofern bestehen grundlegende Unterschiede zwischen einem Planungsakt im Sinne einer originären planerischen Entscheidung und der Planfeststellung als einer besonderen Form einer im Wesentlichen nachvollziehenden Feststellung des Plans.

Letztendlich wurden diese rechtlichen Grundsätze von der Beizuladenden bei Antragstellung befolgt. Denn im Rahmen des Planfeststellungsantrages wurde

gem. § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG beantragt, dass zwischen 23 und 5 h keine planmäßigen Flüge stattfinden sollen. § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG besagt, dass betriebliche Regelungen Gegenstand der Planfeststellung sein können. Hier hat die Beizuladende die betriebliche Regelung mit beantragt.

Im Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 29.11.2007 - 4 B 22/07 - über die Einstellung des Flugbetriebs am Flughafen Berlin-Tegel folgt das Gericht der ständigen Rechtsprechung, dass die Betriebsgenehmigung nicht nur Unternehmensgenehmigung sei, sondern auch Planungsentscheidung (juris - UA 10). Deshalb seien für die Abwägung alle Belange – auch die der Luftverkehrsgesellschaften – zu ermitteln. Im Fall von Berlin-Tegel habe die Behörde trotz dieser Belange zulässigerweise die Betriebsgenehmigung widerrufen.

Auch wenn die Entscheidung über die Änderung einer Betriebsregelung eine Planungsentscheidung ist, darf diese Planungsentscheidung nicht über den Antrag hinausgehen, welcher dem Verwaltungsverfahren auf Erteilung der geänderten Betriebsregelung zugrunde gelegt worden ist. Denn wie oben bereits ausgeführt wurde, ist die Planfeststellungsbehörde an den Antrag gebunden. Hiervon gingen auch die in der Landtagsanhörung zur LEP-Änderung angehörten Sachverständigen der Landesregierung aus. Auf Nachfrage von Abgeordneten erläuterte Prof. Dr. Hendler:

„Wichtig ist – das hat Herr Stürer auch immer wieder ausgeführt –, dass es beim Planfeststellungsverfahren um ein antragsabhängiges Verfahren geht und dass man in der Entscheidung über den Antrag nicht hinausgehen darf: ne ultra petita. Richtig ist auch, dass man hinter dem Antrag zurückbleiben kann. Zurückbleiben bedeutet, dass man das Nachtflugverbot noch strenger fassen könnte.

Zu dem von Ihnen gewählten Beispiel mit dem Haus, in dem sich eine Gaststätte befindet, ist mir noch eingefallen, dass das ein Problem auf privatrechtlicher Ebene zwischen dem Hauseigentümer und dem Mieter, der die Gaststätte betreibt, wäre. Wenn man das auf unseren Flughafen überträgt, müsste man fragen: Wie sieht das interne Rechtsverhältnis zwischen der Fraport AG und den Luftfahrtunternehmen aus? Bei der Baugenehmigung sind private Rechte Dritter gar nicht Gegenstand des Verfahrens und werden von der Behörde gar nicht gewürdigt. Das könnte aber bei den Flughafenfällen anders sein.

(...) – Auch. Wir bilden keine Fälle, sondern wir bleiben bei dem, worum es geht. Es gibt im Antrag ein Nachtflugverbot. Die Planfeststellungsbehörde kann sagen: Wir fassen es schärfer. Aber sie kann nicht sagen: Wir nehmen es zurück und lassen Flüge in mehr Nachtstunden zu.

(Herr Prof. Dr. Hendler: Ja!)

Wenn sie zu dem Ergebnis käme, es gäbe einen grundsätzlichen Konflikt zwischen den Interessen von Lufthansa Cargo – in diesem Falle – und dem Nachtflugverbot, müsste sie entweder den Antragsteller bewegen, seinen Antrag zu ändern, oder den Antrag abweisen.“

Herr Prof. Dr. Hendler: „Das beurteile ich genauso wie Herr Kollege Stüer.“

Prof. Stüer hatte folgendes ausgeführt:

„Herr Prof. Dr. Stüer: Im Planfeststellungsbeschluss kommt es immer auf die Frage an: Wer ist Antragsteller und welcher Antrag wird gestellt? Wer sonst Interessen daran hat, ist für das Planfeststellungsverfahren nur bei der Bewertung der Belange, aber nicht als förmliches Verfahren von Bedeutung. Wenn Sie bei dem Gaststättenbeispiel bleiben und eine Genehmigung beantragt haben, dort bis 20 Uhr Musik zu machen, spielt es überhaupt keine Rolle, ob es auch bis 22 Uhr zulässig wäre. Die Genehmigung geht bis 20 Uhr. Dann ist erst mal Feierabend. Wenn Sie bis 22 Uhr betreiben wollen, weil Robbie Williams kommt, der erst um 20 Uhr anfängt – ich will unterstellen, all das wäre zulässig –, müssen Sie erst einen Antrag stellen, der durch ein Änderungsverfahren muss.

Das gilt hier besonders, weil wir es mit einem mehrpoligen Verfahren zu tun haben. Sie können nicht nur die wirtschaftlichen Interessen von einzelnen Beteiligten an einem Nachtflug sehen, sondern Sie müssen auch die Interessen der anderen Beteiligten sehen.

Das heißt, in einem solchen Verfahren könnten Sie auch nicht im Antragsverfahren die beteiligten Anderen – z. B. Nachbarn, die sich darauf einstellen, dass dort nur bis 20 Uhr Musik gemacht wird – dadurch umgehen, dass Sie hinterher in die Genehmigung 22 Uhr schreiben, wenn dazu keiner gehört worden ist. Sie müssen also in eine neue Offenlage hinein. Das können Sie aber nicht nur aufgrund einer Auflage, sondern dann müssen Sie erst mal den Antrag ändern. ...“

Seine Rechtsauffassung hatte Prof. Stüer nochmals eindeutig in dem bereits zitierten Aufsatz veröffentlicht (Stüer in DVBI 2007, 610):

„Die Nebenbestimmungen dürfen allerdings nicht die Identität des Vorhabens in Frage stellen oder die Grundzüge der Planung ändern. Eine solche grundlegende Änderung wäre nur durch geänderte Antrags- bzw. Verfahrensunterlagen möglich, die vom Vorhabensträger durch eine Antragsumstellung zum Verfahrensgegenstand gemacht werden müssten. Wird der Planfeststellungsantrag mit den Betriebsregelungen verbunden, gelten diese Grundsätze auch für die betrieblichen Regelungen. Denn jedenfalls für die in einem Antrag verbundenen Regelungen zum Neu- bzw. Ausbau eines Flughafens und dem Flugbetrieb bilden diese Regelungsgegenstände eine Einheit, über die in der Planfeststellung auch einheitlich zu entscheiden ist.“

Dem ist nichts hinzuzufügen. Der Planfeststellungsbeschluss ist bereits aus diesem Grund offensichtlich rechtswidrig.

2. Verstoß gegen § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG, § 73 Abs. 3 HVwVfG

Der Planfeststellungsbeschluss leidet an einem Verfahrensfehler. Es liegt ein Verstoß gem. § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG vor. Nach dieser Regelung kann, wenn die Beizuladende die nach § 6 erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens ändert, nur von einer neuen Anhörung der Öffentlichkeit abgesehen werden, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind. Wenn zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind, richtet sich das Anhörungsverfahren gem. § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG nach den Regelungen des § 73 Abs. 3, 4-7 HEVwVfG. Wegen der Zulassung zusätzlicher Nachtflüge hätte eine neue Anhörung vor Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt werden müssen. Denn nach den zitierten Regelungen ist immer dann eine erneute Anhörung der Betroffenen notwendig, wenn durch eine Planänderung eine neue bzw. eine geänderte Betroffenheit hervorgerufen wird. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat sich auf die Genehmigungsanträge sowie die projektbezogenen Angaben zu beziehen. Ändern sich diese Bezugsobjekte, dann ist eine neue Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen (vgl. Gassner, UVPG, § 9, Rdnr. 17).

In der Landtagsanhörung zur LEP-Änderung wurde dies auf mehrmaliges Nachfragen der Abgeordneten von Prof. Stürer wie folgt dargelegt, Auszüge aus dem Wortprotokoll der Landtagsanhörung vom 13. und 14. Mai 2007:

„Wenn die Planfeststellung dazu käme zu sagen: Es müssen aber bestimmte Flüge in der Nacht aus wirtschaftlichen Gründen zugelassen werden – und die hätten auch Rechtspositionen, was man erst mal infrage stellen könnte –, kann ich das nicht einfach im Wege der Auflage machen, sondern muss wieder in eine Offenlage. Die eine Frage wäre: Geht das nach unserem LEP überhaupt? Ist die Standortentscheidung noch in Ordnung? Zum Zweiten muss ich in eine Offenlage, bei der jedem klar ist: Das ist jetzt.

Das ist meine Auffassung. Wenn man das anders machen würde – der Planfeststeller hat seinen Stift in der Hand und unterschreibt das; dass er das tatsächlich so macht, kann ich natürlich nicht ausschließen –, besteht ein ganz erhebliches Risiko, weil zu all diesen Fragen die Öffentlichkeit nicht beteiligt worden ist, und sich all die Dinge, die sich im Abwägungsprozess ergeben, möglicherweise in einer Schiefelage befinden, und der Antragsteller es so nicht beantragt hat. Es könnte schon reichen, dass dann irgendeiner aus dem Bereich kommt und sagt: Der Planfeststellungsbeschluss ist deswegen rechtswidrig, weil das gar nicht

dem Antrag entspricht. Das wäre eine relativ einfache Nummer. Wenn sich das herausstellen würde, wäre der Fall sofort zu Ende. Das heißt, wenn der Planfeststeller seinen Beschluss macht und unbeschränkt oder in einem größeren Umfang Nachtflugbetrieb zulässt, könnte man die einfache Frage stellen: Entspricht das denn eigentlich dem Antrag? Wenn der Planfeststeller etwas anderes genehmigt hat, als es dem Antrag entspricht, haben wir irgendwie ein Problem.“

2.1 Wesentliche Änderung der projektbezogenen Angaben

Eine Planänderung liegt nicht nur dann vor, wenn sich technische Veränderungen in den Planunterlagen ergeben, sondern auch dann, wenn ein anderes Betriebskonzept dem Vorhaben zugrunde gelegt wird, welches sich in den Auswirkungsprognosen niederschlägt. Dies ergibt sich aus § 9 Abs. 1 Satz 1 UVPG, wonach die Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der ausgelegten Unterlagen nach § 6 UVPG anzuhören sind. Aus diesem Grund müssen die Planfeststellungsunterlagen, die zur Einsicht für die Öffentlichkeit ausgelegt werden, auch dem Planfeststellungsantrag entsprechende Betriebszustände und Betriebsszenarien zugrunde gelegt werden. Dies wird in § 6 UVPG geregelt. Zu den vorzulegenden Unterlagen gehört die Darstellung des geplanten Betriebs eines Vorhabens. Denn nur anhand dieser Darstellungen können die Auswirkungsprognosen erstellt werden. Mit der Vorlage von Unterlagen, in denen andere Betriebsszenarien untersucht worden sind, als diejenigen, die dem vorherigen Planfeststellungsverfahren zugrunde lagen, hat die Beigeladene die Unterlagen im Sinne des § 9 UVPG geändert.

Die erneute Beteiligung wird im Planfeststellungsbeschluss mit der Begründung abgelehnt, dass es sich bei den Gutachten zum Nachtflugbedarf nicht um eine Planänderung handle. Ebenso wenig stelle die erlassene betriebliche Regelung eine Planänderung dar (S. 325 des PFB). Die neuen Gutachten zum Nachtflugbedarf würden lediglich das bereits vorhandene Abwägungsmaterial vervollständigen. Sie würden weitgehend auf den Grundlagen der bestehenden Gutachten aufbauen. Es handle sich lediglich um eine detaillierte Betrachtung im Hinblick auf spezifische Fragestellungen zum Nachtflugbedarf. Ein Widerspruch der ergänzenden Gutachten zu den für den Gesamtluftverkehr (Tag und Nacht) erstellten Gutachten bestehe nicht.

Der Beklagte verkennt, dass die neuen Unterlagen einen neuen Antragsgegenstand beurteilen, der der betroffenen Bevölkerung vorher nicht bekannt war und sich daher auch die Einwendungen hierauf nicht beziehen konnten. Sinn und Zweck der Beteiligung der Betroffenen ist jedoch, dass diese vollumfänglich darüber informiert werden, welche Auswirkungen das geplante Vorhaben verursachen wird.

Dem kann nicht entgegen gehalten werden, dass diese Unterlagen erst nach einem Aufklärungsbedarf von Seiten des Beklagten erstellt worden sind. Nach Sinn und Zweck dieser Regelung soll ein Anhörungsrecht für die Betroffenen immer dann bestehen, wenn zusätzliche und andere erhebliche Umweltauswirkungen von dem geplanten Vorhaben ausgehen. Wie noch auszuführen sein wird, hätte eine solche Änderung des Betriebsszenarios nicht von dem Beklagten angeordnet werden dürfen. Bestünde die Notwendigkeit Nachtflüge zuzulassen, dann hätte die Beizuladende einen neuen Antrag stellen müssen. Die Umgehung einer erneuten veränderten Antragstellung führt alleine schon zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses. Sollte eine solche erneute Antragstellung entgegen der hier vertretenen Auffassung nicht notwendig sein, hätte wegen der durch den Beklagten zugelassenen Nachtflüge ein erneutes Beteiligungsverfahren durchgeführt werden müssen.

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Nachtruhe für die Frage der Zumutbarkeit einer Ausweitung des Flugbetriebes über den betroffenen Siedlungsgebieten muss jedes Abweichen von der bisherigen Vorgabe der Beantragung eines strikten „Nachtflug“-verbotes (zwischen 23 und 5 Uhr) als eine wesentliche Planänderung eingeordnet werden. Gerade die jüngere Rechtsprechung des BVerwG belegt die ganz herausragende Bedeutung der Nachtruhe. Die Regelungen gemäß § 29b und § 9 Abs. 2 LuftVG verleihen der Nachtruhe ein besonderes Gewicht und setzen der Planfeststellungsbehörde nicht nur hinsichtlich der unzumutbar Betroffenen eine äußerste, mit einer gerechten Abwägung nicht mehr überwindbare Grenze, sondern verpflichten sie zugleich, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen (vgl. BVerwG. Urteil v. 9. 11. 2006 – 4 A 2001/06 – Leipzig/Halle).

Zur Sicherstellung der materiellen Rechte der Betroffenen bei einem derart wichtigen Belang ist die Wahrung von deren Beteiligungsrechten im Verfahren absolut unerlässlich. Soll ein ausgelegter Planentwurf aufgrund der Erörterung oder aus anderen Gründen in geänderter Form erlassen werden, ist das gesamte Verfahren der Planauslegung zu wiederholen, sofern Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden. Zumindest ist gem. § 73 Abs. 8 HVwVfG ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen (XXX/Ramsauer, § 73, Rdnr. 101). Mit der Zulassung von Nachtflügen wird das Gesamtkonzept der Planung derart verändert, dass eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit unumgänglich wird (vgl. auch Kuschnerus, DVBl. 1990, 235 (239ff.)). Die Kläger hatten weder die Möglichkeit, sich zu planmäßigen und anderen Nachtflügen zwischen 23 h und 5 h zu äußern, noch wurde ihnen Gelegenheit zur Äußerung zu den in den Akten befindlichen Gutachten über den Bedarf an Nachtflügen und deren Auswirkung auf ihre Interessen und rechtlich geschützten Belange gewährt. Aus der Sicht der Kläger ist das Anhörungsverfahren das zentrale Mittel zu Gewährung rechtlichen Gehörs. Diese Funktion beschränkt sich nicht darauf, dass Planbetroffene sich nur artikulieren und die konkreten Auswirkungen der Planung auf ihre Belange darlegen können. Den Betroffenen muss vielmehr auch eine substantielle Einflussnahme auf die Planentscheidung möglich sein. Substantiell in diesem Sinne ist eine Anhörung dann, wenn die Betroffenen Gelegenheit hatten, sich zu den entscheidungserheblichen Tatsachen zu äußern (Kuschnerus, DVBl. 1990, 235 (241)). Die Kläger hatten keine Möglichkeit zu den entscheidungserheblichen Tatsachen Stellung zu nehmen und Einwendungen zu erheben.

Zumindest die von Intraplan im November 2007 dem Beklagten vorgelegten Gutachten stellen ergänzende Planfeststellungsunterlagen dar, die die ursprünglichen Gutachten in einer Art und Weise revidieren, dass neues Abwägungsmaterial für die Planfeststellungsbehörde zur Verfügung stand. Es geht hier nicht bloß um eine Konkretisierung bereits vorgelegter Gutachten. Vielmehr wurden neue Fragestellungen bearbeitet, die bislang in dieser Form noch nicht Gegenstand der offengelegten Unterlagen waren. Letztendlich wurde der Nachtflugbedarf mit diesen Gutachten im Planfeststellungsbeschluss begründet.

2.2 Zusätzliche Umweltauswirkungen (Lärm)

Entgegen der Feststellungen im Planfeststellungsbeschluss kann nicht davon ausgegangen werden, dass durch die Zulassung der Nachtflüge keine zusätzlichen Lärmbetroffenheiten ausgelöst werden.

In Anbetracht der gravierenden Auswirkungen nächtlichen Fluglärms auf die Betroffenen stellt die Feststellung auf Seite 326 des Planfeststellungsbeschlusses eine gravierende Fehleinschätzung dar. Dort wird ausgeführt:

„Anders als von Einwendern befürchtet, ergeben sich aus der bloßen zeitlichen Verschiebung von Flügen auf andere Zeiten innerhalb des Nachtzeitraums keine Änderungen der für die Nachtzeit in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Lärmauswirkungen. Selbst wenn man auf der Grundlage der in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordneten Betriebsregelungen (vgl. A II 4.1.2) unterstellt, dass einige der prognostizierten Nachtflüge während der „Mediationsnacht“ stattfinden, aber hierfür lediglich die „Bestandsbahnen“ genutzt werden dürfen, bleiben die Lärmauswirkungen im Wesentlichen unverändert.“

Der Beklagte stellt dann maßgeblich auf neue – den Klägern bislang nicht bekannte – Lärmberechnungen der Beizuladenden ab. Hier seien nur geringfügige Veränderungen des Dauerschallpegels (ca. +/- 1 dB(A)) feststellbar. Die durchschnittlich 17 planmäßigen Starts und Landungen würden nicht zu neuen Betroffenheiten führen (S. 326 PFB). Auf Seite 1026 kommt der Beklagte zu der Feststellung, dass die geänderte Bewertungsverteilung eine leichte Änderung der nächtlichen Lärmwerte gegenüber dem Szenario, das in den Planfeststellungsunterlagen zugrunde gelegt worden war, hervorruft. So würden die neuen Berechnungen belegen, dass es im Bestand zu einer leichten Verringerung der Betroffenen kommen würde. Lediglich bei den Potenzialbetrachtungen für Zuwachs und Nachverdichtung komme es zu einer leichten Zunahme.

Diese Betrachtung enthält gleich zwei schwer wiegende Fehler, die auf die Abwägungsentscheidung durchschlagen. Die Berechnungen sind, das lässt sich bereits sagen, unvollständig. Sie berücksichtigen nicht die zur Entwicklung eines ausgewogenen Schallschutzkonzeptes unerlässlichen Informationen. Abgesehen davon, dass die angeblichen Ergebnisse dieser Berechnungen nicht nachvollziehbar sind und diese Berechnungen den Klägern zunächst vorgelegt werden müssten, kommt es jedoch für die Beurteilung, ob neue Betrof-

fenheiten ausgelöst werden, auf diese Berechnungen nicht an. Der Beklagte betrachtet lediglich die Zunahme des Dauerschallpegels, lässt jedoch das Einzelschallereignis in der Nacht bei seiner Betrachtung völlig außer Betracht. Jedes einzelne Fluglärmereignis stellt eine Belastung der hiervon betroffenen Anlieger dar. Diese lärmmedizinische Erkenntnis führt das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zum Flughafen Leipzig/Halle an, wenn es um die Frage der Zulassung von Nachtflügen geht.

Das BVerwG hat in dem Beschluss zu Leipzig/Halle zu der Frage Stellung genommen, ob ein partielles Nachtflugverbot gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstößt. Das Verbot von Nachtflügen sei zur Lärmreduzierung geeignet. Dagegen lasse sich nicht einwenden, dass der durch Passagierflugzeuge verursachte Lärm von dem Lärm der z. Zt. noch lautereren Frachtflugzeuge überlagert werde und trage deshalb zum Niveau des Reallärms nichts bei. Fluglärm sei intermittierend auftretender Lärm, d. h. aufgrund ihres zeitlichen Abstands sind die einzelnen Fluggeräusche deutlich voneinander abgrenzbar. An dieser Stelle zitiert das BVerwG eine Studie von Basner/Isermann/Samel, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2005, Seite 109 (111). Das BVerwG kommt zu der Feststellung (Urteil vom 09.11.06, 4 A 200.06, Rdnr. 75 und 76):

"Weil aber jede Flugbewegung akustisch und unterscheidbar wahrnehmbar ist, bleibt der Senat bei seiner Aussage im Urteil vom 09.11.06 – BVerwG 4A 200.06 – Rdn. 76, dass jeder zusätzliche Flug eine zusätzliche Belastung und jeder Flug, der unterbleibt, eine Entlastung darstellt."

Entgegen der Auffassung des Beklagten und der Beizuladenden trägt der Planfeststellungsbeschluss dem Gebot des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht schon dadurch abwägungsfehlerfrei Rechnung, dass er den Lärmbetroffenen - wie noch dargelegt wird - großzügig dimensionierten passiven Schallschutz zuteil werden lässt. Die Kläger haben in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat zutreffend darauf hingewiesen, dass Schutzgegenstand des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht der Nachtschlaf, sondern die Nachtruhe ist. Der Begriff der Nachtruhe indiziert, dass der durch die übliche Geschäftigkeit verursachte Taglärm verstummen und sich durch eine Lärmpause die Nacht vom Tag unterscheiden soll. Damit stimmt überein, dass sich das Flughafenkonzept der Bundesregierung vom 30. August 2000 u.a. dafür ausspricht, den Flugverkehr so weit wie möglich in die Tag- und die Randzeiten der Nacht zu verlegen.

Die Flughafenanwohner sind des Schutzes, den § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG gewährt, nicht deshalb nicht mehr bedürftig, weil die Nachtruhe durch den Expressfrachtverkehr ohnehin gestört wird. Der passive Schallschutz, den der Planfeststellungsbeschluss vorsieht, verhindert

nicht, dass die auftretenden Fluggeräusche akustisch noch wahrgenommen werden können. Deshalb bedeutet jeder zusätzliche Flug eine zusätzliche Belastung, jeder Flug, der unterbleibt, eine Entlastung. Besonders spürbar ist der Entlastungseffekt in der Zeit zwischen 2:00 Uhr und 4:00 Uhr, in der nur mit einer marginalen Zahl von Flugbewegungen des Expressgutverkehrs gerechnet wird.“

Jeder Flug bedeutet eine zusätzliche Belastung, jeder unterbliebene Flug bedeutet eine Entlastung, so das Bundesverwaltungsgericht.

Die zusätzliche Belastung führt zu einer neuen Betroffenheit, die eine erneute Anhörung zur Folge hätte haben müssen. Anders als am Flughafen Leipzig/Halle muss die sonstige Fluglärmbelastung, die durch den Frankfurter Flughafen bedingt ist, berücksichtigt werden. Die Kläger sind – wie an keinem anderen Flughafen in Deutschland bereits tagsüber und vor allem in den Tagesrandstunden erheblichen Fluglärm ausgesetzt. Diesen Aspekt lässt der Beklagte bei seinen Betrachtungen völlig außer Acht.

Darüber hinaus ist das Abwägungsmaterial auch aus einem weiteren Grund ungeeignet. Der Beklagte verkennt nämlich, dass sich die Berechnung der Beizuladenden offensichtlich auf die Gesamtnacht von 22 bis 6 Uhr bezieht. Daher verwundert es nicht, dass es – bei gleich bleibenden 150 Flügen in dieser Zeit – nur zu geringfügigen Veränderungen der Mittelungspegel kommt. Würde man hingegen die „Mediationsnacht“ betrachten, so wäre sowohl beim Leq als auch bei den Maximalpegeln eine wesentliche Steigerung festzustellen gewesen. In Anbetracht der herausragenden Bedeutung, die das BVerwG der Nachtruhe in der Kernnacht zumisst, und der über das sog. Mediationsverfahren weit hinausgehende Bedeutung des Nachtflugverbots in der „Mediationsnacht“ kann eine derart fehlerhafte Sachverhaltsermittlung durch den Beklagten nur verwundern.

2.3 Zur Bedeutung von „durchschnittlich 17 Nachtflugbewegungen“ für die Belastungssituation

Die Beklagten gehen auf Seite 1027 davon aus, dass es nicht zu einer stark gebündelten Nutzung der erlaubten Flugbewegungen in bestimmten Zeitperioden oder gar einzelnen Nächten kommen wird. Durch die Kontingentierung werde davon ausgegangen, dass ein „erhebliches Engpasssszenario“ geschaffen worden sei, welches zur Folge habe, dass die eröffneten Flugmöglichkeiten nahezu in jeder Nacht benötigt würden. Aus diesem Grund sei nicht davon auszugehen, dass die tatsächlichen Lärmauswirkungen wesentlich über das abgewogene Maß hinausgehen würden. Der Beklagte schließt mit dieser Formulierung nicht aus, dass die tatsächlichen Lärmauswirkungen über das abgewogene Maß hinausgehen. Was in diesem Zusammenhang „wesentlich“ sein soll, wird nicht näher erläutert. Jede Nachtflugbelastung ist jedoch wesentlich, so dass bereits hierin ein Abwägungsfehler zu sehen ist.

Hält man sich vor Augen, dass jahresdurchschnittlich 17 Nachtflüge erlaubt sind, kann dies in den Sommermonaten dazu führen, dass erheblich mehr (30, 40 oder 50) Flüge in der Nacht planmäßig fliegen. Der Beklagte verkennt die gutachterlich festgestellten saisonalen Unterschiede; vgl. hierzu: TUHH, Sep. 2007, S. 42. Das von dem Beklagten gebildete Szenario, dass lediglich 17 Flüge im Durchschnitt zugelassen worden seien und damit ein Engpasssszenario erzeugt werde, widerspricht der Regelung an sich. Wenn dem so wäre, hätte die Planfeststellungsbehörde keine Durchschnittszahl zulassen dürfen, sondern eine Höchstgrenze pro Tag. Da dieser Weg nicht gewählt wurde, liegt es in der Hand der Luftverkehrsgesellschaften, wie die Slots ausgenutzt werden. Deshalb handelt es sich bei den Ausführungen der Beklagten um eine nicht nachvollziehbare Darlegung nicht geregelter Sachverhalte, die jedoch dazu führen, dass die Belastungen des nächtlichen Fluglärms, wie diese durch das zugelassene Betriebsszenario möglich sein wird, ihrer Entscheidung nicht zugrunde gelegt wurden.

Völlig außer Betracht lässt der Beklagte auf S. 1027 die verspäteten Flüge, für die es überhaupt keine Deckelung gibt. Da verspätete Flüge nicht auf das Gesamtkontingent angerechnet werden, ist mit einer erheblichen Mehrbelastung durch nächtlichen Fluglärm zu rechnen.

2.4 Nachtflüge auf den bestehenden Bahnen

Der Beklagte stellt darauf ab, dass die von den Nachtflügen Betroffenen nicht neu oder zusätzlich betroffen werden, weil bereits in der IST-Situation bzw. im Planungsnullfall auf diesen Bahnen nachts gestartet und gelandet werden darf. Eine solche Betrachtungsweise ist unzulässig. Maßstab für die zusätzliche oder neue Betroffenheit kann nur der beantragte Planungsfall sein. Der beantragte Planungsfall beinhaltete keine Flüge in der Zeit von 23 bis 5 Uhr. Im Planfeststellungsbeschluss werden jahresdurchschnittlich 17 Flüge zzgl. der Verspätungen (ohne Deckelung) zugelassen. Hieraus ergeben sich zwangsläufig neue bzw. zusätzliche Betroffenheiten.

Welche Kläger hiervon in welchem Umfang betroffen sind, ist aus dem Planfeststellungsbeschluss nicht ersichtlich. Der Beklagte blendet den Zusammenhang zwischen der für die Kläger ausbaubedingten Zunahme des Fluglärms zwischen 5 h und 23 h völlig aus seiner Betrachtung aus.

Die Auffassung des Beklagten, dass eine Nachtflugregelung nicht allein mit dem Argument begründet werden könne, dass damit unzumutbare Lärmbelastungen am Tage ausgeglichen werden sollen, PFB, S. 1079 unten, erscheint vor diesem Hintergrund nicht stichhaltig. Gerade mit Blick auf das besondere Schutzziel der Nachtruhe, § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG, ist bei den im Rhein-Main-Gebiet vorzufindenden Verhältnissen, wenn man schon die äußerst restriktive Meinung vertritt, dass kein zusätzlicher passiver Schallschutz von Nöten sei, die Verfügung eines absoluten Nachtflugverbotes dringend geboten. Insofern ist die Reduzierung der Forderungen nach einem Nachtflugverbot seitens der Einwender auf den Begriff einer „Gegenleistung“ für die Lärmzunahme am Tage, PFB S. 1079, 1080, ein inhaltlich nicht gerechtfertigter, sprachlicher Fehlgriff.

2.5 Ermittlung der Betroffenenzahlen im Planfeststellungsverfahren

Im Planfeststellungsbeschluss wird die Nichtdurchführung eines erneuten Beteiligungsverfahrens auch damit begründet, dass durch ein neues Anhörungsverfahren keine neuen Erkenntnisse zu erwarten gewesen seien.

Aus den Erkenntnissen, die aus der bereits im Planfeststellungsverfahren durchgeführten Akteneinsicht für einige der Kläger gewonnen werden konnten, kann dieser Auffassung des Beklagten nicht gefolgt werden. Bezüglich der Ermittlung der Betroffenenzahlen der 17 zugelassenen Nachtflüge hätte es weiterer Sachverhaltsaufklärung bedurft. Die Beizuladende wurde am 31.10.07 vom HMWVL aufgefordert, weitere Untersuchungen vorzulegen (Ordner XXXVI Umweltinformation Ordner). Es sollten zwei Szenarien bezüglich des Nachtflugbetriebs im Jahr 2020 ermittelt werden. Beim Szenario 1 wurden durchschnittlich 17 Flugbewegungen je Nacht im Zeitraum zwischen 23:00 und 05:00 Uhr unterstellt und im Szenario zwei in derselben Nachtzeit 25 Flugbewegungen. In beiden Szenarien wurde unterstellt, dass die geplante Landebahn Nordwest zwischen 23:00 und 05:00 Uhr für den Flugbetrieb gesperrt sei.

Die Beizuladende berechnete sodann die skizzierten Szenarien und legte der Berechnung ein modifiziertes Datenerfassungssystem zugrunde. Welche Modifikationen am Datenerfassungssystem vorgenommen worden sind, geht aus dem Schreiben nicht hervor. Insbesondere geht aus den Unterlagen nicht hervor, welches Betriebszenario diesen Szenarien unterstellt worden ist. Weder wird dargestellt, auf welchen der bestehenden Bahnen gestartet bzw. gelandet wird, noch welche Flugzeugtypen dem DES zugrunde gelegt worden sind.

Die Betroffenenzahlen wurden anhand einer Umhüllenden aus Leq 3, Nacht = 53 dB(A) und NAT Nacht 6x72 db(A) mit 3-Sigma, Fluglärm (AzB/07 mit Rollverkehr) ermittelt. Unklar ist, weshalb hier diese Lärmwerte und das „3 – Sigma-Kriterium“ zugrunde gelegt wurde. Da es eine AzB/07 formell nicht gibt, fragt sich, ob die Beizuladende die derzeit im Entwurfsstadium vorliegende AzB auf diesen Sachverhalt methodisch einwandfrei angewandt hat.

Aus den Tabellen, die diesem Schreiben beigelegt waren, ist ersichtlich, dass es zwischen den beiden berechneten Szenarien Unterschiede in den Betroffe-

nenzahlen gibt. Daraus kann entnommen werden, dass die zugelassenen 17 planmäßigen Flugbewegungen auf jeden Fall zu einer signifikanten Erhöhung der Betroffenzahl in der Nacht führen werden.

Allerdings fehlt in den Unterlagen eine Tabelle, aus der entnommen werden könnte, wie bei den zugrunde gelegten Kriterien der Berechnung des Fluglärms die Betroffenzahl sein würde, wenn das ursprüngliche Betriebsszenario, also „Null“ Nachtflüge unterstellt worden wären. Die Ermittlung dieser Differenz hätte zeigen können, wie viel (Wohn-) Bevölkerung durch diese zugelassenen Nachtflüge im Vergleich zu den bisherigen Planfeststellungsunterlagen zusätzlich belastet wird.

Im Planfeststellungsbeschluss wird auf Seite 1027 dargelegt, dass es zu einer leichten Abnahme der Betroffenen beim Szenario 1 im Verhältnis zu der ursprünglich geplanten flugfreien Nachtzeit kommen werde. Ein Nachweis konnte weder den Unterlagen in der Akteneinsicht noch dem Planfeststellungsbeschluss entnommen werden. Wie es zu einer Abnahme kommen kann, wird nicht erläutert und ist unglaubwürdig.

Schon der Vergleich zwischen Szenario 1 und Szenario 2 macht deutlich, dass es zu erheblichen Unterschieden bei den Betroffenzahlen je nach Betriebsszenario kommt:

Tabelle 1: Eigene Darstellung der Betroffenzahlen – Nachtflüge 17-Szenario/25-Szenario anhand des Schreibens der Beizuladenden vom 31.10.2007

Stadt/Gemeinde	Szenario 1 17 Nachtflüge	Szenario 2 25 Nachtflüge	Differenz
Flörsheim am Main	5.239	4.955	-284
Frankfurt am Main	1.180	998	-182
Hattersheim am Main	21	19	-2
Neu-Isenburg	6.480	6.501	21
Offenbach am Main	6.676	6.806	130
Raunheim	12.372	12.396	24
Rüsselsheim	7.346	7.473	127

Aus dieser Tabelle wird deutlich, dass es bei den genannten Gemeinden in der Regel zu einer deutlichen Zunahme der Betroffenzahlen aufgrund der planmäßigen Flugbewegungen in der Nacht kommen wird. Allerdings kann bei einigen Gemeinden nicht nachvollzogen werden, weshalb die Betroffenzahlen bei 17 planmäßigen Flugbewegungen in der Nacht höher sein soll, als bei 25 planmäßigen Flugbewegungen (vgl. Flörsheim, Frankfurt am Main).

Da Gemeinden wie Mörfelden-Walldorf und Nauheim gleich bleibende Betroffenzahlen haben, ist der Unterschied nicht mit Starts auf der Startbahn West zu erklären. Vielmehr muss es zwischen dem Szenario 1 (17 Flugbewegungen) und dem Szenario 2 (25 Flugbewegungen) Unterschiede in den Bahnbelegungen geben.

Von einer Änderung der Betriebsrichtungszeit zwischen den Szenarien kann nicht ausgegangen werden, weil dies ein standardisiertes Kriterium ist, welches den gesamten Auswirkungsprognosen zugrunde liegt.

Solche aufklärungserheblichen Fragestellungen hätten in einem Anhörungsverfahren von den Betroffenen geltend gemacht werden können. Den von den Nachtflugbewegungen Betroffenen hätte die Möglichkeit eingeräumt werden müssen, das modifizierte Datenerfassungssystem zu hinterfragen.

In einer weiteren Anlage zu dem Schreiben der Beizuladenden vom 31.10.07 werden die Umhüllenden der beiden Szenarien aus Leq 3, Nacht (22:00 – 01:00 Uhr) = 50 dB(A) und Leq 3, Nacht (01:00 – 06:00 Uhr) = 47 dB(A) mit 1-Sigma, gem. AzB 99 berechnet. Weshalb die Ermittlung der Betroffenzahl dieser Lärmkontur für aufklärungsbedürftig gehalten wurde, ist unklar. Die Konturen entsprechen den Angaben der Verfasser der Synopse im Gutachten G. 12.1 für die bei einer Zweiteilung der Nacht zu berücksichtigenden äquivalenten Dauerschallpegel von 35 dB(A) in der ersten und 32 dB(A) in der zweiten Nachzeitscheibe bei gekipptem Fenster mit 15 dB(A) Dämmwirkung. Diese Dauerschallpegel sind innerhalb der Maximalpegelkonturen bei der Dimensionierung von Maßnahmen zum Schutz vor Schallbelastung zusätzlich heranzuziehen.

Es wird eine Betroffenzahl in der (Wohn-)Bevölkerung von **271.060 Menschen** ermittelt.

Dies bedeutet, dass 271.060 Menschen, hierunter Kinder, Kranke und ältere Personen, erheblichem nächtlichen Fluglärm ausgesetzt sind. Eine vergleichbare Belastungssituation dürfte an den bestehenden und auszubauenden Flughäfen in Deutschland an keinem anderen Ort vorliegen.

Vergleicht man die Tabellen in der Anlage zu dem Schreiben vom 31.10.2007 für das Szenario 1 und das Szenario 2 fällt auf, dass die Betroffenenzahl bei 25 planmäßigen Nachtflügen geringer sein soll als die ermittelten Betroffenen bei 17 planmäßigen Flugbewegungen. In Flörsheim ergibt sich ein ähnliches Bild. Hier soll es bei 17 planmäßigen Flugbewegungen zu einer Betroffenenzahl von 6.945 kommen, während im Szenario 2 (25 Nachtflüge), ca. 300 weniger Betroffene ermittelt wurden. Auch an diesem Beispiel wird klar, dass die Auswirkungsprognosen methodisch fehlerhaft und vor allen Dingen nicht nachvollziehbar ermittelt worden sind.

Durch eine erneute Anhörung hätte die Möglichkeit bestanden, solche Widersprüche in den Antragsunterlagen aufzudecken und damit hätte für den Beklagten die Möglichkeit bestanden, sein Abwägungsmaterial ordnungsgemäß zu ermitteln.

2.6 Konsequenzen des Verfahrensfehlers

Gem. § 46 HVwVfG kann die Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses nicht allein deshalb beansprucht werden, weil er unter Verletzung von Vorschriften über das Verfahren zustande gekommen ist, wenn offensichtlich ist, dass die Verletzung die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Offensichtlich nicht ausgewirkt hat sich der Fehler dann, wenn in der Sache ohnehin eine andere als die getroffene Entscheidung rechtlich nicht zulässig gewesen wäre. Unerheblich ist daher ein Verstoß gegen die Beteiligungsvorschriften, wenn der Verstoß seiner Art nach im konkreten Fall schlechthin nicht kausal für die Entscheidung sein konnte, d.h. unter keinem denkbaren Gesichtspunkt Einfluss darauf haben konnte (XXX/Ramsauer, VwVfG, § 46 Rdnr. 25 und 26).

Die Zulassung der durchschnittlich 17 Nachtflüge (zzgl. Verspätungen) bedurfte einer Abwägungsentscheidung zwischen den Interessen der Fluggesellschaften und den betroffenen Anwohnern. Durch eine Anhörung, in der die Gutachten hätten offen gelegt werden müssen und hierzu Einwendungen möglich gewesen wären, wäre der Beklagte veranlasst worden, die seiner Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalte nochmals zu überprüfen. Es ist offensichtlich, dass die Möglichkeit bestanden hätte, dass die Entscheidung nach einer Anhörung anders ausgefallen wäre.

3. Verstoß gegen §§ 37, 44 und 45 HVwVfG

Die Regelungen im verfügenden Teil A. II lassen die erforderliche Bestimmtheit vermissen. Der Planfeststellungsbeschluss als Verwaltungsakt hat dem Bestimmtheitsgebot gemäß § 37 Abs. 1 HVwVfG zu genügen. Dies ist hier nicht der Fall. Auch diese Fehler führen zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses, weil hierdurch das gesamte Schallschutzkonzept, welches der Beklagte dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt hat, in Frage gestellt ist.

3.1 Fehlende Verständlichkeit und Regelungsklarheit

Der Beklagte legt seinem Schutzkonzept eine Regel zu Grunde, die keine ist.

Der Planfeststellungsbeschluss suggeriert ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 22.00 Uhr und 6 Uhr, denn nach Ziffer 4 sollen auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt am Main an allen Wochentagen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr keine Luftfahrzeuge starten oder landen dürfen. Der Planfeststellungsbeschluss stellt einen Verwaltungsakt mit Drittwirkung dar. Die von dem Planfeststellungsbeschluss Betroffenen dürfen nicht in die Irre geführt werden, wenn es um das Erkennen der Auswirkungen der Tenorierung des Planfeststellungsbeschlusses geht. Mit dieser Regelung werden die Betroffenen und damit die Kläger aber in die Irre geführt. Denn es folgen derart zahlreiche Ausnahmen, dass aus dem zunächst scheinbar geregelten Regelfall, dass keine Flugzeuge während der Nacht starten und landen dürfen, der Ausnahmefall wird.

Die Regelung in Ziffer 4 lässt darüber hinaus jegliche Verständlichkeit und Regelungsklarheit vermissen. Die ineinander verschachtelten Betriebsregelungen sind sprachlich und systematisch sowie durch eine Fülle von Bezugnahmen auf sonstige Regelwerke derart unverständlich gefasst, dass ein durchschnittlicher, juristisch nicht vorgebildeter Adressat der Regelung diese selbst bei mehrfachem Durchlesen nicht einmal ansatzweise in ihrem Bedeutungsgehalt erfassen kann.

Die fehlende Verständlichkeit der Regelung ist nicht lediglich eine Stilfrage, wie mit einer Vielzahl von Betroffenen einer derartigen Planung umgegangen wird. Durch eine Regelung, die wie die vorliegende gefasst ist, wird das Rechtsstaatsprinzip nachhaltig verletzt. Von den potenziell oder tatsächlich Betroffenen wird verlangt, dass diese in kürzester Zeit erkennen, ob die Planung für sie nachteilige Auswirkungen hat, die rechtswidrig sind, da sie innerhalb sehr beschränkter Frist um Rechtsschutz bei den Verwaltungsgerichten nachsuchen müssen. Den Betroffenen kann dabei nicht zugemutet werden, rechtlichen Beistand schon hinzu ziehen zu müssen, um überhaupt ein Verständnis davon zu bekommen, welche Regelungen die sie möglicherweise beeinträchtigende Verfügung enthält. Im Hinblick darauf, dass die Betroffenen nur aufgrund des verfügbaren Teils eine Vorstellung von der durch die Planung ausgelösten Betroffenheit entwickeln können, kann auch nicht eingewandt werden, die Betriebsregelung richte sich ausschließlich an die Beizuladende oder an Luftfahrtunternehmen.

Verschärft wird die Unklarheit noch dadurch, dass seit dem sog. Mediationsverfahren in der Öffentlichkeit stets der Eindruck erweckt wurde, es werde den Ausbau nur bei einem vollständigen Nachtflugverbot in der „Mediationsnacht“ geben und der Antrag der Vorhabensträgerin sei nach wie vor auf dieses Ziel gerichtet ist. Auch die Regelung in Ziffer 4.2 suggeriert zunächst ein Nachtflugverbot, das dann aber durch zahlreiche für den Laien unverständlich gefasste Ausnahmen ausgehöhlt wird. Unverständlich und in keiner Weise nachvollziehbar ist auch die Begründung für diese Regelung, die in keinem erkennbaren Zusammenhang zu den seitens des Beklagten propagierten Schutzziele für die Nacht steht, die klare Vorgaben für die Dauerschallpegel und Maximalpegel vorsehen, denen die Bevölkerung aus lärmmedizinischer Sicht nicht ausgesetzt werden darf. Dies führt nicht nur zur Inkonsistenz des Schutzkonzepts. Die unverständlichen Betriebsregelungen in Ziffer 4 lassen die Betroffenen völlig im Unklaren, ob die Regelungen ausreichend sind, den Schutz der Nachtruhe sicherzustellen.

3.2 Unklarheit des Inkrafttretens

Unklar und unbestimmt ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Regelung.

Das Inkrafttreten der gesamten Regelung gem. Ziff. 4 knüpft an die Erhöhung des Koordinierungseckwertes an. Die Erhöhung des Koordinierungseckwertes stellt eine unzulässige Bedingung dar, da diese gem. § 27a LuftVG nicht durch den Beklagten sondern durch das BMVBS in Form einer Allgemeinverfügung geregelt wird. Inwieweit es durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest zwangsläufig zu einer Erhöhung des Koordinierungseckwertes kommt oder zunächst die Landebahn in Betrieb gehen wird und später erst der Koordinierungseckwert erhöht wird, hängt von einer Vielzahl von Gesichtspunkten ab, die weder der Beklagte noch die Beizuladende bestimmen kann, vgl. hierzu: Giemulla, in: Giemulla/Schmid, LuftVG, § 27 a, Rdnr. 10ff.).

In Ziffer 3 des verfügenden Teils werden insbesondere bezüglich der sog. Kapitel 3-Flugzeuge Betriebsregelungen getroffen, wobei die Regelung in Ziffer 3.2 „ab Beginn der Flugplanperiode Winter 2011/2012“ zusätzliche Betriebsbeschränkungen regelt. In Ziffer 13 (S. 28 PFB) heißt es dann jedoch, mit Ausnahme der in Ziffer 4 getroffenen Anordnungen würden die Betriebsregelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses mit Beginn der Flugplanperiode Winter 2009/2010 in Kraft treten. Diese Regelung ist daher offensichtlich widersprüchlich.

3.3 Unklare Bezugnahme auf „AzB“

Zunächst ist festzustellen, dass die Regelung, wonach die Landebahn durch „... Strahlflugzeuge, welche nicht in die Flugzeuggruppen bis einschließlich S 6.3 gemäß der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) eingeordnet werden können, ... nicht genutzt“ werden dürfen, nicht eindeutig ist. „AzB“ ist die Abkürzung für „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ (AzB). Derzeit liegen verschiedene Entwurfsstadien dieser AzB vor. Die Regelung lässt völlig offen, welche Fassung der AzB gemeint ist.

3.4 Bezugnahme auf Regelungen im Fluglärmgesetz (passiver Schallschutz) 5.1.1 Verfügender Teil

Der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses ist hinsichtlich der Nebenbestimmung A XI 5.1.1 „Geltung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ einerseits überraschend, andererseits verfahrensfehlerhaft und letztlich unbestimmt. Insoweit liegt ein Verstoß gegen § 37 Abs. 1 HVwVfG sowie ein Verstoß gegen das Recht eine angemessene Anhörung im Rahmen des Verwaltungsverfahrens als Ausdruck der Gewährung von ausreichendem rechtlichen Gehör (Art. 19 IV GG) vor. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese gravierenden Verfahrensfehler keinen Einfluss auf die Entscheidung in der Sache gehabt haben (§ 46 HVwVfG). Denn der Beklagte hat die Rechtswirkungen des FluglärmG im Hinblick auf die Anforderungen eines zur Gewährung eines angemessenen Schallschutzes zugunsten der Kläger verkannt.

In der Nebenbestimmung, PFB, S. 141, heißt es:

„Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm gilt für die Erstattung von Aufwendungen für den baulichen Schallschutz, einschließlich der zugrunde liegenden Schallschutzanforderungen sowie für die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. I S. 2550).“

3.4.1 Unklare Nebenbestimmung

Der überraschende Effekt dieser Nebenbestimmung hat seinen Grund einerseits darin, dass die Regelungen des novellierten FluglärmG unter den Betroffenen weithin unbekannt sind. Nichtsdestotrotz stehen diese Betroffenen genauso wie diejenigen, denen das FluglärmG bekannt ist, vor der unbefriedigenden Situation, dass das FluglärmG gegenüber der Fassung von 1971 zum einen inhaltlich und in seiner Tragweite für das Planfeststellungsverfahren stark geändert wurde. Zum anderen ist das FluglärmG noch nicht vollzugsfähig, da die Rechtsverordnungen über Art und Umfang der erforderlichen Auskünfte der nach § 11 Verpflichteten und die Berechnungsmethode für die Er-

mittlung der Lärmbelastung gem. § 3 Abs. 2 FluglärmG, über die Schallschutzanforderungen gem. § 7 FluglärmG und über die Außenwohnbereichsentschädigung, § 9 Abs. 6 FluglärmG noch nicht erlassen worden sind. Aus dem Umstand, dass Lärmschutzbereiche derzeit noch nicht nach gesetzlichen Bestimmungen berechnet werden können, ergibt sich, dass weder Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnung der Landesregierung festgesetzt noch wenigstens eine entsprechende Betroffeneninformation und –anhörung durchgeführt werden kann bzw. wurde.

Daher ist die Nebenbestimmung insofern schon unklar und für die Betroffenen sowie für die Kläger überraschend, als im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht bestimmt werden konnte, wer durch das Vorhaben wie durch Fluglärm i.S.d. FluglärmG betroffen wird und wer auf Grundlage dieser Vorschriften berechtigt ist, Aufwendungs- oder Entschädigungsansprüche geltend zu machen, bzw. wer „nur“ mit Bauverboten oder der Verpflichtung zur Installation passiven Schallschutzes auf eigene Kosten belastet wird.

3.4.2 Regelungsgehalt des FluglärmG und Folgen für die Betroffenen

Wie noch im Einzelnen auszuführen sein wird, sind von den Rechtsfolgen des FluglärmG zahlreiche Kläger betroffen.

Das FluglärmG regelt für Flugplätze einer bestimmten Größenordnung, dass je nach der Qualifikation gem. § 2 Abs. 2 FluglärmG für die Bereiche, in denen die jeweiligen Lärmwerte überschritten werden, ein Lärmschutzbereich, der in die Tagschutzzonen 1 und 2 sowie in eine Nachtschutzzone unterteilt ist, festgesetzt wird.

In der Tagschutzzone 1 und in der Nachtschutzzone dürfen Wohnungen nicht errichtet werden (§ 5 Abs. 2 FluglärmG). Im gesamten Lärmschutzbereich gilt grundsätzlich ein Bauverbot für schutzbedürftige lärmsensible Einrichtungen, soweit sie (zeitlich) von Fluglärm betroffen sein können. Von diesem Grund-

satz wird aus Vertrauensschutzaspekten eine gesetzliche Ausnahme in § 5 Abs. 4 FluglärmG zugelassen.

Die Kläger in der Tagschutzzone 2 und in der Nachtschutzzone müssten für Wohnungsbauten die Schallschutzanforderungen nach §§ 6, 7 FluglärmG auf eigene Kosten erfüllen.

Im Ergebnis stehen damit alle „Bestandsbetroffenen“ in der Tagschutzzone 2 vor dem Problem, dass der Gesetzgeber eigentlich einen Schutzbedarf für Wohnnutzung und soziale Einrichtungen als gegeben annimmt. Ihnen wird damit zugemutet, in einem eigentlich nicht mehr ohne passiven Schallschutz zumutbaren Lebensumfeld, zu leben. Alle Fluglärm-betroffenen in der Tagschutzzone 2 dürfen sich nun selbst darüber Gedanken machen, wie sie dieses Problem lösen. Auch wenn sie nicht Verursacher dieser Konfliktsituation sind, müssen sie, wenn sie in einem „Lärmumfeld“ unter zumutbaren Umständen leben möchten, die Kosten für die Herstellung dieser Umstände vollständig und ohne Ausgleich selbst tragen.

Die Festsetzung des Lärmschutzbereichs führt damit, entgegen der Formulierung „Schutzzone“ keineswegs zwingend zu mehr Schutz oder einer Begünstigung der Eigentümer der im Lärmschutzbereich gelegenen Grundstücke. Im Gegenteil wird durch Bauverbote und die Verpflichtung zur Erfüllung von Schallschutzanforderungen auf eigene Kosten eine erhebliche Zahl von Eigentümern ausschließlich belastet – mit entsprechenden wirtschaftlichen Auswirkungen. Eine Auseinandersetzung damit ist im Planfeststellungsbeschluss nicht ersichtlich.

3.4.3 Verfahrensfehler

Mit dieser Unbestimmtheit in fast untrennbarem Zusammenhang steht eine Verletzung von Verfahrensrechten der Kläger. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Beklagte dazu verpflichtet, den Klägern Gelegenheit zur Stellungnahme zur eigenen Betroffenheit zu geben. Dies erfordert, dass der betroffenen Öffentlichkeit überhaupt erst einmal verdeutlicht wird, wie ihre Betroffenheit und ihre Belastung nach dem FluglärmG aussehen.

Zwar wurden Pläne und Fluglärmrechnungen im Planfeststellungsverfahren zweimal zur Offenlage gegeben. Eine Berechnung oder Darstellung der Betroffenheit, wie sie sich nach dem FluglärmG ergibt, war jedoch während keiner der beiden Offenlagen in einer der Unterlagen vorhanden.

Damit konnten die Planunterlagen in der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ihre rechtlich geforderte Anstoßfunktion erfüllen. Die Kläger konnten sich nicht über ihre Betroffenheit informieren. Dementsprechend war es ihnen nicht möglich, zu dieser Betroffenheit eine Einwendung abzugeben. Dies hat ferner zur Folge, dass ein Betroffener bzw. die Kläger mangels der Erkennbarkeit der Betroffenheit, keine verlässliche Grundlage für deren Bewertung und Beurteilung haben. Damit wird es ihnen gleichermaßen verwehrt, sich ein Bild von der Notwendigkeit einer Klage und deren Erfolgsaussichten im Hinblick auf ihre durch die Regelungen des FluglärmG berührten Rechte zu machen.

Daher konnte die Öffentlichkeitsbeteiligung ferner nur sehr bedingt dazu beitragen, dass der Beklagte die Erkenntnisse betreffend Fluglärm gewinnt, die für die Planfeststellung sowohl hinsichtlich der Beachtung strikten Rechts als auch hinsichtlich der in die Abwägung einzustellenden Rechtsvorschriften und Tatsachen von maßgeblicher Bedeutung sind.

Festzustellen ist, dass eine Öffentlichkeitsbeteiligung hinsichtlich des FluglärmG, das für die luftverkehrsrechtliche Planfeststellung angesichts des neuen § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG von immenser Bedeutung ist, was den Belang des Schutzes vor Fluglärm anbelangt, nicht stattgefunden hat.

Dieser Verfahrensfehler hat auch unmittelbare Auswirkungen auf den Planfeststellungsbeschluss. Denn außer im Falle einer vorweggenommenen Festlegung des Beklagten auf die Erteilung der Genehmigung für den Ausbau des Frankfurter Flughafens, ist es angesichts der zuvor aufgezeigten und nachfolgend weiter dargestellten Unklarheiten und Ungenauigkeiten nicht auszuschließen, dass sich der Beklagte bei der Kenntnis der Betroffenheiten nach FluglärmG im Rahmen der planerischen Abwägung anders entschieden hätte.

Hierin ist insgesamt eine offensichtliche und schwerwiegende Verletzung des Anhörungsrechtes zu sehen. Diese Verletzung wiegt angesichts der Dimension des Vorhabens, der Vielfalt der Einflussfaktoren, der Komplexität der Auswir-

kungsberechnungen und –betrachtungen und in Bezug auf die Verunsicherung der potentiellen Einwender hinsichtlich ihrer Rechtsschutzmöglichkeiten so schwer, dass der Planfeststellungsbeschluss gem. § 44 Abs. 1 HVwVfG als nichtig zu beurteilen ist.

Darüber hinaus wäre die Nachholung einer Anhörung entsprechend § 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 HVwVfG während des Gerichtsverfahrens nicht mit dem Gebot der Rechtsstaatlichkeit und dem Anspruch auf rechtliches Gehör zu vereinbaren, es sei denn, das Gerichtsverfahren würde bis zu einer vollumfänglichen Aufbereitung dieses Verfahrensfehlers im Wege einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung unter Durchführung eines Erörterungstermins ruhen und die aufschiebende Wirkung der Klage wäre wieder hergestellt.

3.4.4 Widersprüchlichkeit der Ziffer 5.1.1 in Bezug auf sonstige Nebenbestimmungen und die Begründung

Die oben aufgeführte Nebenbestimmung 5.1.1 ist zudem im Hinblick auf den Auflagenvorbehalt 5.1.4, PFB, S. 144 f, betreffend Lärm, und die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses inkonsistent und in sich widersprüchlich.

Der Nebenbestimmung 5.1.1 liegt die Rechtsauffassung des Beklagten zugrunde, dass Maßnahmen zum passiven Schallschutz im Rahmen der Planfeststellung nicht getroffen werden können, da die Regelungen des FluglärmG „zu beachten“, mithin abschließend sind, PFB, S. 962 f.

Dem widerspricht jedoch der Auflagenvorbehalt 5.1.4 Nr. 2. Dort heißt es:

„Für den Fall einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung im Sinne von § 4 Abs. 6 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm bleibt die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen und betrieblichen Regelungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm vorbehalten. Gleiches gilt für den Fall, dass die bei der Ermittlung und Bewertung der Lärmbelastung für das Jahr 2020 zugrunde gelegte Zahl von 701.000 Flugbewegungen im Jahr überschritten wird.“

Dieser Auflagenvorbehalt verweist in Satz 1 zunächst auf das ohnehin nach dem FluglärmG gültige Regelungs- und Schallschutzkonzept und liegt damit ganz auf der Linie der Rechtsauffassung des Beklagten zum abschließenden Charakter des FluglärmG. Diese Rechtsauffassung wird in Satz 2 jedoch unvermittelt durchbrochen, indem der Beklagte hier eine zweite, alternative Voraussetzung einfügt, die es ihm ermöglichen soll, nachträgliche Festsetzungen zu treffen. In Bezug auf den passiven Schallschutz müsste dieser Vorbehalt bei konsequenter Anwendung des Rechtsverständnisses des Beklagten leerlaufen.

In der Begründung hierzu heißt es aber, PFB, S. 1068:

„Nachträglich zu treffende Regelungen kommen zum einen in Hinblick auf den passiven Schallschutz in Betracht; ...“

Wenn der Beklagte zur Begründung der Nebenbestimmung 5.1.1 ein über das FluglärmG hinausgehendes passives Schallschutzkonzept aufgrund sonstiger luftverkehrsrechtlicher Regelungen aus abstrakt-rechtlichen Erwägungen kategorisch ablehnt, ist es überhaupt nicht nachvollziehbar, wie er in Bezug auf den Auflagenvorbehalt 5.1.4 aber der Meinung sein kann, dass nachträglich noch ein passiver Schallschutz in Betracht kommen kann.

Über die Entstehung und die Gründe für diesen bemerkenswerten Widerspruch lassen sich nur Mutmaßungen anstellen. Dem Planfeststellungsbeschluss ist jedenfalls nicht zu entnehmen, wie dieser Widerspruch in den getroffenen Regelungen, die Begründung eingeschlossen, aufgelöst werden könnte. Denn der Beklagte erläutert nur, ab welchen „Schwellen“ der Vorbehalt greift. Er erläutert aber nicht, nach welchen Kriterien und Maßstäben ein weitergehender passiver Schallschutz in Betracht kommen könnte. Der Beklagte deutet damit eine Rechtsauffassung an, die nach den sonstigen Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses gerade keinen Platz greifen darf. Insgesamt bringt er mit diesem Widerspruch zum Ausdruck, dass ein allein auf das FluglärmG gestütztes Schallschutzkonzept für den passiven Schallschutz unzureichend ist.

Darüber hinaus hat der Beklagte mit seiner übrigen Begründung zu diesem Auflagenvorbehalt nicht nur einen klingenden Widerspruch manifestiert, sondern er hat zudem wegen der Nichtbezeichnung von Kriterien und Maßstäben

zur Bestimmung weitergehender Maßnahmen eine zusätzlich unbestimmte Nebenbestimmung geschaffen. Es ist weder erkennbar noch bestimmbar, in Bezug auf welche Maßnahmen des passiven Schallschutzes oder auch - abgesehen davon - in Bezug auf welche Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sich der Auflagenvorbehalt richtet bzw. richten kann. Mit diesem Auflagenvorbehalt öffnet der Beklagte im Hinblick auf alle Beteiligten das Tor zur Willkür.

3.4.5 Unklarheit über passive Schallschutzmaßnahmen

Schwenkt man den Blick wieder zurück auf die Nebenbestimmung 5.1.1 und die entsprechende Begründung, dass die Regelungen des FluglärmG für den passiven Schallschutz abschließend sind, so fragt sich, welchen Zweck der Auflagenvorbehalt 5.1.4 Nr. 1 haben kann. Dort heißt es:

„Die Planfeststellungsbehörde wird die Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses überprüfen und erforderlichenfalls anpassen, wenn der Lärmschutzbereich nach § 4 Abs. 2 und 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm neu festgesetzt worden ist.“

Für den passiven Schallschutz ist bei der zur Nebenbestimmung 5.1.1 dargestellten Rechtsauffassung des Beklagten eine solche Nebenbestimmung obsolet, denn der Beklagte meint ja offensichtlich im Hinblick auf die Nebenbestimmung 5.1.1, an die Regelungen des FluglärmG gebunden zu sein. Allerdings ergibt sich hieraus wiederum eine für die Kläger wesentliche Frage, die in Bezug auf ihre Betroffenheit und damit auf ihre Verfahrens- und Beteiligungsrechte von erheblicher Bedeutung ist: Wann wird denn wohl mit der Festsetzung eines Lärmschutzbereiches zu rechnen sein?

Denn von dem Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches hängt die Geltendmachung von unterschiedlichen Ansprüchen i.S.d. § 9 FluglärmG ab. Für die Beurteilung der persönlichen Betroffenheit ist auch das ein maßgeblicher Aspekt. Im Zusammenhang mit der wesentlichen baulichen Erweiterung des Frankfurter Flughafens wäre auch eine Festsetzung nach § 4 Abs. 4 Satz 2 FluglärmG denkbar. Aus der Wiedergabe der Regelung des § 4 Abs. 5 FluglärmG im Vorbehalt lässt sich aber schließen, dass erst später ein Lärm-

schutzbereich für den wesentlich baulich erweiterten Flughafen festgesetzt werden soll. Also müsste für den bestehenden Flughafen noch ein Lärmschutzbereich nach § 4 Abs. 4 Satz 1 FluglärmG festgesetzt werden. Wenn dieser nicht festgesetzt wird, besteht für die Kläger die Gefahr, dass ihre Ansprüche auf passiven Schallschutz nach dem FluglärmG zusätzlich zeitlich hinausgezögert werden. Auch wenn die Festsetzung des Lärmschutzbereiches kompetenzrechtlich nicht in der Hand des HMWVL, sondern der Landesregierung liegt, hätte sich der Beklagte im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses über dieses Problem hinreichend Gedanken machen und eine Lösung dieses entstehenden Konfliktes aufzeigen müssen.

4. Verstoß gegen §§ 8, 9 und 29b LuftVG

Der Planfeststellungsbeschluss lässt nahezu einen uneingeschränkten 24-h Betrieb zu. Passiver Schallschutz soll lediglich nach dem FluglärmG gewährt werden. Aktiver Schallschutz beläuft sich auf nächtliche Betriebsbeschränkungen, die jahresdurchschnittlich 54.750 Zeitnischen (Slots) in der Nacht sowie eine unbeschränkte Anzahl an unplanmäßigen Flügen zulassen (S. 21 PFB). Diese Regelungen können schlechterdings nicht als „Schallschutzkonzept“ für den größten Flughafen in Deutschland mit den meist betroffenen Anwohnern bezeichnet werden. Den rechtlichen Anforderungen aus §§ 8, 9 und 29 b LuftVG genügen diese Regelungen nicht. Nach diesen Vorschriften hätte der Beklagte ein Schallschutzkonzept entwickeln müssen, welches die Anwohner vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm schützt.

Dem Beklagten ist vorzuwerfen, dass er sich mit den individuellen Einwendungen der Kläger nicht ausreichend befasst, die Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin, die die Anhörungsbehörde in dem sog. Anhörungsbericht zusammengefasst hat, nicht ausreichend gewürdigt und insgesamt eine nicht hinreichende Abarbeitung der Konflikte im Zusammenhang mit den Fluglärmwirkungen vorgenommen hat. Die besondere Bedeutung der Fluglärmwirkungen ist nicht nur als privater Belang in die Abwägung einzustellen gewesen. Vielmehr haben die 150.000 Einwendungen im Planfeststellungsverfahren in ihrer Gesamtheit die Qualität eines öffentlichen Belangs erhalten, die der Beklagte bei der Abwägung „gebührend“ zu berücksichtigen gehabt hätte (vgl. hierzu: BVerwG, U. v. 16.03.2006, Az.: 1073/04, juris, Rdnr. 82). Der Beklagte verkennt dies, wenn er bei der Abwägung die Lärmschutzinteressen der Betroffenen anderen Belangen unterordnet.

Der Planfeststellungsbeschluss leidet an derart gravierenden Mängeln bezüglich der Abarbeitung der Konflikte mit dem Fluglärm, dass von einem Schallschutzkonzept des Beklagten nicht gesprochen werden kann. Das vom Be-

klagen vermeintlich entwickelte Lärmschutzkonzept zum Schutz der Nachbarschaft weist so schwerwiegende Defizite auf, dass die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage gestellt erscheint (BVerwG, U. v. 16.03.2006, Az.: 1073/04, juris, Rdnr. 238 m.w.N.). Soweit derzeit erkennbar, erscheint es auch nicht möglich diese Defizite durch ergänzende Maßnahmen zu beheben. Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass die Konflikte die durch die Fluglärmwirkungen entstehen, nicht lösbar sein werden. Dies stellt den Standort für eine neue Landebahn Nordwest im Kelsterbacher Wald ganz grundsätzlich in Frage.

Schon nach den eigenen Darstellungen des Beklagten ist das verfügte Schutzkonzept in Frage zu stellen, da die Begründung unvollständig und damit in sich widersprüchlich erscheint. Rechtlich geht der Beklagte fehlerhaft davon aus, dass das FluglärmG abschließend den passiven Schallschutz regelt. Weiterhin tauchen hinsichtlich der Verwendung unterschiedlicher lärmphysikalischer Berechnungsmethoden grundsätzlich fragwürdige Feststellungen in der Begründung auf. Diese setzen sich fort in ebenso fragwürdigen Feststellungen zur Beurteilung der ermittelten Werte nach lärmmedizinischen Erkenntnissen.

4.1 Das FluglärmG in der Abwägung eines luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahrens

Die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses offenbart eine nicht ausreichende Auseinandersetzung mit dem rechtlichen Verhältnis zwischen den neuen Regelungen des FluglärmG und denen des LuftVG. Diese fehlende Auseinandersetzung führt in logischer Konsequenz nicht nur zu den bereits aufgezeigten Widersprüchen, sondern stellt insgesamt das Lärmschutzkonzept des Beklagten in Frage.

4.1.1 **FluglärmG – ausreichender passiver Schallschutz in der Abwägung?**

Die Auffassung des Beklagten, dass durch die Einfügung des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG und die darin verbundene Verknüpfung zum FluglärmG zumindest im Hinblick auf passiven Schallschutz eine abschließende Regelung getroffen worden sei, PFB, S. 962 f, geht rechtlich fehl. Es ist zwar zutreffend, dass durch § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG und § 13 Abs. 1 FluglärmG eine auch für das Planfeststellungsverfahren bindende Verklammerung seitens des Gesetzgebers für den passiven Schallschutz getroffen wurde. Daraus ergibt sich aber mitnichten eine abschließende Wirkung der Gestaltungsmöglichkeiten einer Planfeststellungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren.

Auch wenn nach § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG die Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG in Bezug auf den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm zu beachten sind und nach § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs auch für das Planfeststellungsverfahren geregelt werden, ist dieser Normenmechanismus kein starres und unabdingbares Gefüge. Dies würde schon dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit widersprechen. Aus § 13 Abs. 2 FluglärmG ergibt sich vielmehr, dass Vorschriften, die weitergehende Planungsmaßnahmen zulassen, unberührt bleiben.

Schon aus der Gesetzesbegründung zur Einfügung des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, BTDrucks. 16/3813, S. 19 ergibt sich, dass geprüft werden muss, ob besonders sensible Bevölkerungsteile besonders geschützt werden müssen. Auch das BVerwG hat bereits herausgestrichen, dass es keine Anhaltspunkte dafür sieht, dass die Neuregelungen im FluglärmG der zuständigen Behörde bei der Festsetzung von Lärmschutzbereichen verwehren, diese Lärmgrenzwerte zum Schutz bestimmter Gruppen besonders schutzwürdiger Lärmbetroffener oder Einrichtungen zu unterschreiten (BVerwG, Beschluss v. 13.09.2007 – 4 A 1008.07 – Rn 30). Ebenso sieht es Wysk in ZfL 2007, 245, 248 im Hinblick auf den Charakter und den Zweck des FluglärmG für vorzugswürdig an, dass atypische Problemlagen, wie sie sich etwa bei besonders schutzwürdigen Lärmbetroffenen und Einrichtungen ergeben können, in Fachplanungsverfahren

ren behandelt und dort ein eventuell gebotener Schutz über das FluglärmG hinaus gewährt wird. Dabei sieht er den „normativen Hebel“ im fachplanerischen Abwägungsgebot, das die Pflicht zu umfassender Konfliktbewältigung einschließt. § 13 Abs. 2 FluglärmG bietet hierfür wiederum den rechtlichen Ansatzpunkt im „abschließenden“ FluglärmG.

Als luftverkehrsrechtliche Fachplanungsbehörde hätte der Beklagte von den entsprechenden Rechtsauffassungen gewichtiger Autoren bereits Kenntnis haben und nehmen und sich die Problemlage verdeutlichen müssen. Eine entsprechende Diskussion findet sich in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses jedoch nicht. Auch die sich aus der Gesetzesbegründung ergebenden und naheliegenden rechtlichen Besonderheiten, wurden offenbar weggewischt. Offenbar hat sich der Beklagte mit den Änderungen des ursprünglich eingebrachten Gesetzentwurfs nicht mehr auseinandergesetzt, da die BTDrucks. 16/3813 an keiner Stelle Berücksichtigung findet.

Im Ergebnis ist bei verständiger Würdigung die von Wysk dargelegte Sichtweise aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und der Rechtsstaatlichkeit nicht nur dringend geboten, sondern notwendig. Gleiches gilt mit Blick auf das Gleichbehandlungsgebot, das insbesondere hinsichtlich der Berücksichtigung atypischer Verhältnisse besondere Bedeutung gewinnt.

Damit in Zusammenhang steht die Frage, ob verschiedene Flughäfen und die jeweils zugehörigen Flughafenanwohner untereinander vergleichbar sind, oder anders und beispielhaft ausgedrückt: Kann bzw. muss für die „Anwohner“ des Flughafens Frankfurt Main das Gleiche gelten wie für die „Anwohner“ des Flughafens Frankfurt Hahn im Hunsrück? Abstrahiert und typisiert, ist die letzte Frage wohl zu bejahen, zumindest hinsichtlich eines generellen Mindestschutzstandards. Aber bis zu welchem Grad gelten die Grenzwerte als Mindestschutzstandards und wo bzw. wie beginnt die Atypik innerhalb eines Flughafenstandortes bzw. zwischen den Flughafenstandorten?

Diese Fragen sind von zentraler Bedeutung in diesem Verfahren, da der Flughafen Frankfurt Main im Verhältnis zu allen anderen deutschen Flughäfen Alleinstellungsmerkmale hinsichtlich des Standortes und der lärmseitigen Betroffenheiten hat, die im Rahmen der Abwägung und der Konfliktbewältigung von ganz erheblicher Bedeutung sind. Ohne die fundierte Bearbeitung und Ausei-

nersetzung mit diesen Fragen kann sich eine Fachplanungsbehörde kein Bild davon machen, was sie eigentlich in realiter macht bzw. anrichtet und ob ein gesetzliches, passives Schallschutzkonzept allein ausreichen kann.

Ein erstes wesentliches Alleinstellungsmerkmal des Standortes Flughafen Frankfurt Main ist, dass er wie kein anderer Flughafen in Deutschland im Zentrum eines Ballungsgebietes liegt. Die absolute Zahl der Betroffenen liegt weit über dem Durchschnitt der Zahl von Fluglärm-betroffenen als Anrainer von anderen Flughäfen. Besonders drastisch offenbart sich dieser Unterschied, wenn man sich die Schätzung der Folgekosten vergegenwärtigt, die die Umsetzung des FluglärmG nach sich ziehen soll. Auf Grundlage des Referentenentwurfs v. 22.06.2004 wurde von einer Arbeitsgruppe unter Leitung des Öko-Institut e.V. mit Datum vom 21.02.2005 eine Dokumentation zu den Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vorgelegt, die auch Gegenstand der Begründung des FluglärmG, BTDrucks. 16/508 geworden ist, vgl. dort, S. 2. In dieser Dokumentation findet sich auf Seite 55 eine Darstellung der Ergebnisse zu den Kostenfolgen des FluglärmG für die jeweiligen Flughäfen. Die Kostenfolgen belaufen sich hiernach insgesamt auf 614 Mio. Euro bis 738 Mio. Euro. Dabei belaufen sich die Kosten, die aus dem Ausbau des Frankfurter Flughafens resultieren, auf 334 Mio. Euro. Mit anderen Worten: Allein der Frankfurter Flughafen verursacht unter 15 Verkehrsflughäfen, 11 regionalen Verkehrsflughäfen und 9 Verkehrslandeplätzen rund die Hälfte aller Kosten. Oder in Betroffenen ausgedrückt: Etwa die Hälfte aller in Deutschland von Fluglärm betroffenen Personen leben im Ballungsraum Rhein-Main. Im Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens wurden die Schutzniveaus derart verschlechtert, dass die Beizuladende weit weniger Kosten zu tragen haben wird, als dies noch vom Öko-Institut ausgerechnet worden war.

Hinzu tritt das zweite wesentliche Alleinstellungsmerkmal des Standortes Flughafen Frankfurt Main. Der durch den zusätzlichen Fluglärm betroffene Ballungsraum ist schon jetzt ein einzigartiges Lärmgebilde mit dauerhaften und hohen Lärmbelastungen für eine Vielzahl seiner Einwohner. Dies ist nicht lediglich nur auf den Bestand des zentral liegenden Flughafens Frankfurt Main zurückzuführen, dessen Betrieb auch schon im derzeitigen Zustand eine ganz

erhebliche Zahl von Personen beschallt. Das Rhein-Main-Gebiet zeichnet sich auch im sonstigen innerdeutschen und kontinentalen Straßen- und Schienenverkehr als ein bedeutendes Drehkreuz mit einer entsprechend hohen Verkehrsdichte und Lärmbelastung aus. Darüber hinaus ist das Rhein-Main-Gebiet auch zwischen den Knotenpunkten und den Hauptverkehrsstrassen mit einem Straßen- und Schienenwegenetz durchwoben, so dass auf die dort lebenden Menschen an nahezu jeder Stelle des besiedelten Bereiches, aber auch in vielen Erholungsräumen, dauerhaft Lärm einströmt. Ein Erleben von Ruhe im Sinne von Lärmfreiheit ist in diesem Gebiet im normalen Lebensalltag schon jetzt kaum möglich. Daraus ergibt sich die Frage, wie viel kann den Betroffenen, die Kläger eingeschlossen, an Lärmzunahme noch zugemutet werden. An diese Frage knüpft die weitere Frage an, unter welchen Bedingungen die Lärmzunahme noch vertretbar ist.

Und an dieser Stelle schließt sich wieder der Kreis zum FluglärmG. Wenn im Vergleich zu anderen Flughafenstandorten derartige Unterschiede im Sinne einer weit überdurchschnittlichen Zahl von Betroffenen, die schon jetzt durch eine Vielzahl von Lärmquellen von einem überdurchschnittlich starken Lärmteppich überzogen sind, bestehen, muss sich der Beklagte über diesen Umstand Gedanken machen und fundiert dazu Stellung nehmen. Das ist ein Fall von Atypik. Es liegen ungleiche Verhältnisse vor. Damit muss sich dem Beklagten aufdrängen, dass das von ihm verfügte passive Schallschutzkonzept, das im Ergebnis nicht mehr ist, als ein Hinweis auf die Regelungen des FluglärmG, offensichtlich nicht ausreichen kann, um den entstehenden Konflikt wenigstens annähernd zu bewältigen, der dadurch hervorgerufen wird, dass der ohnehin vorzufindende Lärmteppich in Zukunft noch enger geknüpft und bedrückender wird.

Im Planfeststellungsverfahren spielte das Fluglärmgesetz und das dort vorgesehene Schutzkonzept keine Rolle, obwohl dies von zahlreichen Klägern eingefordert worden war. Die aufgezeigten inhaltlichen Fragestellungen, bei denen es letztlich um ein standortbezogenes Schallschutzkonzept geht, war jedoch ein zentrales Thema, zu dem mannigfaltig Sachverhalte, Argumente,

Studien und Aspekte vorgetragen wurden. Diese müssen auch und gerade im Zusammenhang mit der Frage, was kann über das FluglärmG hinaus an passivem Schallschutz noch auf Grundlage des LuftVG geregelt werden, am konkreten Einzelfall Flughafen Frankfurt Main, gelegen im Ballungsraum Rhein Main, mit mehreren Hunderttausend betroffenen Bewohnern und besonders schutzbedürftigen Personen sowie zahlreichen betroffenen besonders schutzwürdigen Einrichtungen standortbezogen geprüft werden. Eine derartige Auseinandersetzung fehlt vollständig.

Stattdessen zieht sich der Beklagte auf eine Position zurück, die ihm alle bekannten Problemfelder aus dem Blickfeld nimmt und nur ein starres, einfach zu bedienendes Instrumentarium bietet, das er noch nicht einmal den Betroffenen hinreichend erklärt und aufzeigt. Mit anderen Worten: Der Beklagte sieht bei seiner Entscheidung nur das, was er sehen möchte und nicht das, was es zu sehen gibt. Anders ist die Aussage zu einem noch völlig neuen und rechtlich nicht aufgearbeiteten Problemfeld, der fluglärmgesetzlichen „Atypik“, nicht zu verstehen, wenn es im Planfeststellungsbeschluss auf S. 1057 letzter Absatz heißt:

„Atypische Belastungen durch Fluglärm, die vom Gesetzeszweck nicht erfasst würden und daher einer gesonderten Konfliktlösung zuzuführen wären, sind auch unter Würdigung der vorgebrachten Einwendungen nicht ersichtlich.“

4.1.2 Mangelhafte Einordnung des neuen FluglärmG in die planerische Abwägung

Darüber hinaus ergibt sich noch ein ganz anderes Problem, das in der Systematik des Verhältnisses von LuftVG und FluglärmG angelegt ist und von dem Beklagten ebenfalls nicht hinreichend bearbeitet wurde: Die Beeinflussung der fachplanerischen Abwägungsentscheidung durch das FluglärmG.

So sehr der Gesetzgeber mit dem Erlass des FluglärmG bezweckt, einen hinreichenden Schutz der Bevölkerung vor Lärm und das Interesse der Lufthafen- bzw. Luftverkehrswirtschaft in generellen Ausgleich zu bringen, sind die Regelungen des FluglärmG für die Planfeststellung nur bedingt konstitutiv. Denn es

bleibt einer Planfeststellungsbehörde unbenommen, im Rahmen einer Abwägung auch in Bezug auf die Lärmbelastung zur Nichtdurchführbarkeit eines geplanten Ausbaus zu gelangen. Die geänderten Regelungen des FluglärmG und des LuftVG enthalten keine Vorgabe dergestalt, dass Fluglärm in der luftverkehrsrechtlichen Planungsentscheidung aufgrund des bestehenden gesetzlichen Schutzkonzeptes (passiver Schallschutz) nur als statischer, abwägungsfester, weil von Gesetzes wegen ausgeglichener Belang eingestellt werden darf.

Der konstitutive Effekt tritt dann ein, wenn sich eine Planfeststellungsbehörde im Rahmen der fachplanerischen Abwägung für die Durchführung eines Vorhabens entschieden hat. Dann sind die Werte des FluglärmG als Mindestschutzstandard für den passiven Schallschutz zu beachten.

Das bedeutet also, dass im Rahmen der Abwägung nicht vom gesetzlichen passiven Schallschutzkonzept des FluglärmG als Grundlage der Abwägung ausgegangen werden darf und letztlich nur noch der „verbleibende Teil“ an Lärmbelasteten in die Abwägung einzustellen sind, sondern umgekehrt müssen nach wie vor die Lärmbelastungen eines Vorhabens in Gänze betrachtet werden und gemessen an diesen ist die Abwägung mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen durchzuführen. Dabei kann und muss Berücksichtigung finden, dass ein gesetzliches Schallschutzkonzept besteht, wenn die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung von einem höheren Gewicht der für das Vorhaben sprechenden Belange ausgeht.

Diese Prüfungsreihenfolge ist gerade unter Berücksichtigung der jüngst geänderten Rechtslage von enormer Bedeutung, da anderenfalls die durch eine Planung entstehenden Betroffenheiten allzu leicht aus dem Blickfeld geraten können bzw. durch einen entsprechenden Prüfungsaufbau weggewischt werden, s.o. und vgl. auch Stürer in DVBl. 2007, 610, 612. Die Abwägungsentscheidung würde in diesem Punkt nicht mehr nachvollziehbar. Die in den festzusetzenden Lärmschutzbereichen nach FluglärmG lebenden Menschen als Individuen würden zu bloßen Objekten, ohne die ihnen innewohnende eigenständige Bedeutung als Rechtssubjekt. Ein derartiges Vorgehen ist mit der Würde des Menschen schlicht nicht vereinbar.

Der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten bietet für dieses Vorgehen ein

gutes und abschreckendes Beispiel. Gleich zu Beginn des Abschnittes C III 6 zum Thema Lärm heißt es, PFB, S. 957:

„Das Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor flugbetriebsbedingtem Lärm vereinbar. Die Belange der Betroffenen, der Träger öffentlicher Belange und der Fachbehörden sind in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingegangen. Durch das in diesem Beschluss verfügte passive Lärmschutzkonzept (C III 6.1.6) werden die erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen, Entschädigungen und Übernahmeansprüche gewährt, soweit der flugbetriebsbedingte Lärm die hierfür maßgeblichen Werte übersteigt. Die vorgesehenen Betriebsregelungen (C III 6.1.7) tragen den berührten Belangen durch eine Verringerung der Lärmbelastung in hinreichendem Maße Rechnung. Die verbleibenden Auswirkungen durch flugbetriebsbedingten Lärm sind den Betroffenen zumutbar, weil die Belange überwiegen, die für das Vorhaben sprechen. Soweit den Einwendungen gegen das Vorhaben im Hinblick auf den flugbetriebsbedingten Lärm durch die genannten Regelungen nicht abgeholfen wird, werden sie zurückgewiesen.“

Diese Passage ist bezeichnend für den gesamten Abwägungsvorgang des Beklagten in Bezug auf Lärm.

Ausgangspunkt sämtlicher Betrachtungen zum Schutz vor Lärm sind die Regelungen des FluglärmG – der maßgebliche Teil des verfügten passiven Schallschutzkonzeptes. Das FluglärmG wird zum zentralen Punkt der Abwägung. Mithin ist bei Durchsicht der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses nur noch das abwägungsrelevant, was nicht durch das FluglärmG abgedeckt ist.

Das sind in eine Richtung die Fälle, bei denen der Beklagte die verfassungsrechtliche Unzumutbarkeitsschwelle als überschritten ansieht, mithin Übernahmeansprüche gewährt.

In die andere Richtung werden eigenständige Betrachtungen nur dort, wo sich aus den lärmmedizinischen Gutachten der Beizuladenden auch unterhalb der Werte des FluglärmG noch ein Schutzbedarf ergibt, vorgenommen. Das bedeutet, der Beklagte hat sich zu weitergehenden Schutzziele Gedanken gemacht und überlegt, ob für diese Schutzziele auch ein Schutzbedarf besteht. Eine darauf aufbauende Abarbeitung der Fragen, ob und gegebenenfalls wie dieser Schutzbedarf gedeckt werden kann, fehlt jedoch. Es bleibt lediglich das den Ausführungen zum Thema Lärm vorangestellte Ergebnis, dass der unterhalb der Werte des FluglärmG ermittelte Schutzbedarf aufgrund der fluglärm-

mindernden Wirkung von Betriebsregelungen und der für das Vorhaben sprechenden Belange als irrelevant zu betrachten ist. Die Belastungen werden deswegen als zumutbar verstanden bzw. müssen von den Betroffenen entschädigungslos bzw. ohne sonstigen Ausgleich hingenommen werden.

Es scheint für den Beklagten überhaupt keine Rolle zu spielen, auf welchen Bereich sich die Lärmauswirkungen des Vorhabens niederschlagen. Dass mit dem Vorhaben eine ganze Region, die zu dem einen sehr hohen Grad an Besiedlungs- und Lärmbelastungsdichte aufweist, massiv zusätzlich oder gar neu verlärmert wird, ist anscheinend unerheblich. Das FluglärmG richtet es ja schon, warum sich also darüber Gedanken machen. Der Belang ist für den Beklagten schnell abgehandelt und damit gegenüber den – vermeintlich - für das Vorhaben sprechenden Belangen nur noch von geringer Bedeutung. Die sehr beachtliche Dimension der lärmmäßigen Auswirkungen des Vorhabens wird mit einem kurzen Verweis auf ein abstraktes Regelwerk als weitestgehend abgewogen beiseite geschoben. Das ist ein klassischer Fall eines erheblichen Abwägungsdefizits.

Auch wenn an dieser Stelle schon das Einfallstor liegt, um die gesamte Abwägung Stück für Stück auf den Prüfstand zu stellen, den schon in den Einwendungen vielfach erhobenen Rügen gegenüberzustellen und so die eigentlich im Verantwortungsbereich des Beklagten liegende Arbeit zu übernehmen, geht es an dieser Stelle nur darum, das grundsätzliche Problem der Beeinflussung der fachplanerischen Abwägungsentscheidung durch das FluglärmG aufzuzeigen und deutlich zu machen, welche Wirkung ein fehlerhaftes Verständnis von dem Verhältnis des LuftVG zum FluglärmG haben kann bzw. im vorliegenden Fall auch hat.

4.2 Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses aufgrund fehlender Bewältigung der Aufgabe des Interessensausgleichs mittels eines standortbezogenen Lärmschutzkonzeptes

4.2.1 Entwicklung von Schutzkriterien im PFB

Der Beklagte entwickelt im Planfeststellungsbeschluss ein Schutzkonzept, welches Schutz- und Regelungsbedarf auslöst, er regelt jedoch nichts. Der Beklagte sieht in den Lärmberechnungen und lärmmedizinischen Bewertungen der Beizuladenden aus ihren nach § 40 Abs. 1 Nr. 10 LuftVZO vorgelegten Gutachten und Ergänzungen dann eine weitere Notwendigkeit zur Abwägung, wenn auf Lärmwerte unterhalb der Lärmwerte gem. §§ 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, 13 Abs. 1 FluglärmG abgestellt wird, PFB, S. 964 f.

Anhand dieser Gutachten legt der Beklagte unter den Gliederungspunkten C III 6.1.3.2.2 „sonstige abwägungsrelevante Fluglärmwerte“, S. 1011 ff, und C III 6.1.5.3 „sonstige Lärmwerte“ dar, für welche Schutzziele sich ein zusätzlicher Schutzbedarf gegenüber den Werten des FluglärmG ergibt.

Dabei ermittelt der Beklagte aus lärmmedizinischen Gutachten der Beizuladenden für folgende Schutzziele „sonstige Lärmwerte“, für die sich ein zusätzlicher Schutz- bzw. Regelungsbedarf gegenüber den Werten des FluglärmG ergeben soll:

- Das Schutzziel „Vermeidung von Schlafstörungen“, PFB, S. 1013f.,
- Das Schutzziel „Vermeidung von Kommunikationsstörungen“ PFB, S. 1014f.,
- Das Schutzziel „Vermeidung von Erholungsstörungen“, PFB, S. 1015, 1048f.,
- Das Schutzziel „Besonders schutzbedürftige Einrichtungen“, PFB, S. 1015f, 1041ff.,
- Das Schutzziel „Erwerbstätige“, PFB, S. 1017f., 1045ff..

Es wird jedoch unterlassen, den sich danach ergebenden Handlungsbedarf sodann in Form weiterer verfügender Regelungen umzusetzen.

Diese Schutzziele müssten einen Schutz- bzw. Regelungsbedarf auslösen:

Vgl. „Ausbau Flughafen Frankfurt – Das Lärmschutzkonzept im PFB und seine „innere“ Konsistenz“, FBB Maschke (Gutachten FBB), „Das Lärmmedizinische Schutzkonzept in der Begründung des PFB“, S. 7 – 18, Bericht 09-ZRM-080124 - Anlage 2 -

Der sich danach ergebende Handlungsbedarf wird im weiteren Verlauf der Begründung nicht aufgenommen. Es ist nicht zu erkennen, an welcher Stelle der Beklagte eine weitergehende Prüfung vorgenommen hat, an der sich ablesen lässt, wie in der Abwägung mit diesem Schutz- bzw. Handlungsbedarf umzugehen ist. Eine konkrete Gegenüberstellung von Schutzbedarf und Verfügung bzw. Ablehnung weiterer verfügender Regelungen unterbleibt. Damit bleibt die Abwägung unvollständig und im Ergebnis widersprüchlich, wenn keine weiteren Schallschutzmaßnahmen verfügt werden. Zum gleichen Ergebnis kommt auch der Sachverständige Dr. Maschke.

„Ausbau Flughafen Frankfurt – Das Lärmschutzkonzept im PFB und seine „innere“ Konsistenz“, FBB Maschke, „Die Abwägung der Lärmbetroffenheit in der Begründung des PFB“, S. 18 – 24 Bericht 09-ZRM-080124 - Anlage 2 -

Aus der bereits oben zitierten Textstelle zu C III 6.1, PFB, S. 957 lässt sich zwar mutmaßen, dass der Beklagte sämtlichen Handlungsbedarf als irrelevant einstuft und meint, dass den Betroffenen diese Beeinträchtigungen zumutbar seien. Wenn diese Mutmaßung das Ergebnis des Beklagten darstellt, so ist dieses Ergebnis nach den sonstigen Darlegungen im Planfeststellungsbeschluss gleichwohl nicht nachvollziehbar.

Der Beklagte stellt demnach fest, dass erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen durch Fluglärm entstehen. Ein hieraus rechtlich und fachlich abgeleitetes Schutzkonzept, welches die Kläger gem. §§ 8, 9 und 29 b LuftVG vor Gesundheitsgefahren, Nachteilen und erheblichen Belästigungen schützt, ist dem Planfeststellungsbeschluss nicht zu entnehmen.

4.2.2 Fehlerhafter Einsatz unterschiedlicher Lärmberechnungsmethoden

Allein mit dieser erstaunlichen Feststellung hat es nicht sein Bewenden. Vielmehr wirft auch die Verwendung unterschiedlicher Lärmberechnungsmethoden zusätzliche Fragen auf, die zu einem verfälschten Bild der Lärmbetroffenheiten führen muss.

4.2.2.1 Abschätzung der Lärmschutzbereiche nach AzB-07 Entwurf

Ein erster wesentlicher Fehler hinsichtlich des Einsatzes von Lärmberechnungsmethoden ist bei der Bestimmung der voraussichtlichen Lärmschutzbereiche festzustellen.

Bei den Lärmauswirkungsbetrachtungen wird im Wesentlichen nur auf eine Abschätzung der zukünftigen Größe der Lärmschutzbereiche abgestellt, PFB, S. 982 unten. Dieser Abschätzung soll zwar eine Berechnung nach einem Entwurf der AzB-07 zugrunde liegen. Die Berechnung selbst wurde aber gerade nicht exakt nach den wesentlichen Vorgaben des seinerzeitigen Entwurfs der AzB-07 durchgeführt, sondern es wurde mit einer AzB-99 in einer Modifikation gerechnet, die den Berechnungsregeln des Entwurfs der AzB-07 möglichst nahe kommen sollte.

Mit diesem Vorgehen werden gleich mehrere und nicht unerhebliche Fehlerquellen offenkundig, die zu einer nicht hinreichenden Abschätzung der Lärmauswirkungen unter dem Blickwinkel der Regelungen des FluglärmG, mithin zu einem auch für die Abwägung mangelbehafteten Bild der tatsächlichen Verhältnisse führen.

4.2.2.2 Ungewissheit über die Regelungen der Berechnungsvorschrift

Zunächst liegt es angesichts der fortschreitenden Beratungen über die Änderungen an der AzB-07 als Grundlage für die Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 2 FluglärmG auf der Hand, dass der Beklagte den für die Berechnungen zugrundeliegenden AzB-07-Entwurf nicht als abschließenden Bewertungsmaßstab heranziehen darf. Insofern ist der Begriff der Abschätzung richtig gewählt.

Im Hinblick auf den Schutz der Kläger, die gesamte Bevölkerung des Rhein-Main-Ballungsraumes und die Berücksichtigung deren Belange in der Abwägung reicht eine Bezugnahme auf die Berechnungsergebnisse eines AzB-07-Entwurfes nicht aus, da eine nicht unerhebliche Unterschätzung der Fluglärmbelastung ermittelt werden könnte. Dieses Problem hätte bei dem Gewicht, das der Beklagte der Festsetzung von Lärmschutzzonen und deren Rechtsfolgen beimisst, einer genaueren Darstellung und Prüfung bedurft. Wenn „Verschärfungen“ des AzB-07-Entwurfes bis zum Erlass der Rechtsverordnung im Raum standen oder stehen, hätte z.B. ein weiterer, entsprechender Lärmzuschlag für die Darstellung der Konturen in Betracht gezogen werden müssen. Wenigstens hätten aber die Ungewissheiten dargestellt werden müssen, die sich aus dieser Rechtslage auch für die Abwägung ergeben.

4.2.2.3 Fehlerquellen bei der Berechnung

Darüber hinaus sind auch an der Berechnung selbst erhebliche Mängel auszusetzen.

So führt der Beklagte aus, dass es noch keine nutzbaren Rechenprogramme für die AzB-07 gebe, PFB, S. 982 unten, 983, und die Berechnung anhand einer entsprechend modifizierten AzB-99 den derzeit bestmöglichen Berechnungsansatz darstelle. Diese Behauptung ist eine nicht anerkennenswerte Ausflucht in den Raum der Abschätzung. Es ist technisch ohne Weiteres möglich, ein dem jeweiligen AzB-07-Entwurf entsprechendes Rechenprogramm zu schreiben. Auch der zeitliche und finanzielle Rahmen, der für diese Arbeit erforderlich ist, bewegt sich angesichts der sonstigen Dauer des Verfahrens und der Planungskosten in einem mehr als zumutbaren Bereich. Nach Auffassung der Kläger hätte es hierzu der Arbeit von allenfalls wenigen Tagen bedurft. Die Zeit, Arbeit und Investition in eine Modifikation der AzB-99 seitens der Beizuladenden hätte genauso gut in die Erarbeitung einer Software für die AzB-07 gesteckt werden können, mit der wenigstens in Bezug auf die durchzuführende Berechnung korrekte und zutreffende Ergebnisse hätten ermittelt werden können.

Schließlich führt die Aussage des Beklagten, PFB, S. 983, dass die Nutzbarkeit der durchgeführten Berechnungen zur Abschätzung des Lärmschutzbereichs durch die Stellungnahme des HLUg vom 26.07.2007 bestätigt werde, in die Irre. Bei genauer Betrachtung dieser Stellungnahme zeigen sich erhebliche Widersprüche. Die Stellungnahme des HLUg vom 26.07.2007 ist im Wesentlichen ein Verweis auf die Stellungnahme des HLUg vom 17.07.2007 an die Projektgruppe Flughafen und enthält im Übrigen folgende Aussage:

„Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass nach den vorgelegten Unterlagen auf Basis der derzeit bekannten Kriterien eine fachlich geeignete Abschätzung der voraussichtlichen Abmessungen des Lärmschutzbereiches vorgenommen wurde.“

Die in Bezug genommene Stellungnahme des HLUg vom 17.07.2007 nimmt demgegenüber keine abschließende Bewertung vor. Vielmehr streicht sie u.a. folgende Unsicherheiten heraus:

Stellungnahme vom 17.07.2007, Seite 2, 2. Spiegelstrich:

„Der AzB07-Entwurf enthält als wesentliches Element die Lärmberechnung nach dem Segmentierungsverfahren, während die Berechnung nach dem bisherigen AzB-Verfahren, auf das die Flugzeugklasseneinteilung nach AzB99 aufbaut, auf einer Lotbildung beruht. Zum jetzigen Zeitpunkt lässt sich noch nicht abschätzen, wie hoch die Differenzen in Bezug auf die Ergebnisse des Frankfurter Flughafens sind, weil das Berechnungsverfahren nach AzB07 noch nicht programmtechnisch umgesetzt ist.

Die Fraport AG hat ihren eigenen Angaben zufolge ein Verfahren zur Berechnung der Standardabweichung (Sigma) nach AzB07-Entwurf programmiert. Dies ist zu begrüßen, weil hiermit zumindest eine Voraussetzung des Berechnungsverfahrens erfüllt wird (wenn man unterstellt, dass die Standardabweichung richtig berechnet wurde). Es ist aber trotzdem möglich, dass die Segmentierung den größeren Einfluss hat und somit trotz stimmiger Sigma-Berechnung Abweichungen vorliegen könnten.“

Stellungnahme vom 17.07.2007, Seite 2, 3. Spiegelstrich:

„Nach AzB07-Entwurf sollten der Sigma-Berechnung die bahnbezogenen Betriebsrichtungen der letzten zehn Jahre zugrunde liegen. ... Da der Frankfurter Flughafen durch eine neue Landebahn ausgebaut werden soll, wäre für eine endgültige Zonenberechnung noch zu klären, ob die bahnbezogenen Betriebsrichtungen für das bestehende Bahnsystem herangezogen werden oder ob die Sigma-Berechnung für den gesamten Flughafen ohne Bahnbezug vorgenommen wird. Auch diese unterschiedliche Handhabung der Sigma-Berechnung kann zu unterschiedlichen Ergebnissen führen.“

Stellungnahme vom 17.07.2007, Seite 2, 4. Spiegelstrich:

„Die AzB07 setzt eine Beschreibung entsprechend der tatsächlich geflogenen Flugrouten voraus. Für landende Flugzeuge bedeutet dies, dass auch Gegenanflüge entsprechend beschrieben flug betrachtet. Auch hier könnten aufgrund der Unterschiede in der Berechnung Abweichungen auftreten. Für die endgültige Zonenfestsetzung muss das Datenerfassungssystem eine Beschreibung der tatsächlich geflogenen Routen enthalten.“

Bei den aus der Stellungnahme des HLUg vom 17.07.2007 entnommenen Zitaten zum fehlenden Segmentierungsverfahren, zur Sigma-Berechnung und zur Nicht-Berücksichtigung der Gegenanflüge handelt es sich um Faktoren, die die Ergebnisse der Berechnungen dahingehend wesentlich verändern werden, dass es zu einer signifikanten Erweiterung des festzusetzenden Lärmschutzbereiches kommen wird. Dies resultiert zum einen aus einem ganz grundlegenden Unterschied zwischen dem der AzB-99 zugrundeliegenden Lotverfahren und dem der AzB-07 zugrundeliegenden Segmentierungsverfahren. Das Lotverfahren ist eine Näherungsrechnung, die gerade den Bereich des Kurvenfluges nicht adäquat abbilden kann. Die Abweichungen von realen Werten sind so erheblich, dass für die AzB-07 auf ein genaueres Berechnungsverfahren umgestellt werden soll. Zum anderen muss für den erweiterten Flughafen Frankfurt auf eine Situation abgestellt werden, die noch nicht existiert – bahnbezogene Betriebsrichtung der letzten zehn Jahre. Schließlich blieben bei den Berechnungen der Beizuladenden die Gegenanflüge unberücksichtigt, PFB, S. 982 unten, was im Hinblick auf die geplante Nordwest-Bahn das weitere Problem aufwirft, dass für die dortige Landebahn der Gegenanflug zumindest nach tatsächlich geflogenen Routen noch überhaupt nicht ermittelt werden konnte. Die größten Fehlerquellen der „alten“ Berechnungsvorschrift AzB-99 sind im Ergebnis beibehalten worden.

Damit ergibt sich, dass die zuerst zitierte Aussage des HLUg aus dem Schreiben vom 26.07.2007, nach Auffassung der Kläger auch mit Blick auf die von dem HLUg selbst aufgezeigten Ungenauigkeiten, inhaltlich nicht zutrifft und nicht gerechtfertigt ist.

Dies wird auch durch den Gutachter Dr. Kühner bestätigt:

„Stellungnahme zum Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt vom 18.12.2007“, Bericht 21012008, Dr. Kühner (Gutachten Kühner), 4 „Zu 1.2 Umsetzung AzB07“, S. 3 – 6, Anlage 3

Infolgedessen ist von einer Abschätzung der Lärmschutzbereiche auszugehen, die nicht das zu erwartende Bild darstellen, weil der damalige Stand der Rechtssetzung mit einem veralteten Stand der Technik und ohne vorsorglichen Lärmzuschlag zur Grundlage der Entscheidung geworden ist.

Das hat, wie noch zu zeigen ist, auch nicht unerhebliche Auswirkungen auf die Abwägung bzw. die Ausgewogenheit der Planung. Wie viele Betroffene in welcher Höhe belastet werden, kann damit weder ermittelt noch hinreichend abgeschätzt werden. Insofern ist die Abwägung, die maßgeblich auf diesen Erkenntnissen aufbaut, auf nicht belastbare, tönernen Füßen gestellt.

Dieses Ergebnis wird umso prägnanter, als der Beklagte selbst in Bezug auf alle sonstigen abwägungsrelevanten Fluglärmwerte auf die Berechnungen nach AzB-99 abstellt, da die verbleibenden Unsicherheiten des AzB-07-Entwurfs vom Beklagten einer weitergehenden Anwendung entgegenstünden, PFB, S. 1010 unten.

4.2.2.4 Weitere Beachtung der AzB-07-Entwurf-Berechnung in der Abwägung

Gleichwohl vergleicht der Beklagte die Fluglärmwerte, die auf Grundlage lärmmedizinischer Aussagen der Gutachter der Beizuladenden herangezogen werden, und die entsprechenden Fluglärmkonturen, die mit der AzB-99 berechnet wurden, mit den Fluglärmwerten und den unsicheren Abschätzungen der Konturen für die Lärmschutzzonen nach FluglärmG. Ausgehend davon, dass nach den Berechnungen mit AzB-07-Entwurf für bestimmte Lärmwerte eine deutlich größere bzw. weitere Kontur zu zeichnen sein wird, kann ein Ver-

gleich von Konturen bestimmter Lärmwerte nach AzB-07-Entwurf mit anderen Konturen zu anderen Lärmwerten nach AzB-99 weder die Zahl der Betroffenen noch das Maß der Betroffenheit sicher oder hinreichend darstellen. Die Berücksichtigung der sonstigen abwägungsrelevanten Schutzziele und die Ermittlung des entsprechenden Schutzbedarfs ist auch deswegen in erheblichem Umfang abwägungsfehlerbehaftet.

4.2.2.5 Übrige Betrachtungen nach Berechnungsvorschrift AzB-99

In engem Zusammenhang damit stellt sich die Frage, ob die AzB-99 eine hinreichende Berechnungsvorschrift für die sonstigen abwägungsrelevanten Fluglärmwerte ist.

Mit dieser Frage lässt sich keineswegs so selbstverständlich umgehen, wie dies der Beklagte durch seine Begründungen für Modifikationen an der AzB-99 und die im übrigen verbleibenden Unsicherheiten des AzB-07-Entwurfes glauben machen möchte. Allein aufgrund des gegenüber dem Lotverfahren der AzB-99 weit überlegenen Segmentierungsverfahrens der AzB-07-Entwurf, ist der AzB-07-Entwurf ohne Zweifel als neuester Stand der Technik anzusehen; und zwar unabhängig davon, welche Ungewissheiten im Rahmen sonstiger Regelungen der Berechnungsvorschrift bestehen.

Zur Frage, ob man eine noch nicht rechtlich verbindliche Berechnungsvorschrift verwenden darf, bleibt zunächst festzustellen, dass auch die AzB-99 keine rechtlich verbindliche Regelung aufgrund Rechtssetzung ist, vgl. PFB, S. 978. Sie wurde aber bei jüngeren luftverkehrsrechtlichen Ausbauprojekten gegenüber der rechtlich gesetzten AzB-84 vorgezogen, da die AzB-99 damals den neuesten Stand der Technik darstellte, der Lärmbelastung realitätsnäher abbilden konnte. Diese Auffassung wurde durch die Anerkennung der Rechtsprechung bestätigt.

Die zu vergangenen Ausbauprojekten ergangene Rechtsprechung mit Bezug zur AzB-99 rechtfertigt jedoch nicht zu sagen, dass die AzB-99 rechtlich verbindlich ist.

An dieser Stelle ist ausdrücklich auf die Rechtsprechung des BVerwG zum Flughafen Berlin-Schönefeld hinzuweisen. Im Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – (juris), heißt es:

„345Wie eine etwaige Lärmbelastung, der im Anwendungsbereich des § 8 Abs. 1 Satz 2 und des § 9 Abs. 2 LuftVG erkennbar rechtliche Relevanz zukommt, im konkreten Fall zu ermitteln ist, lässt der Gesetzgeber offen. Zwar enthält § 32 LuftVG einen umfangreichen Katalog von Verordnungsermächtigungen. Die Berechnung der maßgeblichen Lärmpegel gehört jedoch nicht zu den dort aufgeführten Regelungsgegenständen. Stattdessen bietet es sich an, § 3 FluglärmG i.V.m. der Anlage zu dieser Bestimmung heranzuziehen. Dagegen lässt sich nicht einwenden, dass das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, das Bauverbote und Baubeschränkungen normiert sowie Entschädigungs- und Erstattungsregelungen enthält, einem anderen Schutzzweck als die Zulassungsvorschriften der §§ 6 ff. LuftVG dient. Soweit es um die Ermittlung der Lärmbelastung geht, decken sich beide Gesetze in der Zielrichtung, die Allgemeinheit vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm zu bewahren. Unterschiedliche Berechnungsmethoden wären nicht bloß unzweckmäßig, sondern sachwidrig. 346Nach § 3 FluglärmG wird der äquivalente Dauerschallpegel unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs auf der Grundlage des zu erwartenden Ausbaus des Flugplatzes ermittelt. Zur Konkretisierung verweist der Gesetzgeber auf die dem Gesetz beigefügte Anlage. Darin werden die Grundzüge des Berechnungsverfahrens festgelegt. Mit dieser rudimentären Anweisung lässt es der Gesetzgeber bewenden. Bei dieser gesetzlichen Ausgangssituation kommt es nicht darauf an, ob es Berechnungsverfahren gibt, die sich im Vergleich mit der AzB unter diesem oder jenem Aspekt als vorzugswürdig erweisen mögen. Entscheidend ist vielmehr, ob die AzB, die in Ergänzung zu den gesetzlichen Regelungen Einzelheiten des Berechnungsverfahrens festlegt und von daher ausweislich ihrer Nummer 1.1 „zur Sicherung der einheitlichen Berechnung (dient)“, mit den Anforderungen übereinstimmt, die sich aus der Anlage zu § 3 FluglärmG ergeben. Von diesem gesetzlich festgeschriebenen Standard abzuweichen, ließe sich allenfalls dann rechtfertigen, wenn es gesicherter Erkenntnis entspräche, dass die normativen Vorgaben gemessen an dem inzwischen erreichten Stand der Wissenschaft und der Technik zur Erreichung des ihnen zugedachten Zwecks nicht mehr geeignet sind.“

Für die Überlegung, an einer bestimmten Methode zur Berechnung des Fluglärms festzuhalten, stellt das BVerwG zwei Bewertungsmaßstäbe auf.

Es betrachtet einerseits die Schutzrichtungen der maßgeblichen Regelungen des LuftVG und des FluglärmG 1971 und gelangt zu dem Ergebnis, dass unterschiedliche Berechnungsmethoden nicht bloß unzweckmäßig, sondern sachwidrig wären. Für die novellierten Regelungen von LuftVG und FluglärmG

kann nichts anderes gelten, zumal der Gesetzgeber durch § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i.V.m. § 13 FluglärmG eine starke Verklammerung vorgenommen hat.

Andererseits sieht das BVerwG für den Fall, dass die normativen Vorgaben gemessen an dem inzwischen erreichten Stand der Wissenschaft und der Technik nicht mehr zur Erreichung des ihnen zugedachten Zwecks geeignet sind, den rechtlichen Ansatz für die Verwendung einer anderen Berechnungsvorschrift. Ein solcher Fall liegt hier aber nicht vor. Vielmehr ist es umgekehrt und so, dass die jüngsten normativen Vorgaben den in älteren Verfahren verwendeten Stand der Wissenschaft und Technik nicht mehr als zur Zweckerreichung geeignet ansehen, sondern eben den neuesten Stand der Wissenschaft und Technik in Bezug auf die Berechnungsverfahren justieren.

Danach bleibt für Lärmwirkungsbetrachtungen unter Zuhilfenahme der AzB-99 kein Raum.

4.2.3 Fehlerhafte Verwendung lärmmedizinischer Erkenntnisse

4.2.3.1 AzB-99 - Grundlage der lärmmedizinischen Gutachten der Beizuladenden?

Eine andere Wertung lässt sich auch nicht mit der Aussage begründen, dass die Aussagen der Lärmgutachter auf Berechnungen nach AzB-99 beruhen, PFB, S. 1018 unten. Von den rund 960 Literaturangaben der Gutachter beziehen sich nur zwei Literaturstellen auf die AzB-99.

Überdies ist bei dem Gedankengang des Beklagten zu berücksichtigen, dass die Lärmgutachten der Beizuladenden aus Einzelgutachten der Lärmgutachter zusammengestellt wurden, die ihrerseits im Jahr 2001 angefertigt wurden. Zieht man hinzu, dass die in diesen Gutachten ausgewerteten Studien in der Regel über mehrere Jahre angefertigt werden, wird deutlich, dass die Berechnungsmethode AzB-99 kaum relevant werden konnte. Zudem stammen die zitierten Studien zum Teil aus dem Ausland und sind nicht unter Zugrundelegung der AzB erstellt worden, denn die AzB ist eine nationale Verwaltungsvorschrift. Mit Blick auf die von den Gutachtern herangezogenen Publikationen

zum Schutzziel „Vermeidung erheblicher Belästigung“ fällt weiter auf, dass diese im Schnitt mehr als 20 Jahre alt sind. Hier fehlt der Bezug zur AzB-99 vollkommen.

Damit bleibt festzustellen, dass die lärmmedizinischen Ergebnisse weitestgehend losgelöst von der Berechnungsvorschrift AzB-99 herangezogen und mit hin an den Ergebnissen von Berechnungen nach AzB-07-Entwurf, die den Stand der Technik markiert, gemessen werden müssten.

4.2.3.2 Außerachtlassung sonstiger Gutachten

Der Beklagte sieht sämtliche von Einwanderseite eingebrachten Gutachten – mit Ausnahme der gesondert zu betrachtenden RDF-Belästigungsstudie –, die sich mit neueren oder von der Fluglärmsynopse abweichenden Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung beschäftigen, als ungeeignet an, Zweifel an den von den Lärmgutachtern der Beizuladenden gewählten Lärmwerten zu wecken. Vielmehr sei die Fluglärmsynopse als hinreichende Zusammenfassung des Standes der Lärmwirkungsforschung anzusehen, PFB, S. 1019, 1020.

Eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den dort aufgeführten Gutachten findet nicht statt, obwohl im Anhörungsverfahren in vielfältiger Weise gute Gründe und Argumente vorgetragen wurden, die eine nähere Prüfung der Haltbarkeit der Fluglärmsynopse aufnötigten. Eine Auseinandersetzung hat offenbar nur insoweit stattgefunden, als die vorgelegten Studien einer Bewertung durch die Lärmgutachter der Beizuladenden unterzogen wurden, die ihrerseits methodische Schwächen bei diesen Studien aufzeigen.

Im Kern geht es bei der Diskussion über die Haltbarkeit der Fluglärmsynopse um die Plausibilität der einzelnen zugrunde liegenden Studien und der Gesamtschau in Bezug auf die Verwendbarkeit zur lärmmedizinischen Bewertung von Fluglärm. Die Einwander haben die Plausibilität dieser Studien und der Gesamtschau massiv und berechtigt in Frage gestellt, mit Bezug zu den von ihnen vorgelegten Studien und Gutachten. Dass umgekehrt seitens der Lärmgutachter der Beizuladenden diese Studien und Gutachten einer negativ ausfallenden Plausibilitätsprüfung unterliegen, ist naheliegend und zu erwarten. Anderenfalls würden sich die Gutachter der Beizuladenden gegenüber dersel-

ben selbst disqualifizieren.

Hier besteht eine erhebliche Interessenkollision, die eine weitergehende Auseinandersetzung erfordert hätte. Der Beklagte hat es dagegen unterlassen, sich selbst sachkundig zu machen und sich – auch durch Beratung von außen – eine eigene fundierte Position zu erarbeiten.

Dabei stellt sich auch die Frage, welche Anforderungen an die Beweislast zu stellen sind, wenn es um eine Darstellung des aktuellen Standes der Lärmwirkungsforschung geht, und ab welcher Schwelle der Erschütterung die Darstellung überdacht bzw. unter Einbeziehung neuerer Erkenntnisse überarbeitet werden muss.

Zu dieser Frage ist auch wieder ein Blick in die Berlin-Schönefeld-Entscheidung zu werfen, in der es heißt, BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – (juris):

„308 Ein neuer Stand der Wissenschaft ist aber nicht erreicht, solange bisher anerkannte wissenschaftliche Aussagen kritisch hinterfragt und kontrovers diskutiert werden, ohne dass sich in der Forschung bereits ein neuer Grundkonsens abzeichnet (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Januar 2004 - BVerwG 4 B 82.03 - NVwZ 2004, 618, 619; Urteil vom 20. April 2005 - BVerwG 4 C 18.03 - BVerwGE 123, 261, 284f.)“

Dass die Fluglärmynopse der Gutachter der Beizuladenden als bislang anerkannte wissenschaftliche Aussage im Sinne dieser Entscheidung gilt, ist hierbei entschieden zu bestreiten. Die Synopse wurde 2002 veröffentlicht und steht seither beständig in der Kritik, vgl. nur Guski, Rainer, Neuer Fluglärm gleich alter Fluglärm? Kritische Anmerkungen zu einer Expertenmeinung und ein Vorschlag zur Prognose-Berechnung der erheblichen Fluglärm-Belästigung bei wesentlich geänderter Fluglärmbelastung, ZfL 2003, S. 14-25. Das gilt gleichermaßen für die 2007 erfolgte Aktualisierung durch die verbleibenden drei Autoren Scheuch, Spreng und Jansen in ZfL 2007, S. 137, vgl. nur Guski, Rainer, Rudolf Schuemer, Fraport Synopse weiter fraglich, Eine Stellungnahme zum Beitrag von Scheuch, Jansen und Spreng, ZfL 2007, S. 3.

Das Bundesverwaltungsgericht hat es bereits im dem Verfahren Berlin-Schönefeld unbeanstandet gelassen, dass die Planfeststellungsbehörde des Landes Berlin-Brandenburg sich nicht am dem so genannten Jansen-Kriterium orientiert hat, BVerwG a.a.O.:

„300Die Planfeststellungsbehörde hat sich zu Recht nicht an dem von J. im Auftrag des Flughafenträgers erstellten Gutachten vom 2. April 1999 (M 8) ausgerichtet. J. geht inzwischen selbst davon aus, dass das nach ihm benannte Jansen-Kriterium von 6 x 60 dB(A), das in der Vergangenheit vielfach als Richtschnur bei Zulassungsentscheidungen gedient hat, oberhalb der Erheblichkeitsschwelle des § 9 Abs. 2 LuftVG den Übergang zur Gesundheitsgefährdung markiert“

Daraus folgt, dass das Jansen-Kriterium, wie es entsprechend dem Gutachten M 8 auch in die Synopse Eingang gefunden hat, nicht mehr als Richtschnur bei Zulassungsentscheidungen dienen kann. Das Fluglärmsgesetz 2007, dass die nächtlichen Maximalpegel auf 6 x 57 dB(A) innen (bis 2010) bzw. auf 6 x 53 dB(A) außen (ab 2011) für wesentlich geänderte Flughäfen begrenzt, stellt daher nicht mehr auf die Synopse ab. Umso mehr hätte es sich aufgedrängt, die Synopse auch im Hinblick auf ihren Aussagegehalt bei den weiteren Schutzzielen zu hinterfragen.

Gerade im Bereich der Lärmwirkungsforschung in Bezug auf Fluglärm gibt es keinen anerkannten Stand der Wissenschaft mit einem Grundkonsens, sondern es herrscht eine permanente und kontroverse Diskussion. Dass man unter diesen Bedingungen sagt, die Darstellung der Beizuladenden ist der Stand der Wissenschaft, ist nicht gerechtfertigt. Denn dies setzt voraus, dass sie den anerkannten Regeln einer guten wissenschaftlichen Praxis entspricht. Dieses ist, wie im Rahmen ihrer Einwendung von den Klägern bereits im Jahr 2005 vorgetragen und in der Erörterung im Jahr 2005/2006 vertieft, nicht der Fall (vgl. hierzu auch: Fehleranalyse und Stellungnahme zu dem Lärmschutzkonzept in den Gutachten G.12.1-2, Ausbau Flughafen Frankfurt/Main, FBB Maschke, 7. Februar 2005).

Die Erörterung zum Tagesordnungspunkt Lärm dauerte sieben Wochen und wurde auf hohem fachlichen Niveau geführt. Der Planfeststellungsbeschluss nimmt keinerlei Bezug auf die vorgebrachte Kritik oder löst diese inhaltlich auf.

Eine Auseinandersetzung mit dem Vortrag sollte nicht stattfinden. Es ist bezeichnend, dass bisher keinerlei Veränderungen am dem Schutzkonzept der Beizuladenden erfolgt sind. Es wurde lediglich versucht, die gesetzten Werte in der Veröffentlichung 2007 nachträglich mit Begründungen aus neueren wissenschaftlichen Studien (NAROMI, RANCH) zu versehen. Genau die Studien, die der Planfeststellungsbeschluss wegen methodischer Schwächen als ungeeignet ansieht, PFB, S. 1020:

„Zum Teil sind die Studien auch nach der nachvollziehbaren Bewertung der Lärmgutachter (Schreiben der Vorhabensträgerin vom 13.12.2006) wegen methodischer Schwächen nicht geeignet, Zweifel an den gewählten Lärmwerten zu wecken. Zu nennen sind insbesondere folgende Studien.“

Demgegenüber hat die Rechtsprechung bereits die hinreichenden Maßstäbe für die Verwertung von wissenschaftlichen Stellungnahmen entwickelt, die auch in diesem Verfahren hätten Anwendung finden müssen, BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992 – 4 B 1 bis 11/92 – (juris):

„54Danach ist eine Verwertung unzulässig, wenn - erstens - das Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus anderen Gründen nicht überzeugend ist, wenn - zweitens - das Gutachten von unzutreffenden tatsächlichen Voraussetzungen ausgeht, wenn - drittens - der Sachverständige erkennbar nicht über die notwendige Sachkunde verfügt oder Zweifel an seiner Unparteilichkeit bestehen, wenn - viertens - sich durch neuen entscheidungserheblichen Sachvortrag der Beteiligten oder durch eigene Ermittlungstätigkeit des Gerichts die Bedeutung der vom Sachverständigen zu klärenden Fragen verändert, wenn - fünftens - ein anderer Sachverständiger über neue oder überlegenere Forschungsmittel oder über größere Erfahrung verfügt oder wenn - sechstens - das Beweisergebnis durch substantiierten Vortrag eines der Beteiligten oder durch eigene Überlegungen des Gerichts ernsthaft erschüttert wird.“

An dieser Stelle machen sich die Kläger eine weitere vom Institut Zukunft Rhein Main in Auftrag gegebene Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Peter Lercher¹, außerordentlicher Professor für Sozialmedizin an der Medizinischen Fakultät der Universität Innsbruck in Österreich, zu eigen.

Prof. Dr. med. Peter Lercher, Facharzt für Hygiene und Sozialmedizin, Erste Stellungnahme Ausbau Flughafen Frankfurt am Main, 5. Februar 2008 (Stellungnahme Lercher), Anlage 4

Der Sachverständige Lercher kritisiert u.a. die Allgemeine Qualität der Gutachten und hält diese mit einem „fair trial“ für nicht kompatibel und geeignet bei den Betroffenen „misfeseance“ (Misstrauen und Gefühle der Hilflosigkeit) zu erzeugen; insbesondere auch deshalb, da die Betroffenen mittlerweile wissen, dass die Kritiker sehr angesehene Fachleute in diesem Bereich sind. Die Aussagen zur erheblichen Belästigung übergehen nach Auffassung des Sachverständigen die Entwicklungen an Flughäfen innerhalb der letzten 15 Jahre. Bei Berücksichtigung der neueren Untersuchungen ist die erhebliche Belästigung zumindest ab Außenschallpegeln von 55 dB(A) anzusiedeln. Bezogen auf den Nachtschlaf würde eine Anwendung des DLR-Konzeptes entsprechend der Vorgehensweise am Flughafen Leipzig - eine erhebliche Ausweitung des Schutzgebietes bedeuten. Nach der Veröffentlichung von Basner würde eine Ausweitung 129 km² auf 199 km² erfolgen. Die Adjustierung an den Bevölkerungsquerschnitt (Repräsentativität) und die Einbeziehung sensibler Gruppen (Kinder, Kranke) würde eine weitere Ausweitung erfordern. Der Sachverständige rügt die ungenügende Behandlung verschiedener Lärmquellen im Wege der einfachen Summation und die Nichtbetrachtung von Kombinationswirkungen aus Lärm und Luftschadstoffen. Weiter sei es nicht fachgerecht, die Niedrigfrequenzkomponente, etwa bei Triebwerksprobeläufen, außer Acht zu lassen.

¹ Prof. Dr. med. Peter Lerchner ist Mitglied der Internationalen Gesellschaft für Umwelt-Epidemiologie (ISEE), der internationalen Gesellschaft für Expositionsanalyse ISEA, der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA): Er ist Reviewer für Zeitschriften aus dem Bereich der Akustik und Umweltmedizin (JASA; Atmospheric Environment, Acoustica, Environmental and Occupational Medicine) Im Sommer 1998 wurde er ins Editorial Board der Zeitschrift „Noise and Health“ berufen. Dr. Lercher ist Berater für Internationale und nationale Gremien, war unter anderem Vorsitzender des Team 3 (non-auditory physiological effects induced by noise) für die IC BEN (Internationale Commission on the Biological Effects of Noise für die Arbeitsperiode 1993-1998. Er hat insbesondere an Richtlinien zur Survey-Berichterstattung und zu Standard-Belästigungsfragen in Lärmwirkungsstudien mitgearbeitet und publiziert. Er hat weiter für das österreichische Umweltministerium den Grundlagenbericht zu „Verkehr und Gesundheit“ erarbeitet (publiziert 1999).

Es ist zwar nicht Aufgabe der Kläger ein „Obergutachten“ zu vorzulegen, aber bereits die erste Durchsicht des Schutzkonzeptes der Beizuladenden durch einen renommierten und in der Bewertung der epidemiologischen Auswirkungen von Verkehrsvorhaben erfahrenen Sachverständigen offenbart gravierende Mängel, da der aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisstand nicht berücksichtigt wurde. Der Beklagte übernimmt das Schutzkonzept gleichwohl ungeprüft, mehr noch, er verweigert eine fachliche Auseinandersetzung mit dem schlichten Hinweis auf eine „nachvollziehbare Bewertung der Lärmgutachter“ in dem Schreiben vom 13. Februar 2006.

Dabei ist von Einwenderseite bereits während der zweiten Planoffenlage zu im Rahmen der Akteneinsicht bekannt gewordenen Schreiben der Verfasser des Gutachtens G. 12. 1 Stellung genommen worden und eine Expertise des Forschungs- und Beratungsbüros Maschke (Expertise zu den aktualisierten lärmmedizinischen Gutachten G 12.1 und G 12.2, Bericht 08-ZRM-070309, 9. März 2007) vorgelegt worden. Die im Auftrag von 26 Kommunen erstellte insgesamt 79-seitige Stellungnahme fand offenbar keinerlei Berücksichtigung in dem Verfahren und wurde vom Beklagten bei der weiteren Prüfung einfach ausgelassen. Dies belegt erneut die Voreingenommenheit des Beklagten im Hinblick auf das Ergebnis der Planfeststellung, da er es in einem sehr wesentlichen Punkt unterlassen hat, sich selbst sachkundig zu machen und durch eine Beratung von außen, wie er es mit Bezug auf den Nachtflugbedarf z.B. durch Gutachten der TUHH für erforderlich hielt, eine eigene Position zu erarbeiten.

Mit Schreiben vom 20.11.2007 wurde der Beklagte im Namen einiger Kläger auf zwei neue Studien zur Fluglärmforschung hingewiesen: „Night noise Guidelines der WHO“ und die „HYENA-Studie“. Die sich hieraus ergebenden Erkenntnisse bezüglich der Gesundheitsgefahren durch Fluglärm werden vom Beklagten bei seiner Entscheidung nicht oder fehlerhaft berücksichtigt.

4.2.3.3 RDF-Belastigungsstudie: Ergebnis fehlerhaft angewandt

Für das rechtlich relevante Kriterium der erheblichen Belästigung durch Fluglärm wurde in den vergangenen Jahren eine wissenschaftliche Studie erarbeitet (vom Regionalen Dialogforum in Auftrag gegebenen Gutachtens „Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens“ vom 11.09.2006, Schreckenberger/Meis (RDF-Belastigungsstudie)). Ein Verfasser (Schreckenberger) kommt zu dem Ergebnis, dass im Rhein-Main Gebiet bereits bei Dauerschallpegeln von 52,5-55 dB(A) am Tag 25% hochgradig Fluglärmbelästigte zu verzeichnen sind, wenn die 100:100 Regelung zugrunde gelegt wird. Wird die so genannte „Realverteilung“, wie im Planfeststellungsbeschluss geschehen, zugrunde gelegt, so sind 25% hochgradig Fluglärmbelästigte am Tage bereits eine Pegelklasse früher (50-52,5 dB(A)) zu erwarten, vgl. Langfassung der RDF-Belastigungsstudie, S. 81, oder Kurzfassung S. 11.

Im Planfeststellungsbeschluss findet sich hinsichtlich der RDF-Belastigungsstudie folgende Passage, PFB, S. 1021 oben:

„Das im Gutachten herangezogene Schutzkriterium – ein Anteil von 25% hochgradig durch Fluglärm belästigten Personen an der Bevölkerung – wird tags in der Pegelklasse Leq(3), Tag = 55-57,5 dB(A) und nachts in der Pegelklasse Leq(3), Nacht = 52,5-55 dB(A) (jeweils unter Zugrundelegen der Realverteilung) erreicht (Schreckenberger/Meis 2006, S. 88 f.). Da unter C III 6.1.3.2.2.1 niedrigere Fluglärmwerte ausgewählt wurden, ergibt sich aus dem Gutachten im Hinblick auf die gesetzliche Regelung zum passiven Schallschutz kein weiterer Handlungs- oder Untersuchungsbedarf.“

Der Beklagte geht daher fehlerhaft davon aus, dass erhebliche Belästigungen erst ab einer Pegelklasse von Leq(3) - Tag = 55-57,5 dB(A) und in der Pegelklasse Leq(3) - Nacht = 52,5-55 dB(A) eintreten. Die „RDF-Belastigungsstudie“ geht hingegen bereits ab der Pegelklasse 52,5-55 dB(A) am Tag (100:100); 50-52,4 dB(A) (Realverteilung) von erheblichen Belästigungen aus. Diese wissenschaftlich fundiert ermittelten Werte hätten dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt werden müssen. Da hierfür auch keine gesetzlichen Regelungen zum passiven Schallschutz vorgesehen sind, besteht weiterer Handlungsbedarf.

Die vom Beklagten zitierten Pegelklassen finden sich in der Langfassung der RDF-Belästigungsstudie auf Seite 89, dort versehen mit der Fußnote:

„Die Tagesbelästigung wurde auf Basis von einzelnen Stundenurteilen im Zeitraum zwischen 6-22 Uhr erfragt und zu einem gemittelten Wert zusammengefasst“.

Diese Werte entstammen nicht der Hauptuntersuchung, sondern der Vertiefungsstudie. Die Vertiefungsstudie hatte aber nur das Ziel, den Tagesverlauf der Fluglärmbelästigung zu erfassen. In der Vertiefungsstudie wurde daher die akute stündliche Lästigkeit des Fluglärms erhoben, die unglücklicherweise ebenfalls als Belästigung bezeichnet wurde.

Die Belästigung im eigentlichen Sinne wird aber durch Messung der Lärmbelästigung entsprechend der internationalen Vereinbarungen des Team 6 der International Commission on Biological Effects of Noise (ICBEN) vorgenommen. Mit der dort standardisierten Frageformulierung werden international vergleichbare langfristige Reaktionen erhoben, die den Befragten erlaubt, ihr Lärmerleben über verschiedene Zeiten und Orte (Tätigkeiten) in ihrer Wohnung zu integrieren. Die standardisierte Lärmbelästigung wird daher in der Hauptuntersuchung mit der Frage erhoben: „Wie stark haben Sie sich in den letzten 12 Monaten durch den Fluglärm insgesamt gestört oder belästigt gefühlt?“

Im Gegensatz dazu liefert die stündliche Erfragung der Fluglärmbelästigung in der „RDF-Vertiefungsstudie“ keine standardisierte Belästigung (ermöglicht aber einen Vergleich verschiedener Tageszeiten) und sollte daher auch sprachlich nicht als Belästigung bezeichnet werden.

Nur aus der standardisierten Belästigung (erfragt über die letzten 12 Monate) darf die planungsrechtlich relevante erhebliche Belästigung (25% hochgradig Belästigte) ermittelt werden. Soll die erhebliche Belästigung hinsichtlich des Tages-Dauerschallpegels ermittelt werden, so müssen die Antworten auf die standardisierte Frage zur Lärmbelästigung bezogen auf den Tages-Dauerschallpegel ausgewertet werden. Dies hat einer der Verfasser der Studie, Schreckenberg, in seiner Stellungnahme zum LEP Hessen 2000 getan, vgl. LTDrucks. 16/6057 und kam zu den oben dargestellten Ergebnissen.

Mangels einer falschen Bewertung der RDF-Belästigungsstudie und einer hierauf fußenden fehlerhaften Feststellung wurde eine wesentliche, standortbezogene Studie, die zudem unter anderem von einer ehemaligen Lärmgutachterin der Beizuladenden, Prof. Dr. Griefahn, qualitätsgesichert wurde, nicht als Grundlage für die Erarbeitung eines Schallschutzkonzeptes herangezogen. Dies ist ein offensichtlicher Fehler, der zur Verwerfung des dem Planfeststellungsabschluss zugrunde liegenden Schallschutzkonzeptes und damit zur Verwerfung des gesamten Planungskonzeptes führen muss.

4.2.4 Gesamtlärmproblematik unzureichend erfasst

Der Beklagte setzt sich - mit Ausnahme des Bereichs des Übernahmeanspruchs gemäß § 74 Abs. 3 Satz 3 HVwVfG - nicht mit dem Thema „Gesamtlärm“ auseinander. Unterhalb der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle findet eine Gesamtlärmbetrachtung nicht statt. Eine noch von der Anhörungsbehörde des Beklagten geforderte flächenhafte Verschneidung der Fluglärmkonturen mit anderen Geräuschquellen ist nicht erfolgt. Die für das Rhein-Main-Gebiet typischen Vorbelastungen durch andere Verkehrsquellen sind daher nicht flächenhaft erfasst worden. Dies führt zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses, da weder im Hinblick auf eine mögliche Grundrechtsbetroffenheit der Kläger noch im Hinblick auf die fachplanerische Abwägung eine hinreichende Gesamtlärmbetrachtung ermittelt worden ist.

Im Ergebnis werden weite Teile der Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes, die bereits massiv durch anderweitigen Verkehrslärm hoch belastet sind, aus der Betrachtung der Kombinationswirkungen ausgeblendet. Der Abwägungsausfall hat auf die in verkehrsreicher Umgebung gelegenen Kläger erhebliche nachteilige Wirkungen, die auf das Abwägungsergebnis durchschlagen.

4.2.5 Unausgewogenes Schallschutzkonzept in Bezug auf die Kläger

Der vom Beklagten im Planfeststellungsbeschluss an den Tag gelegte Umgang mit der Problematik des Fluglärms genügt nicht den Anforderungen an eine tragfähige und ausgewogene Planung. Die Anordnungen des Planfeststellungsbeschlusses sind nicht geeignet, die Umsetzung der selbst definierten Schutzziele zu gewährleisten und die Kläger vor unzumutbaren Lärmwirkungen zu schützen. Darüberhinaus wurden die Schutzziele vom Beklagten anhand eines fehlerhaften und veralteten Gutachten entwickelt, so dass selbst wenn diese in der Konsequenz zu mehr Schallschutz geführt hätten, dieser nicht ausreichend gewesen wäre, um die Kläger vor Gefahren, Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm zu schützen.

Die lärmmedizinischen Gutachten der Beizuladenden haben keinerlei Bezug zu den tatsächlichen Begebenheiten am Frankfurter Flughafen. Demgegenüber wird die vom regionalen Dialogforum in Auftrag gegebene Belästigungsstudie, die im Umfeld des Frankfurter Flughafens durchgeführt worden ist, nicht bzw. fehlerhaft berücksichtigt. Sie kommt unter anderem zu dem Ergebnis, dass eine Zunahme der erheblich belästigten Personen um 50 % zu erwarten sei.

Bei den Betrachtungen der Fluglärmwirkungen ist weiterhin zu berücksichtigen, dass nach Auffassung der Kläger die real zu erwartenden Flugbewegungszahlen nicht Grundlage der Fluglärm-betrachtungen, wie diese dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, waren. Nach dem Vortrag der Initiative Zukunft Rhein-Main im Erörterungstermin beträgt die planbare technische Kapazität ca. 900.000 Flugbewegungen pro Jahr. Dies wurde im Erörterungstermin anhand der Simulation SIMMOD vorgetragen (Anhörungsbericht, S. 618). Diese Simulation belegt, dass die Fluglärmwirkungen fehlerhaft ermittelt wurden und eine weitere Mehrbelastung im Gebiet der Kläger zu erwarten ist (siehe hierzu auch unten: Kapitel „Auswirkungsprognosen fehlerhaft ermittelt“; Kapitel 5).

Eine Darlegung der Betroffenheiten der Kläger anhand der Planfeststellungsunterlagen oder des Planfeststellungsbeschlusses ist nicht möglich. Die dort vorgelegten Pläne mit Lärmkonturen sind zu abstrakt und pauschalisiert, als

das aus diesen die Betroffenheit erkennbar ist.

Deshalb wird in der folgenden Tabelle 2 anhand von anderweitig vorliegenden Informationen die Fluglärmbeeinträchtigung der Kläger dargestellt werden. Der Versuch der Darstellung bezüglich der Lärmschutzzonen nach dem FluglärmG basiert auf den Kartendarstellungen der Beizuladenden, die im Rahmen der Akteneinsicht nach dem Umweltinformationsgesetz, eingesehen werden konnten. Eine genaue Abschätzung ist nicht möglich, da Lärmkarten nach der AzB 07 den Klägern nicht vorliegen, so dass diese ihre Betroffenheit nach dem FluglärmG unter Anwendung der fortgeschriebenen bzw. neu gefassten AzB 07 gegenwärtig nicht erkennen können. Eine Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche ist gleichfalls noch nicht erfolgt. Zu den rechtlichen Konsequenzen wird an anderer Stelle vorgetragen.

Die weiteren Lärmwerte sind den Lärmkarten für den Frankfurter Flughafen, die das Regionale Dialogforum erstellt hat entnommen. Die Hausgrundstücke der Kläger liegen im Ausbaufall 2020 bei Anwendung der AzB 99 und der Anwendung des modifizierten DES (Datenerfassungssystem) aus den ergänzten Planfeststellungsunterlagen, Stand 7. September 2006, unter der Annahme von 368.030 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten in folgenden Pegelklassen bei Ost- bzw. Westbetrieb bei folgenden Pegelwerten:

Tabelle 2: Hausgrundstücke der Antragsteller nach Pegelklassen im Ausbaufall 2020
 [aus der Lärmkarte des Regionalen Dialogforum (RDF)
 (www.laermkarten.de)] sowie Fraport AG, Plan: FLG 2007 – a 0002 vom
 22.06.2007)

Kl.	Name	Ort	TZ 1	TZ 2	NZ	Ostwetter		Westwetter	
						(Tag / Nacht)		(Tag / Nacht)	
						T	N	T	N
1	XXX	Flörsheim	+		+	68	59	48	<40
2	XXX	Flörsheim	+		+	68	59	48	<40
3	XXX	Flörsheim	+		+	66	57	46	<40
4+5	XXX/XXX	Flörsheim	+		+	67	58	47	<40
6-11	XXX	Flörsheim	+		+	67	58	47	<40
12	XXX	Bischofsheim	-	+	-	60	53	43	<40
13-15	XXX	Königstädten	-	+	-	40	40	57	42
16-18	XXX	Nauheim	+		?	41	<40	62	51
19-22	XXX/XXX	Nauheim	?	-	+	43	38	63	52
23-24	XXX	Walldorf	-	?	-	47	42	48	42
25-28	XXX/Groeneveld	Mörfelden	-	?	-	53	48	54	50
29-31	XXX	Kelsterbach	-	?	-	53	48	55	50
32-33	XXX XXX	Kelsterbach	-	?	-	53	48	55	50
34	XXX, R.	Kelsterbach	?	+	?	55	50	57	51
35	XXX, D.	Kelsterbach	?	+	?	55	50	57	51
36-37	XXX	F-Schwanheim	-	-	-	45	<40	44	<40
38-39	XXX	Heusenstamm	-	-	-	52	46	<40	<40
40	XXX	Dreieich	-	-	-	40	<40	<40	<40
41-42	XXX	Offenbach	-	-	-	46	<40	45	<40
43-44	XXX/XXX	Offenbach	-	+	-	56	49	57	49
45	XXX	Offenbach	-	-	-	48	42	51	44
46-48	XXX	Offenbach	-	?	-	54	48	56	49
49-50	XXX	F-Oberrad	-	+	-	58	51	53	45

TZ 1=Tagschutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Zif. 1 FluglärmG
 TZ 2= Tag-Schutzzone 2 nach § 2 Abs. 2 Zif. 1 FluglärmG
 NZ= Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Zif. 1 a) FluglärmG

4.2.5.1 Nach dem Planfeststellungsbeschluss voraussichtlicher Fluglärmschutz

Der Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 setzt keinerlei aktiven bzw. passiven Schallschutz für die Liegenschaften der Kläger bzw. die Außenbereiche fest. Er weist lediglich auf die gesetzlichen Ansprüche nach dem FluglärmG hin, die unter bestimmten Voraussetzungen gewährt werden.

Nach dem Fluglärmgesetz vom 7. Juni 2007 kommt allein passiver Schallschutz in Betracht. Dieser beinhaltet unter bestimmten Voraussetzungen einen Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach § 9 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG für in der Tagschutzzone 1 gelegene Wohngrundstücke. Nach § 9 Abs. 5 Satz 1 FluglärmG besteht ferner Anspruch auf eine Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenbereichs. Dies wird voraussichtlich die Kläger zu 1. - 8. in Flörsheim und die Kläger zu 16. und 17. in Nauheim betreffen. Unklar bleibt, ob auch die Kläger zu 19. und 20. sowie die Kläger zu 34. und 35. dieser Regelung unterfallen werden.

Die Kläger eines in der Nachtschutzzone gelegenen Grundstücks erhalten nach § 9 Abs. 2 Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet, soweit bei der Festsetzung des Lärmschutzbereiches schutzbedürftiger Einrichtungen oder Wohnungen errichtet sind oder die Errichtung von solchen baulichen Anlagen zulässig ist. Da Anspruch bezieht sich auf solche Räume, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden. Bei zivilen Flugplätzen im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 2 beinhaltet der Aufwendungsersatz auch den Einbau von Belüftungseinrichtungen nach Maßgabe der Absätze 3 und 4 und des § 10. Von der Nachtschutzzone werden wiederum die Flörsheimer Kläger sowie die Kläger 19. und 20. in Nauheim umfasst sein. Ob weitere Kläger, wie z.B. die Kläger 16. und 18. aus Nauheim oder die Kläger 34. und 35. aus Kelsterbach von dieser Schutzzone umfasst sein werden, ist unklar.

Die Kläger zu 12) bis 15), 34. und 35. sowie zu 43. und 44. werden voraussichtlich in der Tagschutzzone 2 liegen. Unklar bleibt, ob noch weitere Klägergrundstücke von der Tagschutzzone 2 umfasst werden.

Für Wohngebäude, die in der Taglärmschutzzone 2 gelegen sind, gibt es nach dem FluglärmG keine Verpflichtung zum Ersatz der Aufwendungen für baulichen Schallschutz an bestehenden Wohngebäuden, noch eine Entschädigung für den Außenbereich. Die Errichtung von Wohngebäuden ist nach § 6 FluglärmG nur zulässig, sofern sie denen nach § 7 festgesetzten Schallschutzanforderungen genügen. Dies bedeutet, dass die Kläger ihren Schutz vor den Fluglärmauswirkungen selbst zu finanzieren haben. Eine Rechtsverordnung nach § 7 ist seitens der Bundesregierung bislang nicht erlassen worden. Der Planfeststellungsbeschluss sieht keinen Ersatzanspruch für Aufwendungen für baulichen Schallschutz vor, die aus Anlass der Neuerrichtung, des Umbaus oder der Erweiterung von Wohngebäuden entstehen.

4.2.5.2 Vollständiger Abwägungsausfall

Der Planfeststellungsbeschluss sieht keinerlei Schallschutzmaßnahmen aktiver oder passiver Art vor, die zum Schutz vor Gefahren, Nachteilen und erheblichen Belästigungen vor Fluglärm geeignet wären. Das ist nicht kompatibel mit den Schutzziele, die der Beklagte für Wohnnutzungen für relevant hält. Weiter unterlässt der Beklagte eine Überprüfung der Angemessenheit der Schutzziele anhand des wissenschaftlichen Erkenntnisstandes.

Der Beklagte erkennt Handlungsbedarf über das FluglärmG hinaus, soweit die Werte der lärmmedizinischen Sachverständigen nicht durch das Fluglärmgesetz abgedeckt werden, PFB, S. 1012.

„Das in A II Anlage 1 dargestellte Maßnahmenkonzept der Vorhabens-trägerin zu Geräuscheinwirkungen ist durch die Novellierung des FluglärmG überholt (so auch die Vorhabensträgerin im Schreiben vom 10. September 2007). Die Lärmwerte des lärmmedizinischen Gutach-

tens könne jedoch im Rahmen der Abwägung gem. § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG ergänzend herangezogen werden, soweit sie zusätzliche Erkenntnisse über die Lärmwerte nach den §§ 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, 13 Abs. 1 FluglärmG hinaus vermitteln.“

Die voraussichtlichen Pegel an den vorgenannten Grundstücken führen zu erheblichen Betroffenheiten der Kläger, die durch die nach dem Fluglärmschutzgesetz vorgesehenen Maßnahmen nicht ausgeräumt werden.

Noch erheblich weitergehende Betroffenheiten ergeben sich aus dem Umstand, dass der Beklagter die Ergebnisse der RDF-Belastigungsstudie verkannt hat bzw. im Sinne der Beizuladenden bewusst mißinterpretiert hat.

Die Kläger haben Anspruch auf Schutz vor unzumutbaren Lärmwirkungen. Bei genauer Betrachtung ist das Schallschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses offenkundig rechtswidrig. Der Beklagter hat die Belange von ihm selbst als relevant erkannten Belange in vielerlei Hinsicht gar nicht, nur unzureichend oder fehlerhaft abgewogen.

Es wurde unterlassen, die selbst erkannten Betroffenheiten zu ermitteln bzw. wenn diese identifiziert werden konnten, zusätzliche Schutzmaßnahmen anzuordnen. Dies wird im Folgenden noch ausgeführt werden.

Hier ergeben sich bereits erhebliche Zweifel in Hinblick auf das Begründungserfordernis eines Verwaltungsaktes. Denn die einzelnen Teile der Planfeststellung, bestehend aus Verfügungsteil, Begründungsteil C mit der Ableitung der neben dem Fluglärmgesetz relevanten Werte auf Seite 1016 und die Würdigung der individuellen Betroffenheit in Teil C III unter Ziffer 20 auf Seite 2427 f. passen logisch nicht zusammen und weisen Widersprüche auf, die in keiner Weise aufgelöst werden. Die Planfeststellung ist daher widersprüchlich und im Ergebnis willkürlich. Dies zeigt sich schon daran, dass die Würdigung der individuellen Betroffenheiten, soweit sie nicht unmittelbar die Inanspruchnahme von Grundeigentum im Sinne des Entzuges bzw. der Belastung mit Rechten betrifft, sondern die Nutzbarkeit von Grundstücken infolge von Immissionsbelastungen, auf einer halben Seite abgehandelt wird.

Auf S. 2428 heißt es:

„Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche dieser Vorhabenswirkungen - soweit sie überhaupt rechtlich geschützte Belange betreffen – ermittelt. Sie werden im Rahmen der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon vergewissert und stellt – soweit erforderlich – durch die Festlegungen dieses Planfeststellungsbeschlusses sicher, dass die Folgen des Vorhabens für das Grundeigentum auf das vor dem Hintergrund der Vorhabensziele unumgängliche Maß beschränkt bleiben, was sowohl die Grundinanspruchnahme als auch die grundstücksbezogenen Auswirkungsfaktoren wie etwa die Immissionen betrifft. Verbleibende Belastungen sind als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums vor dem Hintergrund der festgestellten Gemeinwohlnützigkeit der Erweiterung des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main zumutbar.“

An keiner Stelle des Planfeststellungsbeschlusses werden jedoch die individuellen Betroffenheiten in Bezug auf einzelne Einwender bzw. die hier vertretenden Kläger, die umfangreiche Einwendungen zu den in den Jahren 2005 und 2007 offen gelegten Antragsunterlagen erhoben haben, gewürdigt. Es stellt daher lediglich eine Behauptung dar, dass die grundstücksbezogenen Auswirkungsfaktoren wie etwa die Immissionen mit dem ihnen zukommenden Gewicht in der Abwägung berücksichtigt wurden. Denn eine Auseinandersetzung mit den einzelnen Betroffenheiten erfolgt an keiner Stelle des Planfeststellungsbeschlusses.

Gemessen an den Kriterien des Bundesverwaltungsgerichts weist das Lärmschutzkonzept derart grundlegende Defizite auf, dass die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht gegeben ist.

Vorliegend geht es hier nicht nur darum, ob einzelne Liegenschaften, gemessen an dem Schutzkonzept, das eine Planfeststellungsbehörde oder die Rechtsprechung aufstellt, Ansprüche auf Schutzvorkehrungen haben, die noch nachträglich realisiert werden können. Vielmehr geht es darum, dass – selbst nach den vom Beklagten aufgestellten Schutzziele - kein schlüssiges Lärmschutzkonzept für die Wohnnutzungen der Kläger vorliegt. Deren besonderer Schutzbedarf wird nicht hinreichend betrachtet, sondern unter Hinweis auf das FluglärmG mit seinen gestuften Regelungen zum passiven Schallschutz abgetan.

Der Beklagte verletzt das Gebot fachplanerischer Abwägung für die Grundstücke der Kläger, soweit diese innerhalb der Lärmschutzbereiche liegen.

Nach § 4 Abs. 3 FluglärmG soll die Festsetzung der Lärmschutzbereiche vorgenommen werden, sobald die Genehmigung, die Planfeststellung oder die Plangenehmigung für die Anlegung oder die Erweiterung des Flugplatzes erteilt ist. Obwohl die Planfeststellung seit mehr als sechs Wochen vorliegt, ist nicht absehbar, wann die Festsetzung der Lärmschutzbereiche im Wege einer Rechtsverordnung erfolgt. Das Verfahren ist daher bereits mit einem erheblichen Rechtsfehler infiziert.

Die Kläger können nur vermuten und aufgrund der in der parallelen Akteneinsicht nach dem Umweltinformationsgesetz gewonnenen Erkenntnisse vorläufig ermitteln, ob ihre Grundstücke in den Lärmschutzbereichen des FluglärmG liegen. Hier ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die Berechnungen, die dem Beklagter zur Verfügung standen, trotz entsprechender Bezeichnung in den Verwaltungsvorgängen noch nicht die Rechenmethode der AzB 07 berücksichtigten, sondern allenfalls eine Rechnung mit einer modifizierten AzB-99 darstellt, die aber wesentliche Elemente, wie etwa das segmentierte Berechnungsverfahren der AzB 07 noch nicht enthält; vgl. auch Gutachten Kühner (Anlage 3).

Weder für den Beklagter noch für die Kläger ist also derzeit erkennbar, wo genau sich ihre Grundstücke befinden und ob diese in den künftigen Lärmschutzzonen des FluglärmG liegen.

Auch eine Betrachtung, ob die Schutzziele der Synopse durch das Maßnahmenkonzept des FluglärmG auch erreicht werden, hat er gar nicht erst vorgenommen. Weder ist – für die Kläger erkennbar – der genaue Außenpegel ermittelt worden, noch ist erkennbar, welche Anforderungen der passive Schallschutz erreichen muss. Denn die Rechtsverordnung nach § 7 FluglärmG ist noch gar nicht in Kraft. Die Kläger können im gegenwärtigen Zeitpunkt ihre Rechtsposition nicht bewerten. Weder wissen sie zuverlässig, welche Außenpegel erreicht werden, noch welchen baulichen Standard der passive Schallschutz (etwa welcher Dauerschallpegel und welcher Maximalpegel innen eingehalten werden muss) hat, der ihnen gegebenenfalls – nach erheblichem

Zeitablauf – zusteht. Die Belüftungsanforderungen für die Wohnungen sind gleichfalls unbekannt. Der Erlass der Verordnung verzögert sich bzw. die Arbeiten sind ausgesetzt.

Eine Betrachtung der konkreten Gebäudeverhältnisse vor Ort ist unterblieben.

Eine Übergangsregelung ist im Planfeststellungsbeschluss nicht vorgesehen.

Das bedeutet im Ergebnis zweierlei: Eine Abwägung durch den Beklagter hat hier gar nicht stattfinden können, da ihm das Abwägungsmaterial mangels Ermittlung nicht hinreichend bekannt war. Soweit vorläufige Abschätzungen vorliegen, sind diese rechtlich völlig unverbindlich und – überdies – für die Kläger nicht nachvollziehbar. Die qualitative und die zeitliche Erreichung der Ziele des Schutzkonzepts des Beklagten sind völlig offen.

Das Recht auf fehlerfreie Abwägung ist verletzt, weil der Beklagter in unzutreffender Rechtsauffassung davon ausgeht, dass der Schutz aller Grundstücke bzw. Wohnnutzungen ausreichend ist, soweit diese in einer Tagschutzzone oder einer Nachtschutzzone nach dem FluglärmG liegen und eine weitergehende Abwägung im Rahmen der planerischen Problembewältigung verneint.

4.2.5.3 Unzureichendes Schutzkonzept für den Tag

Die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Regelungen zum Schallschutz führen zur Rechtsverletzung bei den Klägern. Das gilt sowohl für die Kläger, deren Grundstücke außerhalb einer der Tagschutzonen liegen als auch für die Kläger, deren Grundstücke innerhalb einer der Tagschutzonen liegen.

4.2.5.3.1 Dauerschallpegel für den Tag

Die Stellungnahme des Büros FBB-Maschke zeigt, dass verschiedene Richt- und Grenzwerte für Tagesdauerschallpegel von der Tagschutzzone 1 nicht abgedeckt werden; vgl. Stellungnahme FBB Maschke, Tabelle 2, S. 16 – Anlage 2.

Tabelle 3: Richt- und Grenzwerte für Tages-Dauerschallpegel im PFB nach Pegelwerten geordnet.

L _{Aeq} [dB(A)]	Art	Tag	AzB	* Pegel- diffe- renz	Schutzziel	Schutz- bezug
≥ 75	PRW	24 h	99	—	Hörschaden	außen
≥ 70	RW	16 h	99	—	Übernahmeanspruch (Wohnen, Gewerbe, Ge- samtlärm)	außen
≥ 65	PRW	16 h	99	—	Gesundheitsrisiko	außen
≥ 65	PRW	16 h	99	25dB	Schulen, Kitas	innen
≥ 62	PRW	16 h	99	—	Erhebliche Belästigung	außen
≥ 61	PRW	16 h	99	25dB	Pflegeheime, Kranken- häuser, Mittagsruhe in Kitas	innen
≥ 60	PRW	16 h	99	15 dB	Kommunikationsstörung	innen
≥ 60	GW	16 h	07	—	Tag-Schutzzone 1	außen
≥ 59	PRW	16 h	99	—	Kommunikationsstörung	außen
≥ 57	PRW	16 h	99	—	Erholung	außen
≥ 55	PRW	16 h	99	15 dB	Schulen, Kindergärten, Gewerbe	innen
≥ 55	GW	16 h	07	—	Tag-Schutzzone 2	außen
≥ 51	PRW	16 h	99	15 dB	Pflegeheime	innen
≥ 50	RW	16 h	99	—	Betroffenheit Bevölkerung	außen

*) Angegeben ist die Pegeldifferenz $L_{\text{außen}} - L_{\text{innen}}$.

Wie aus der Tabelle 3 ersichtlich ist, werden vier Tagesdauerschallpegelkonturen von der Tag Schutzzone 1 nicht abgedeckt. Das sind die Kommunikation außen, Erholung außen, Schulen, Kindergärten, Gewerbe innen sowie Pflegeheime innen (jeweils mit gekipptem Fenster). Zwei dieser Konturen sind für die hier vertretenen Kläger relevant. Es handelt sich um die Kommunikationsstörung außen und die Erholung außen. Die Planfeststellungsbehörde sieht den Richtwert zur Vermeidung von Kommunikationsstörungen (59 dB(A)) als „faktisch“ abgedeckt an, da die Tagschutzzone 1 nach AzB 07 berechnet wurde. Für die verbleibenden Tages-Dauerschallpegel sind folglich zur Überprüfung der Betroffenheit eigenständige Konturen heranzuziehen, da die Tag-

Schutzzone 2 des FluglärmG keine Anforderungen an den Schallschutz bei bestehenden Wohnungen oder schutzbedürftigen Einrichtungen vorsieht.

Die übrigen Werte für schutzbedürftige Einrichtungen können immer dann relevant werden, wenn Kläger aus individuellen Gründen in gleicher Weise schutzwürdig sind, wie die Bewohner bzw. Nutzer von Pflegeheimen bzw. Schulen oder Kitas.

Betrachtet man die Konturen, die oberhalb der Tagschutzzone 1 liegen, also größer als - oder auch gleich - 60 dB(A) sind, ist es ein Irrtum, zu glauben die Schutzziele seien durch die Lage innerhalb der Tagschutzzone 1, hinreichend abgedeckt. Der Hörschaden außen, das Gesundheitsrisiko außen, die erhebliche Belästigung außen und die Kommunikation innen bei gekippten Fenster werden durch das FluglärmG nicht abgedeckt. Das die Lage innerhalb der Tagschutzzone 1 keinerlei Schutzanordnungen für den Außenbereich vorsieht, sind die Schutzziele mit Schutzbezug außen nicht abgedeckt. Für die Kommunikation bei gekipptem Fenster bzw. auch die Kommunikation bei geschlossenem Fenster gilt, dass ein gedämmtes Fenster kein Ersatz für ein gekipptes Fenster ist. Ohnehin gibt es den Anspruch auf passiven Schallschutz nur unmittelbar, wenn bereits 65 dB(A) erreicht sind. Das heißt im Bereich von 60 bis 64,9 dB(A) besteht eine Schutzlücke. Im Übrigen ist es auch nicht zumutbar, häusliche Kommunikation in „gehobener Qualität“ während des Tages nur bei geschlossenem Fenster durchführen zu können und im daher auf Stoßlüftung verwiesen zu werden.

4.2.5.3.2 Tages-Maximalschallpegel bzw. Tages-NAT-Werte

Die Stellungnahme des Büros FBB-Maschke zeigt, dass verschiedene Richt- und Grenzwerte für Tages-Maximalschallpegel bzw. Tages-NAT-Werte von der Tagschutzzone 1 nicht automatisch abgedeckt werden; vgl. Stellungnahme FBB Maschke, Tabelle 2, S. 16, Tabelle 3, S. 17 – Anlage 2

Tabelle 4: Richt- und Grenzwerte für Tages-Maximalschallpegel bzw. Tages-NAT-Werte im PFB nach Pegelschwellen geordnet.

L _{max} / NAT [dB(A)]	Art	Std.	AzB	mög- lich ab ca. L _{Aeq} *	Pe- gel- diffe- renz	Schutzziel	Schutz bezug
≥ 95	PRW	24 h	99	57	—	Hörschaden	außen
≥25 x 90	PRW	16 h	99	66	—	Gesundheitsrisiko	außen
≥25 x 76	PRW	16 h	99	53	25dB	Pflegeheime	innen
≥25 x 70	PRW	16 h	99	48	25dB	Schulen, Kitas	innen
≥25 x 66	PRW	16 h	99	44	15 dB	Pflegeheime	innen

*) Abgeschätzt nach DIN 45643 mit $t_{10} = 30s$ bis 70dB(A); 25s bis 80dB(A); 20s bis 90dB(A); 15s über 90dB(A).

Die Tabelle 4 verdeutlicht, dass vier Maximalpegelkonturen durch die Tag-Schutzzone 1 des FluglärmG ($L_{eq,Tag} = 60$ dB(A)) nicht zwangsläufig abgedeckt werden. Für die hier vertretenen Kläger betrifft dies den Hörschaden außen, der ab einem L_{Aeq} von 57 dB(A) erreicht werden kann, da Einzelpegel auftreten können, die größer als 95 dB(A) sind. Hier ist zur Überprüfung der Betroffenheit eine eigenständige Kontur heranzuziehen.

Betrachtet man die Konturen die innerhalb der Kontur der Tagschutzzone 1 liegen, ist auch kein ausreichender Schutz vorhanden. Das Gesundheitsrisiko außen kann ab einem L_{Aeq} von 66 dB(A) auftreten, mithin innerhalb der Tagschutzzone 1. Ein Schutzanspruch wird aber nach dem Planfeststellungsbeschluss nicht auslöst, wenn die Pegelhäufigkeitskombination von 25x90 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

Die übrigen Werte für schutzbedürftige Einrichtungen können immer dann relevant werden, wenn Kläger aus individuellen Gründen in gleicher Weise schutzwürdig sind, wie die Bewohner bzw. Nutzer von Pflegeheimen bzw. Schulen oder Kitas.

4.2.5.4 Unzureichendes Schutzkonzept für die Nacht

Das Schutzkonzept für die Nacht ist abwägungsfehlerhaft, weil es unausgewogen ist. Das gilt sowohl für die Kläger, deren Grundstücke in der Nachtschutzzone liegen als auch für die Kläger, deren Grundstücke außerhalb bzw. knapp außerhalb der Nachtschutzzone liegen.

Der Beklagte zieht auch keine Konsequenzen daraus, dass er es für notwendig hält, bestimmte Schutzziele nach der 100/100 Regel zu beurteilen. Er folgt hier der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes, zieht aber keine Schlussfolgerungen. So heißt es im Planfeststellungsbeschluss auf Seite 974:

„Konsequent ist diese Berechnung nach der 100:100 Regelung allerdings für auf die Nacht bezogenen Pegel-Häufigkeitskriterien, denn so kann für jede Nacht unabhängig von der jeweiligen Betriebsrichtung gewährleistet sein, dass dem Maximalpegelkriterium genüge geschieht (vgl. BVerwGE 125, 116, 232 f.) und so dem durch § 29b Abs. 1 S.2 LuftVG besonders hervorgehobenen Schutz der Nachtruhe Rechnung getragen werden.“

4.2.5.4.1 Nacht-Dauerschallpegel

Die Ausführungen des Sachverständigen Dr. Maschke zeigen, dass die für den Beklagten relevanten Nachtdauerschallpegel nur zum Teil durch die Nachtschutzzone erfasst werden, vgl. FBB-Maschke, Tabelle 4, S. 17, Anlage 2.

Tabelle 5: Richt- und Grenzwerte für Nacht-Dauerschallpegel im PFB nach Pegelwerten geordnet.

L _{Aeq} [dB(A)]	Art	Nacht	AzB	* Pegel- differenz	Schutzziel	Schutz bezug
≥ 60	RW	16 h	99	—	Übernahme Gesamtlärm (Wohnen) möglich	außen
≥ 57	PRW	8 h	99	15 dB	Pflegeheime	innen
≥ 55	PRW	8 h	99	25dB	Krankenhäuser	innen
≥ 53	GW	8 h	07	—	Nacht-Schutzzone	außen
≥ 53	PRW	8 h	99	25dB	Pflegeheime	innen
≥ 50 ≥ 47	PRW	3 h 5 h	99	15 dB	Schlafstörungen (Umhül- lende Kontur)	innen
≥ 45	PRW	8 h	99	—	Betroffenheit Bevölkerung	außen

*) Angegeben ist die Pegeldifferenz $L_{\text{außen}} - L_{\text{innen}}$.

Die Tabelle 5 zeigt, dass durch die Nacht-Schutzzone des FluglärmG ($L_{eq,Nacht} = 53 \text{ dB(A)}$) zwei Nacht-Dauerschallpegel nicht abgedeckt werden. Für die Kläger relevant sind die präventiven Richtwerte für Schlafstörungen, bezogen auf die Kontur der Umhüllenden aus 50 dB(A) (3h) und 47 dBb(A) (5h). Für diese Richtwerte sind zur Überprüfung der Betroffenheit eigenständige Konturen zu berechnen.

Die übrigen Werte für schutzbedürftige Einrichtungen können immer dann relevant werden, wenn Kläger aus individuellen Gründen in gleicher Weise schutzwürdig sind, wie die Bewohner bzw. Nutzer von Pflegeheimen bzw. Schulen oder Kitas.

4.2.5.4.2 Nächtliche NAT-Werte

Die Ausführungen des Sachverständigen zeigen, dass die vom Beklagten für relevant gehaltenen NAT-Konturen keineswegs durch die Nachtschutzzone 1 des FluglärmG abgedeckt werden; vgl. Tabelle 5, S. 18 nach FBB-Maschke, Anlage 2.

Tabelle 6: Richt- und Grenzwerte für nächtliche NAT-Werte im PFB nach Pegelschwellen geordnet.

L_{\max} / NAT [dB(A)]	Art NAT	Std	AzB	mög- lich ab ca. L_{Aeq}^*	Pegel- diffe- renz #	Schutzziel	Schutz- bezug
≥6 x 72	GW	8 h	07	45	—	Nacht-Schutzzone	außen
≥8 x 71 ≥5 x 68	PRW	3 h 5 h	99	49	15dB	Schlafstörungen (Umhüllende Kont.)	innen
≥13 x 70	PRW	8 h	99	50	25dB	Pflegeheime	innen
≥5 x 68	PRW	5 h	99	45	15dB	Schlafstörungen	innen
≥13 x 65	PRW	8 h	99	45	25dB	Krankenhaus	innen
≥13 x 60	PRW	8 h	99	40	15dB	Pflegeheime	innen

*) Abgeschätzt nach DIN 45643 mit $t_{10} = 30s$ bis 70dB(A); 25s bis 80dB(A); 20s bis 90dB(A); 15s über 90dB(A).

*) Angegeben ist die Pegeldifferenz $L_{\text{außen}} - L_{\text{innen}}$.

Aus der Tabelle 6 ist zu entnehmen, dass keine der fünf NAT-Konturen zwangsläufig durch die Nacht-Schutzzone 1 des FluglärmG ($L_{A\max} = 6 \times 57$ dB(A)) innen abgedeckt wird. Für die Kläger relevant sind die Schlafstörungen betreffenden Konturen von 8×71 dB(A) und 5×68 dB(A) und die einzelne Kontur aus 5×68 dB(A). Bei gekipptem Fenster können diese Konturen außerhalb der Nachtschutzzone erreicht oder überschritten werden. Für diese Richtwerte sind zur Überprüfung der Betroffenheit eigenständige Konturen heranzuziehen. Soweit die Kläger innerhalb dieser Konturen liegen, sind sie darauf angewiesen, bei geschlossenem Fenster, mithin ohne ausreichende Belüftung, zu schlafen, um vor flugbetriebsbedingten Schlafstörungen geschützt zu sein. Weder werden die betreffenden Konturen ermittelt, noch wird über diese erhebliche Einschränkung der Lebensführung für die Kläger bzw. Betroffenen eine Abwägungsentscheidung getroffen. Diese müssen entweder mit Schlafstörungen leben oder aber ohne ausreichende Sauerstoffversorgung schlafen.

Die übrigen Werte für schutzbedürftige Einrichtungen können immer dann relevant werden, wenn Kläger aus individuellen Gründen in gleicher Weise schutzwürdig sind, wie die Bewohner bzw. Nutzer von Pflegeheimen bzw. Schulen oder Kitas.

4.2.5.4.3 Schutzkonzept Flughafen Leipzig nach DLR

In der Hauptsache wird zu vertiefen sein, ob das Schutzkonzept überhaupt ausreichend ist, selbst wenn es widerspruchsfrei angewendet worden wäre. Der Sachverständige Maschke führt auf S. 32 seiner Stellungnahme (Anlage 2) aus, dass der Beklagter den Ansatz der DLR-Studie (Aufweckpotenzial) mit der Begründung verwirft, dass der Ansatz im Gutachten G 12.1 durch die Ausweisung der Nachtschutzzone im FluglärmG bestätigt wird (PFB S. 1019). Der Beklagter verkennt, dass es vorliegend nicht um die Ausweisung einer Nachtschutzzone geht, sondern um die Ausübung planerischen Ermessens in Bezug auf einen konkreten Standort, nämlich den Flughafen Frankfurt am Main. Dabei sind die Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG nach § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG zu beachten. Sie ersetzen jedoch keine fachplanerische Abwägung.

Es fehlt an einer Begründung, weshalb der modernere Ansatz des DLR-Schutzkonzepts, wie er in jüngeren Planfeststellungsbeschlüssen angewandt wurde, verworfen wurde. Das zwischenzeitliche Inkrafttreten des FluglärmG ist dafür keine Begründung.

4.2.5.4.4 Kommunales Lärmschutzkonzept (Aufweckpotential)

Weiter haben die Kläger in ihren Einwendungen, insbesondere für den Nachtschutz, auf das kommunale Lärmschutzkonzept verwiesen, das mit seinem Konzept des nächtlichen Aufweckpotentials einen ähnlichen Ansatz verfolgt, indem jedem Flugereignis ein bestimmtes Aufweckpotential zugeordnet wird. Die Anwendung von NAT-Werte verkennt die Situation in Frankfurt völlig, da diese nicht von wenigen nächtlichen Flugereignissen mit großer Pegelhöhe geprägt ist, sondern von einer Vielzahl nächtlicher Flugbewegungen – im Jahresmittel 150 Nachtflügen zuzüglich der außerplanmäßigen Flüge - mit unter-

schiedlich hohen Maximalpegeln, die in dem Ballungsraum erreicht werden können.

4.2.5.5 Betroffenheit der Kläger

Die Betroffenheit der Kläger wurde unter 4.2.5 in Tabelle 2 dargestellt.

Nach überschlägiger Betrachtung und aufgrund der Aussagen von Sachverständigen darf zumindest 1 dB(A) auf den Pegel der AzB-99 aufgeschlagen werden, in Bereichen mit Kurvenflügen auch 3 dB(A). Der Beklagter hat sich über die Unsicherheiten, die daraus resultieren, dass der genaue Wert für die Grundstücke nicht ermittelt wurde bzw. vorgeblich nicht ermittelt werden konnten, da das untergesetzliche Regelwerk des FluglärmG nicht verabschiedet ist, keine Gedanken gemacht und ergänzende Überlegungen in der Abwägung nicht angestellt. Er sieht das Schutzniveau des FluglärmG als ausreichend an, ohne die tatsächliche Belastung zur ermitteln.

Die Tagschutzzzone 1 gewährt den Klägern Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für baulichen Schallschutz für bestehende Wohngebäude. Hier ist es nicht ausreichend, dass die Aufwendungen unter Umständen nur zeitlich verzögert erstattet werden. Das ist der Fall, soweit an den Grundstücken der Kläger ein Leq von 65 dB(A) noch nicht erreicht wird.

Nach § 9 Abs. 1 Satz 4 entsteht der Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs, wenn bei der Festsetzung bereits ein äquivalenter Dauerschallpegel von 65 dB(A) erreicht ist, der mithin bereits 5 dB(A) über der für die Ausweisung des Lärmschutzbereiches der Tagesschutzzzone 1 maßgeblichen Wertes von 60 dB(A) liegt. Ansonsten entsteht der Anspruch analog entsprechend § 9 Abs. 1 Satz 2 des FluglärmG mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs.

Das Schutzgut Kommunikation wird vom FluglärmG überhaupt nicht erfasst. Es handelt sich um ein reines Entschädigungsgesetz. Die ungestörte Kommu-

nikation ist Teil eines grundeigentumsbezogenen Lärmschutzes. Die Gewährleistung einer durch Verkehrslärm nicht erheblich beeinträchtigten Grundstücksnutzung schließt daher auch die Beeinträchtigung der personenbezogenen Rechtsgüter des Art. 2 Abs. 2 GG aus. Mit der bloßen Vermeidung von gesundheitsgefährdendem Lärm kann es mithin in dieser Sicht nicht sein Bewenden haben, vgl. Peter Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, ZfL 2007, S. 243, 244.

Eine Entschädigung für baulichen Schallschutz für in der Tagschutzzone 1 gelegene Grundstücke der Kläger reicht hier nicht aus. Es fehlen auch Erwägungen zu der Frage, bis zu welcher Größenordnung eine Schalldämmung noch sinnvoll und machbar ist bzw. ab wann die Nachteile überwiegen, da die Wahrnehmung von Geräuschen im Freien nicht mehr möglich ist und eine Situation der Isolation entsteht.

Dem entsprechend hätte im Planfeststellungsbeschluss eine differenziertere Betrachtung der Grundstücke der Kläger stattfinden müssen.

Auch eine Stoßlüftung in der Nacht außerhalb der Nachtschutzzone bzw. eine Lüftungseinrichtung (soweit darauf innerhalb der Nachtschutzzone Anspruch besteht) ist nicht ausreichend. Dagegen sprechen vor allem lufthygienische Gründe, insbesondere in Schlafräumen. In den Einwendungen der Kläger wurde bereits ausgeführt, dass der Kohlendioxidgehalt in der Raumluft zu hoch sei und das so genannte Pettenkofer-Kriterium nicht eingehalten werde. Die DIN-1946 Teil 2 sei einzuhalten. Nachfolgende Veröffentlichung verdeutlicht die Innenraumluftproblematik bei geschlossenen Fenstern: R. Klinke., O. Klinke, Schlafen bei geschlossenen Fenstern – ein angemessener Schutz vor Fluglärm? Hessisches Ärzteblatt 4/2005, S. 242 - 243

Im Folgenden werden bezüglich einiger Kläger die Konsequenzen aus dem mangelhaften Schutzkonzept dargelegt. Die vollständige Darlegung bezüglich der einzelnen Kläger bleibt der weiteren Klagebegründung vorbehalten.

4.2.5.5.1 Flörsheim am Main (Tagschutzzone 1, Nachtschutzzone)

Für die Kläger zu 1. bis 11. ergibt sich ein Gesundheitsrisiko auf Grund der Richt- und Grenzwerte, die der Planfeststellungsbeschluss für Tagesmaximalschallpegel bzw. Tages-NAT-Werte annimmt. Nach der Tabelle 3 auf S. 17 in der Stellungnahme von FBB-Maschke sind zwei Maximalpegelkonturen, die für die Kläger relevant sind, nicht durch das Schutzkonzept abgedeckt. Es handelt sich um die Kontur 25 x 90 dB(A), die den präventiven Richtwert für das Gesundheitsrisiko außen markiert. Nach den Ausführungen der Sachverständigen ist das Erreichen derartigen Konturen möglich ab einem LAeq von 66 dB(A). Der Kläger XXX erreicht bei Ostbetriebsrichtung bezogen auf die sechs verkehrsreichsten Monate einen Pegel von 66 dB(A). Die Klägerin XXX liegt bei gleicher Betriebsrichtung bei 68 dB(A).

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Kontur weder ermittelt noch hat sie sich damit auseinandergesetzt, was es heißt, innerhalb dieser Konturen während einer nicht unwesentlichen Teil des Jahres zu leben. Für die Kläger war bereits in der Erörterung vorgetragen worden, dass Betriebsrichtung und Risiken wie Bluthochdruck möglicherweise korrelieren. Hierzu verweisen wir auf die auch im Planfeststellungsbeschluss Auf S. 1020 6. Spiegelstrich erwähnte Studie von Dr. Kaltenbach/Aydin.

Bezogen auf die Tages-Dauerschallpegel für den Tag besteht ein Gesundheitsrisiko bei einer Kontur von größer als 65 bzw. gleich 65 dB(A). Auch hier wurde nicht ermittelt, ob die Kläger innerhalb dieser Konturen liegen. Bei Ostbetrieb liegen sie innerhalb der Kontur. Auch hier fehlt eine Auseinandersetzung, ob ein derartiges Gesundheitsrisiko zeitweilig von den Klägern hinzunehmen ist.

Die Kläger liegen weiter innerhalb der relevanten Dauerschallpegelkontur für die erhebliche Belästigung, da an ihren Grundstücken ein Dauerschallpegel von 62 dB(A) außen überschritten wird. Auch hier fehlen Ausführungen, ob eine erhebliche Belästigung der Kläger Schutzmaßnahmen hätte auslösen müssen.

Weiter fehlt auch ein Schutz der ungestörten Kommunikation bei gekippten Fenstern. Die Kläger liegen oberhalb der Dauerschallpegelkontur von 60

dB(A), erhalten jedoch voraussichtlich unmittelbar keinerlei Schutzmaßnahmen.

Auch die Annahme der Planfeststellungsbehörde, die Kommunikationsstörung außen bei einer Kontur von 59 dB(A) sei faktisch mit abgedeckt, geht fehl. Denn die Belegenheit der Grundstücke der Klägerin XXX und des Klägers XXX innerhalb der Tagschutzzone 1 führt bezogen auf die Kommunikation außen zu keinerlei Schutzmaßnahmen. Insofern ist auch hier ein Abwägungsausfall festzustellen.

Bezogen auf die Nacht ist festzustellen, dass die NAT-Konturen von 8 x 71 dB(A) bzw. 5 x 68 dB(A) sowie von 5 x 68 dB(A) nicht durch die Nachtschutzzone 1 abgedeckt sind. Für den Kläger XXX, bei dem bei Ostbetrieb nächtliche Dauerschallpegel von 57 dB(A) erreicht werden, gilt nach den Aussagen des Sachverständigen, dass diese Pegel bereits ab einem LAeq von 49 dB(A) bzw. 45 dB(A) erreicht werden können. Insofern gilt auch hier, dass die Betroffenheiten nicht gesondert ermittelt wurden. Die Klägerin XXX erreicht bei Ostbetrieb Dauerschallpegel von 59 dB(A). Auch hier ist es wahrscheinlich, dass Schlafstörungen ab einem LAeq von 49 dB(A) bzw. ab 45 dB(A) (5 x 68dB(A)) auftreten können. Es wurde jedoch unterlassen, diese Konturen zu ermitteln bzw. für den Fall, dass sie erreicht werden, Schutzmaßnahmen anzuordnen, damit die betreffenden Pegelhäufigkeiten in der Nacht möglichst nicht erreicht werden.

Für die Nachtdauerschallpegel gilt, dass Schlafstörungen in Bezug auf die umhüllende Kontur für die so genannte geteilte Nacht von 50 dB(A) (3h) bzw. 47 dB(A) (5h) nicht abgedeckt sind. Für die Kläger in Flörsheim wurden diese Konturen nicht ermittelt. Gleichwohl erhalten sie durch die Lage in der Nachtschutzzone 1 voraussichtlich nicht unmittelbar einen Anspruch auf passiven Schallschutz, sondern erst wenn ihre Grundstücke innerhalb einer Kontur von 58 dB(A) bezogen auf das gesamte Jahr mit einer Abweichung von 3 Sigma liegen (Realverteilung).

Für die Kläger zu 6. bis 11. gelten die Ausführungen in gleicher Weise. Die Kläger zu 6. bis 11. sind bei Ostbetrieb einem Leq von 67 dB(A) tags ausgesetzt, in der Nacht einem Leq von 58 dB(A). Die Kläger haben vier minderjährige Kinder und nutzen daher auch den Außenbereich ihres Grundstücks sehr stark. Auch hier besteht ein Gesundheitsrisiko außen bei Ostbetrieb. Dies ist von besonderer Bedeutung, da der Eheleute Kinder haben, die aufgrund dieser Eigenschaft besonderen Schutz verdienen.

Die Kläger zu 6. bis 11. liegen neben der Klägerin zu 1. bei Ostbetrieb tags innerhalb des Gebietes mit einer der größten Lärmzunahme überhaupt, nämlich von 15 dB(A). Gegenwärtig (Stand: 2005) beträgt die Belastung bei der Klägerin zu 1. bei Ostbetrieb 53 dB (A), bei den Klägern zu 6. bis 11. bei 52 dB(A). In der Nacht steigen die Lärmwerte bei Ostbetrieb gegenüber dem Jahr 2005 um 11 dB(A) von 48 auf 59 dB(A) für die Klägerin zu 1. bzw. von 47 auf 58 dB(A) für die Kläger zu 6. bis 11). Die Werte wurden gleichfalls den vorzitierten im Internet eingestellten Lärmkarten entnommen.

Die Kläger zu 6. bis 11. sind aufgrund der vorstehenden Ausführungen von Schlafstörungen in der Nacht betroffen. Denn an ihrem Grundstück wird bei Ostbetrieb ein Leq von 58 dB(A) erreicht, so dass die NAT-Konturen 8 x 71 bzw. 5 x 68 dB(A) erreicht werden können. Der Beklagte hält die Anwendung der 100/100 Regel bei nächtlichen Maximalpegeln für sinnvoll. Auch die für die nächtlichen Dauerschallpegel relevanten Konturen von 50 dB(A) bzw. 47 dB(A) können bei Ostbetrieb erreicht werden. Dies geht einher mit voraussichtlich keinerlei unmittelbaren Ansprüchen auf Schallschutz aufgrund der Lage in der Nachtschutzzone. Es geht hier um vier in der Entwicklung befindliche Kinder, die in ihrem Schutzbedarf nicht mit Erwachsenen gleichzusetzen sind.

Das Schallschutzkonzept ist vollkommen unausgewogen.

4.2.5.5.2 Nauheim (Tagschutzzone 1)

Für die Kläger zu 19. bis 22. deren Haus in der Tagschutzzone 1 liegt, wurde für den Tag das Gesundheitsrisiko außen außer acht gelassen, dass sich durch die Dauerschallpegelkontur von größer oder gleich 65 dB (A) ergibt. Die-

se markiert nach der Synopse den präventiven Richtwert für Gesundheitsschäden außen. Diese wird voraussichtlich nicht erreicht, da es bei Westbetrieb zu Isophonen von 63 dB (A) kommt. Dies gilt allerdings nur, wenn es bei 701.000 Flugbewegungen bleibt. Wird die Prognose überschritten oder werden die Flugrouten anders belegt, wird es zu höheren Belastungen für die Kläger kommen. Auch auf die Prognose bzw. die technisch maximale Kapazität von 900.000 Flugbewegungen wurde im Rahmen der von den Klägern erhobenen Einwendungen hingewiesen.

Weiter sind die Kläger zu 6. bis 11. bei Westbetrieb nach den Schutzziele des Beklagten erheblich belästigt, da sie eine Dauerschallpegelkontur von 63 dB (A) außen erreichen. Die erhebliche Belästigung außen beginnt nach dem Schutzkonzept des Beklagten ab einem L_{eq} von 62 dB(A) außen. Schutzmaßnahmen wurden hier gar nicht in Betracht gezogen, noch dagegen abgewogen.

Auch die Kommunikationsstörung außen von 59 dB (A) wird keinesfalls durch die Tagschutzzone 1 abgedeckt, da unmittelbar kein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, soweit am Grundstück der Kläger 65 dB (A) nicht bereits bei Inkrafttreten der Lärmschutzverordnung erreicht werden.

Auch Tages-Maximalschallpegel von 25 x 90 dB (A) können bei Überschreitung der Prognose innerhalb eines L_{Aeq} von 66 dB (A) ohne weiteres auftreten. Für den Fall des Überschreitens der Prognose sieht der Planfeststellungsbeschluss jedoch keinerlei Schutzkonzept vor. Es wird lediglich auf einen Auflagenvorbehalt verwiesen.

Die Kläger zu 19. bis 22. liegen offenbar unmittelbar außerhalb der Nachtschutzzone, soweit diese nach AzB-99 modifiziert berechnet wurde. Die Linie schneidet im Norden Nauheims die Autobahn A 67 und führt vermutlich knapp an der Spitze der nördlichen Bebauung Nauheims vorbei. Die genaue Betroffenheit des klägerischen Grundstücks ist mangels verbindlicher Lärmschutzbereiche nicht erkennbar. Sollten die Kläger zu 19. bis 22. auch bei Berechnung nach der AzB-07 außerhalb der Nachtschutzzone verbleiben, gilt für die Nachtdauerschallpegel, dass Schlafstörungen aufgrund der Umhüllenden der Konturen 50 dB (A) (3 h) bzw. 47 dB (A) (5 h) auftreten können. Denn bei Westbetrieb wird am Grundstück der Kläger eine Isophone von 52 dB (A) erreicht.

Für die nächtlichen Maximalpegel gilt, dass Schlafstörungen in der Umhüllenden der Konturen von 8 x 71 (3 h) bzw. 5 x 68 (5 h) möglich sind, wenn ein LAeq von 49 dB (A) erreicht wird. Zumindest bei Westbetrieb ist dies bei den Klägern mit einem Leq von 52 dB (A) der Fall. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Schönefeld-Urteil (BVerwGE 125, 116, 232 f.) sind die nächtlichen Maximalpegel nach der 100/100-Regel zu betrachten. Daher ist davon auszugehen, dass derartige Pegelhäufigkeitskombinationen am Grundstück der Kläger 19. und 20. auftreten. Das Gleiche gilt für die Kontur von 5 x 68 (5 h).

Etwas anderes ergibt sich auch nicht, wenn die Kläger zu 19. und 20. in der Nachtschutzzone liegen würden. Liegen die Kläger knapp innerhalb der Nachtschutzzone bzw. würden sie von dieser gestreift, griffe kein unmittelbarer Schutzanspruch, da voraussichtlich kein Leq von 58 dB(A) bei Realverteilung mit 3 Sigma erreicht wird. Erst dann gibt es nach § 9 Abs. 2 Satz 3 FluglärmG Aufwendungsersatz für bauliche Schallschutzmaßnahmen für Räume, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass am Grundstück der Kläger zu 19. und 20. bei Westbetrieb tags eine der höchsten Lärmzunahmen im Rhein-Main-Gebiet überhaupt von 10 dB(A) erreicht wird. Der Leq wird bei Westbetrieb gegenüber dem Jahr 2005 von 53 dB(A) auf 63 dB(A) zunehmen. Bei Ostbetrieb tags nimmt der Leq von 38 dB(A) auf 41 dB(A) zu, das immerhin noch einer Verdoppelung der Schallenergie entspricht. Eine gesonderte Würdigung dieser „Pegelsprünge“ durch den Beklagten unterbleibt.

Weiter liegt das Grundstück der Kläger zu 19. und 20. in unmittelbarer Nachbarschaft der Autobahn 67. Die erhebliche Vorbelastung durch landseitigen Verkehrslärm hätte eine Konfliktbetrachtung der unterschiedlich auf das Grundstück einwirkenden Lärmquellen erfordert. Gegenwärtig führt bereits eine Flugroute in geringer Höhe über die Siedlung der Kläger. Unmittelbar an das Wohnhaus der Kläger grenzt ein Freigelände mit einem von der Beizuladenden gesponserten Klangpfad (Route der Industriekultur). Eine großflächige Betrachtung der möglichen Konfliktorte ist jedoch trotz der Rügen der hier vertretenen Kläger und der Auffassung der Anhörungsbehörde der Beklagten unterblieben.

4.2.5.5.3 Rüsselsheim-Königstädten (Tagschutzzone 2)

Für die Kläger 13. bis 15. gilt, dass nach der Tabelle 3 auf S. 17 der Stellungnahme von FBB-Maschke (Anlage 2) Hörschäden aufgrund von Maximalpegeln größer 95 dB (A) außen ab einem LAeq von 57 dB (A) nicht mehr auszuschließen sind. Dieser Leq wird für die Kläger XXX bei Westbetriebsrichtung erreicht.

Betrachtet man die Tagesdauerschallpegel, wird der präventive Richtwert von 55 dB (A) für die Vermeidung von Kommunikationsstörungen bei Westbetriebsrichtung überschritten. Das Wohnhaus der Kläger liegt in der Tagschutzzone 2. Dies bedeutet aber nicht, dass hier die Gewährleistung der ungestörten entsprechend abgedeckt wäre, denn bei gekipptem Fenster wird ein Innenraumpegel von 40 dB (A) nicht mehr eingehalten werden können.

Für die nächtlichen Dauerschallpegel ergeben sich nach dem Schutzkonzept der Beizuladenden keine Betroffenheiten. Dies gilt jedenfalls sofern die Werte für die Nacht von 42 dB (A) bei Westbetrieb bzw. 40 dB (A) bei Ostbetrieb zutreffen und nicht etwa durch eine Überschreitung der Prognose wesentlich darüber liegen.

Für die nächtlichen NAT-Werte gilt, dass aller Voraussicht nach die Konturen nicht erreicht oder überschritten werden.

Für die Kläger 13. bis 15. bleibt es daher dabei, dass vor allem das Schutzziel Kommunikation nicht durch die Lage in der Tagschutzzone 2 abgedeckt wird.

Da bei Westbetrieb am Tage bereits eine Kontur von 57 dB (A) erreicht wird, ist weiter fraglich, ob das Schutzziel Erholung außen noch eingehalten werden kann.

Bei Westbetrieb tags ist im Jahr 2020 eine der höchsten Lärmzunahmen im Rhein-Main-Gebiet im Vergleich zum Zustand im Jahr 2005 festzustellen, nämlich eine Zunahme um 14 dB(A) von 43 dB(A) im Jahr 2005 auf 57 dB(A) im Jahr 2020.

Der Beklagte würdigt dieses Ausmaß an Lärmzunahme in seinem Planfeststellungsbeschluss jedoch in keiner Weise.

4.2.5.5.4 Offenbach am Main (Tagschutzzone 2)

Für die Kläger 43. und 44. aus Offenbach gilt, dass sie mit einem Leq von 57 dB(A) bei Westbetrieb innerhalb der Kontur liegen, ab der Hörschäden außen auftreten können. Dieses Schutzziel ist durch die Lage in der Tagschutzzone 2 nicht abgedeckt.

Für die Tagesdauerschallpegel gilt, dass bei gekipptem Fenster eine Kommunikationsstörung innen eintritt. Dies gilt auch für den Ostbetrieb, der noch einen Leq von 55 dB(A) erreicht. Höchst zweifelhaft ist, ob das Schutzziel für Erholung außen von 57 dB (A) bei Westbetrieb noch eingehalten werden kann.

Für die nächtlichen Maximalpegel gilt, dass sowohl bei West- und wie bei Ostbetrieb Schlafstörungen auftreten können, da dann jeweils ein Leq von 49 dB (A) erreicht wird. Mithin können Pegelhäufigkeiten von 8 x 71 dB(A) (3h) und 5 x 68 dB (A) (5 h) bzw. ausschließlich 5 x 68 (5h) auftreten. Die Kläger liegen voraussichtlich außerhalb der Nachtschutzzone. Für die nächtlichen Dauerschallpegel kann zumindest eine Kontur von 47 dB (A) (5h) bei Ost- und Westbetrieb erreicht werden. In der Folge treten Schlafstörungen auf. Auch dieser Umstand führt zu keiner Berücksichtigung im Schallschutzkonzept.

Für die Kläger zu 46. bis 48. ist aufgrund der unsicheren Rechenverfahren nicht erkennbar, ob die Kläger möglicherweise noch der Tagschutzzone 2 liegen, wenn nach der AzB-07 gerechnet würde. Die Kommunikation im Innenraum bei gekipptem Fenster ist nicht ausreichend gewährleistet. Auch Hörschäden können ab einem Laeq von 57 dB (A) auftreten.

Für die Nacht gilt bei einem Leq von 56 dB (A) bei Westbetriebsrichtung bzw. von 48 dB (A) bei Ostbetriebsrichtung, dass zumindest bei Westbetriebsrichtung Schlafstörungen bei gekippten Fenstern auftreten können, da die Lärmkonturen betreffend die geteilte Nacht von 8 x 71 bzw. 5 x 68 erreicht werden können. Weiter ist es auch möglich, dass die Einzelkontur 5 x 68 in der Nacht überschritten wird. Ungeachtet dessen hat der Beklagter kein ergänzendes Schallschutzgebiet ausgewiesen, was über die Konturen der künftigen Lärm-schutzbereiche nach dem Fluglärmschutzgesetz hinausgeht.

4.2.5.5.5 Kelsterbach (Tagschutzzone 2)

Für die Kläger zu 34. und 35. aus Kelsterbach gilt in gleicher Weise das für die Kläger aus Rüsselsheim-Königstädten und Offenbach Ausgeführte. Aufgrund der zu erwartenden Pegel wird es zu Kommunikationsstörungen bei gekipptem Fenster kommen, die Erholung außen ist ab einem LAeq von 57 dB (A), wie er bei den Klägern zu 34. und 35. bei Westbetriebsrichtung auftritt, zumindest zeitweilig nicht mehr gegeben. Auch bei Ostbetriebsrichtung beträgt der Leq immer noch 55 dB (A). Trotzdem wurde auch aufgrund der vorhandenen Rechenunsicherheiten keinerlei ergänzender Schallschutz in Erwägung gezogen. Für die Kläger zu 34. und 35. ist besonders hervorzuheben, dass diese vom Bodenschall des Flughafens sowie von den nächtlichen Triebwerksprobeläufen zusätzlich betroffen werden.

In der Nacht wird es zu Schlafstörungen kommen, da die entsprechenden Pegel-Häufigkeiten ab einem LAeq von 49 dB (A) bzw. 45 dB (A) erreicht werden können. Bei den Klägern zu 34. und 35. beträgt der nächtliche Leq 51 dB (A) bei Westbetriebsrichtung und 50 dB (A) bei Ostbetriebsrichtung. Den Klägern ist nicht erkennbar, ob sie möglicherweise noch in die Nachtschutzzone rutschen, denn die betreffenden Werte sind nahe an den 53 dB (A). Die Kläger sind auch knapp außerhalb der Tagschutzzone 1. Die Konturen verlaufen in diesem Bereich sehr nahe beieinander. Das bedeutet, dass die Pegeldifferenzen innerhalb eines kleinen Gebietes relativ groß sind. Es bestehen große Unsicherheiten.

4.2.5.5.6 Mörfelden-Walldorf (außerhalb der Schutzzonen)

Unterstellt man anspruchsvollere Schutzziele, wie sie von den Klägern vorgebracht wurden bzw. in der Literatur vertreten werden, kommt man zu dem Ergebnis, dass auch außerhalb der Schutzzonen des Fluglärms Gesetzes Handlungsbedarf für die Liegenschaften der Kläger besteht. Das gilt insbesondere für die Grundstücke, die Dauerschallpegeln von 50 dB(A) und mehr am Tage ausgesetzt sind.

Hier ist hervorzuheben, dass nach der RDF-Belästigungsstudie unter Zugrundelegung der Realverteilung bereits bei Pegeln von mehr als 50-52,5 dB(A) von einer erheblichen Belästigung auszugehen ist.

Das Schallschutzkonzept ist nicht nur inkonsistent und in sich widersprüchlich, sondern die Schutzziele, sind nicht ausreichend.

Die Kläger zu 25. bis 28. liegen voraussichtlich außerhalb der Schutzbereiche nach dem Fluglärmschutzgesetz. Es ist durchaus denkbar, dass sie in die Tagschutzzone 2 gelangen. Das würde bedeuten, dass sie bezogen auf den Tagesdauerschallpegel Kommunikationsstörungen bei gekipptem Fenster schutzlos hinnehmen müssen.

Für Kommunikationsstörungen ist der Dauerschallpegel jedoch ohnehin ungeeignet. Ungeachtet dessen wurde für erheblich belastete Grundstücke außerhalb der Tagschutzzone 2 nach dem FluglärmG nicht untersucht, ob ergänzende Schutzziele eingehalten werden müssen. Denn für die Kommunikationstongüte ist auch nach neuerer Auffassung der Beizuladenden der Maximalpegel und die dadurch bedingte Störwirkung heranzuziehen. Weiter werden für Kommunikation nach neuem wissenschaftlichen Kenntnisstand auch Werte herangezogen, die unterhalb einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) innen liegen.

Die nächtlichen Konturen von 50 dB (A) bei Westbetrieb bzw. 48 dB (A) bei Ostbetrieb am Grundstück der Kläger XXX/Groeneveld stellen hinreichend sicher, dass es zu Schlafstörungen kommt, da Pegelhäufigkeiten von 5 x 68 (5 h) ab einem Dauerschallpegel von 45 dB (A) (LAeq) auftreten können. Auch die Umhüllende der Konturen von 8 x 71 bzw. 5 x 68 werden ab einem LAeq von 49 dB (A) überschritten. Dieses ist bei Westbetriebsrichtung der Fall. Verändern sich die Berechnungen, wird dies möglicherweise auch bei Ostbetrieb der Fall sein. Bezogen auf die nächtlichen Dauerschallpegel werden bei gekipptem Fenster Schlafstörungen auftreten, da die Konturen von 50 dB (A) (3h) und 47 dB (A) (5h) bei Ost- und Westbetrieb erreicht werden.

Ungeachtet dessen werden die Kläger zu 25. bis 28. nicht in ergänzendes Nachtschutzgebiet aufgenommen.

4.2.5.5.7 Offenbach am Main, OT Rumpenheim

Für die Kläger 41. und 42. ist hervorzuheben, dass es in Offenbach-Rumpenheim zu erheblichen Lärmzunahmen gegenüber 2005 kommt. Der im Jahr 2005 relativ gering belastete Ort wird im Jahr 2020 bei Westbetrieb am Grundstück der Kläger 41. und 42. eine Lärmzunahme um 6 dB(A) von 40 auf 46 dB(A) aufweisen. Die Belastung ist damit gleich hoch wie die Belastung bei Ostbetrieb im Jahr 2020, die gleichfalls 46 dB(A) betragen wird. Diese Belastung entspricht in etwa der Belastung im Jahr 2005 bei Ostbetrieb, die bereits 44 dB(A) beträgt. Während im Jahr 2005 bei Westbetrieb und 40dB(A) noch Erholungsphasen bzw. weitgehend fluglärmarme Phasen möglich sind, ist die Belastung im Jahr 2020 bei West- wie bei Ostbetrieb gleich hoch. Die gleichmäßige Verlärmung geringer belastete Gebiete wird durch die Beklagte weder ermittelt noch gewürdigt.

5. **Auswirkungsprognosen fehlerhaft**

Neben dem völlig unzureichenden Schallschutzkonzept leidet der Planfeststellungsbeschluss an einem offensichtlichen und erheblichen Abwägungsfehler im zentralen Punkt der Kapazitätsprognose und den sich bei höheren Kapazitätsausnutzungen en als 701.000 Flugbewegungen ergebenden Belastungen. Die von der Beizuladenen fehlerhaft ermittelten Fluglärmwirkungen wurden der Planung und dem Planfeststellungsbeschluss zugrundegelegt. Die Fluglärmwirkungen wurden anhand der von der Beizuladenden erstellten Luftverkehrsprognose berechnet. Diese Prognose ist offensichtlich unzutreffend bzw. nicht abschließend, wie weitere, dem Beklagten bekannte Prognosen derselben Gutachter belegen, die sich auf einen erheblichen längeren Prognosezeitraum beziehen.

Die technische Kapazität des Bahnsystems, sofern die geplante Landebahn gebaut wird, liegt – unstreitig – bei weitem höher als die prognostizierten 701.000 Flugbewegungen. Schon aus Rentabilitätsgründen wird die Beigeladene unternehmerische Strategien entwickeln müssen, um so viel wie möglich Flugverkehr an den Standort Frankfurt abzuwickeln.

Die Initiative Zukunft-Rhein-Main (ZRM) hat durch ein Gutachten nachgewiesen, dass einer realistischen Auswirkungsbetrachtung die auf dem Bahnsystem abwickelbaren Flugbewegungen (technisch planbare Kapazität) hätte zugrunde gelegt werden können und müssen. Das Gutachten wurde im Erörterungstermin vorgetragen und überreicht.

5.1 Fehlende Sachverhaltsermittlung bzgl. der weiteren Ermittlung nach 2020

Den Ermittlungen für die Auswirkungsprgnosen liegt das Datenerfassungssystem (DES), das den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen ist, zugrunde. Dieses wiederum wurde anhand der Luftverkehrsprognose (G8) ermittelt. Im Jahr 2020 wird danach mit einer Flugbewegungszahl von 701.000 gerechnet. In der Begründung zum Planfeststellungsbeschluss (Seite 1068) wird erläutert, das bei der Ermittlung der Lärmauswirkungen auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen abgestellt worden ist, dass im Prognosezeitraum 2020 zu erwarten sei. Unter Bezugnahme auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in der Entscheidung zu Berlin-Schönefeld (Urteil vom 16.03.2006. AZ. 4 A 1075/04, Juris, Rd.-Nr.: 343) führt der Beklagte lediglich aus, dass abstrakte Kapazitätserwägungen - wie die äußersten technischen Leistungsgrenzen eines Flughafens - nicht mit der für die Lärmbeurteilung maßgeblichen Verkehrsbelastung gleichgesetzt werden könnten.

Der Beklagte verkennt offensichtlich, dass die Einwender zu dem Sachverhalt „Ausbaubedingte Fluglärmauswirkungen des Flughafenstandortes Frankfurt Main“ nicht lediglich "abstrakte Kapazitätserwägungen" vorgetragen haben. Vielmehr wurde anhand konkreter Kriterien für jeden erkennbar dargestellt, dass das Flugverkehrsaufkommen am Frankfurter Flughafen, sofern die geplante Landebahn Nordwest gebaut und in Betrieb gehen wird, auch nach dem Jahr 2020 erheblich ansteigen und damit die Fluglärmbelastung weit höher sein wird, als dies von der Planfeststellungsbehörde dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt worden ist.

5.2 "Maximal technische Kapazität" und "technisch planbare Kapazität"

Zu Recht ist die Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts in den Verfahren, in denen es um den Neubau oder den Ausbau von Verkehrsflughäfen ging davon ausgegangen, dass die Fluglärmwirkungen nur anhand einer qualifizierten Luftverkehrsprognose zu ermitteln waren. Kriterien, die an eine solche Luftverkehrsprognose anzulegen sind, hat die Rechtssprechung entwickelt, vgl. BVerwG, Urteil v. 05.12.1986, 4 C 13/85 (Flughafen München II), bestätigt durch BVerwG, Beschluss v.16.07.2007, 4 B 71/06 (Flughafen Münster/Osnabrück).

Ein angemessener Planungshorizont, der danach zu ermitteln ist, ob ausreichende Basisdaten zur Verfügung stehen und weitere ordnungsgemäß ermittelte Daten und Kriterien, die letztendlich zu einer zukünftigen Einschätzung des Luftverkehrsaufkommens an einem konkreten Standort führen, erscheinen als logische Voraussetzung für eine angemessene Prognose, die den Fluglärmwirkungen zugrunde zu legen ist.

Entgegen den Annahmen des Planfeststellungsbeschlusses ist bereits heute absehbar, dass es über den prognostizierten Zeitpunkt zu einer Erhöhung des Flugbewegungsaufkommens kommen wird und dieses ohne weiteres auf dem dann vorhandenen Bahnsystem abgewickelt werden kann. Daher handelt es sich nicht um "bloß theoretische denkbare Beeinträchtigungen". Der Kläger macht vielmehr geltend, dass entgegen der gutachterlichen Bewertung der Beizuladenden, dem der Beklagte gefolgt ist, die Fluglärmwirkungen anhand der "technisch planbaren Kapazität" hätten ermittelt werden müssen.

Nach allen derzeit vorliegenden Prognosen wird das Luftverkehrsaufkommen auch nach dem Jahr 2020 ständig ansteigen. Dabei spielt es keine Rolle, zu welchem Zeitpunkt welche Flugbewegungszahlen konkret am Frankfurter Flughafen geflogen werden. Abzustellen ist vielmehr darauf, dass in einem relativ überschaubaren Zeitraum, weit mehr Flugbewegungen als die zugrunde gelegten 701.000 auf dem dann vorhandenen Bahnsystem starten und landen werden und dies durch eine Simulation nachweisbar, technisch möglich ist.

Durch die vorgelegte Simulation in dem Gutachten, welches die ZRM in Auftrag gegeben hatte, ist dies nachgewiesen.

5.3 Simulation der planbaren technischen Kapazität

Wie dem Gutachten der ZRM zu entnehmen ist, handelt es sich nicht um eine "bloß theoretisch denkbare Beeinträchtigung", sondern es wurden konkrete flugbetriebliche Szenarien unterstellt.

Der Simulation lag ein gängiges Modell zugrunde, welches zur Planung von Flughäfen dem Stand der Technik entspricht (SIMMOD). Technisch planbar sind nach diesem Gutachten ca. 890.000 Flugbewegungen. Die Simulation gibt Aufschlüsse über die tatsächlichen Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen, da der Simulation ebenso ein fiktiver Flugplan (mit entsprechenden Bahnenbelegungen, Flugzeugtypen, etc.) unterstellt wurden, wie dies von der Vorhabens-trägerin im Planungsfall simuliert worden ist.

Die Rechtsprechung spricht von einem "tatsächlichen" Verkehrsaufkommen in einem überschaubaren Zeitraum. Bei Prognosen kann im eigentlichen Sinne nicht von einem "tatsächlichen" Verkehrsaufkommen gesprochen werden, da keiner vorhersehen kann, was "tatsächlich" in 15, 20 oder 30 Jahren passiert. Allerdings kann mittlerweile bezüglich Luftverkehrsprognosen davon ausgegangen werden, dass "überschaubar" ein Zeitraum bis weit nach 2030 ist. Bisher gehen alle Prognosen von einem Zuwachs in den nächsten Jahrzehnten aus. Lediglich bei den Prozentzahlen, wie stark die Steigerung ausfällt, gibt es die Unwägbarkeiten.

Auch der Beklagte geht auf Seite 482 davon aus, dass der Luftverkehr in Zukunft kontinuierlich steigen wird. Der Beklagte stellt fest:

"Diese Verkehrsleistungen sind das Ergebnis eines mehr oder weniger kontinuierlichen relativen Wachstums der zivilen Luftfahrt, welche zur Folge hat, dass die absolute Verkehrszunahme in immer kürzeren Zeitintervallen erfolgt."

Auch die Vorhabensträgerin ging in den Planfeststellungsunterlagen von einer weiteren Zunahme des Luftverkehrs aus. In G8, Seite 132, wird von der Vorhabensträgerin ein sog. Ausblick auf 2025 vorgenommen. Die Gutachter führen dort aus, dass das Passagieraufkommen bis 2025 kontinuierlich ansteigen wird.

5.4 Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025

Der Prognosezeitpunkt 2020, der den Fluglärmbeurteilungen zugrunde liegt, ist zu kurz. Die Argumentation der Planfeststellungsbehörde, dass über diesen Zeitraum hinaus keine ausreichenden Basisdaten zur Verfügung stünden, ist nachweislich falsch. Derselbe Gutachter, der für die Vorhabensträgerin das Gutachten G8 erstellt hat, hat mit Datum vom 14.11.2007 die "Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025" vorgelegt.

Ziel dieses Gutachtens war die Analyse und Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung in Form von Verkehrsträger übergreifenden Quell – Ziel – Matrixen des Güter- und des Personenverkehrs für das Basisjahr 2004 und den Prognosehorizont 2025. Darauf aufbauend wurden auch die durch den Verkehr erfolgten Treibhausgasemissionen, insbesondere die CO₂-Emissionen, prognostiziert.

Auf Seite 6 der Kurzzusammenfassung ist nachzulesen:

"Im Luftverkehr findet das mit Abstand stärkste Wachstum statt. Er profitiert neben dem anhaltenden Trend zu Fernreisen im Urlaubsverkehr und der international zunehmenden Verflechtung der Wirtschaft vor allem auch vom Wachstum des sonstigen Privatverkehrs (Kurzreisen, Verwandten-/Bekanntebesuche, vor allem auch von Personen mit Migrationshintergrund, sowie vom zunehmenden Reiseverkehr zwischen Freizeitwohnsitz und Heimatwohnsitz)."

Zur Entwicklung des Luftfrachtverkehrs wird auf Seite 14 aufgeführt:

"Die Prognose ergibt eine Steigerung des Luftfrachtaufkommens in Deutschland von 2004 bis 2025 von 155 %."

Diese aktuelle Datengrundlage, hätte auch für die Auswirkungsprognosen am Frankfurter Flughafen zugrunde gelegt werden müssen.

Der Beklagte erhielt auch bereits im Herbst 2007 Kenntnis von diesem Gutachten. Denn in dem Intraplan Gutachten aus September 2007, Nachtflugverkehr in Frankfurt Main durch Home Base Carrier, wird dieses auf Seite 7 Fußnote 2 zitiert.

Nach dieser neuen Untersuchung von Intraplan und der Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH soll sich gerade im Bereich der Luftfracht das Volumen des über die Luftfracht abgewickelten Außenhandels bis 2025 um das Dreifache erhöhen. Die Gutachter kommen in der Prognose der deutschland-

weiten Verkehrsverflechtungen 2025, welches im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt worden ist, zu dem Ergebnis, dass der Flughafen Frankfurt "zunehmende Bedeutung als Mitteleuropas wichtigster Umschlaghafen des Welthandels" hat und sich weiterentwickeln wird.

Diese Prognose belegt, dass dann, wenn weiterhin ein solch großer Anteil an Luftfrachtverkehr in Frankfurt/Main stationiert werden wird, es zunehmend zu Frachtflügen kommen wird, insbesondere auch in der Nachtzeit. Denn folgt man der Argumentation der Luftverkehrsgesellschaften, sind es gerade die Frachtflüge, die ein Bedarf haben, in den Nachtstunden zu fliegen.

Offenbar hat Intraplan in dem Gutachten Verkehrsverflechtungen beispielsweise den Luftfrachtverkehr ohne weiteres bis zum Jahr 2025 prognostiziert. Bislang ist von diesem Gutachter jedoch im Rahmen des vorliegenden Verfahrens angegeben worden, dass verlässliche Prognosen bis zum Jahr 2025 nicht zu erstellen seien. Das lässt nur den Schluss zu, dass die Erkenntnisse inzwischen so vorangeschritten sind, dass jedenfalls eine auch für diesen Planfeststellungsbeschluss zugrundezulegende Prognose mindestens bis zum Jahr 2025 möglich ist.

Ob die Annahme aus G8 bezüglich des langsameren Wachstums nach 2020 noch aufrecht zu erhalten ist, hätte vor diesem Hintergrund einer Überprüfung bedurft. Da die gegenteiligen Entwicklungen bereits von Intraplan angenommen werden, hätte der Beklagte nicht die Augen vor diesen Entwicklungen verschließen dürfen.

Der Beklagte hat zudem rechtsfehlerhaft die Annahmen, die die Gutachter in G8 für das weitere Wachstum in Form eines „Ausblicks“ 2025 getroffen haben, akzeptiert.

Den offensichtlichen Widerspruch zwischen den Annahmen, dass es zu einem ständig anwachsenden Luftverkehrsaufkommen in Deutschland kommt, diese Steigerungsraten jedoch ausgerechnet an dem Flughafen Frankfurt/Main vorbei gehen sollen, nimmt der Beklagte offensichtlich nicht zur Kenntnis. Die Gutachter in G8 gehen davon aus, dass die Zuwachsraten leicht sinken und mit 3,5% (2004 bis 2025) unter dem allgemeinen Marktwachstum liegen

(Deutschland insgesamt 3,8%.) Dies heißt für die Gutachter, dass der Marktanteil des Flughafens Frankfurt/Main am gesamten Passagierverkehr aller deutschen Flughäfen trotz Ausbau leicht sinken werde.

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass im Jahr 2025 voraussichtlich 89,8 Mio. Passagiere auf dem Frankfurter Flughafen zu verzeichnen sind. Dies bedeutet wiederum, dass im Jahr 2025 mit 745.000 Flugbewegungen zu rechnen ist (G8, Seite 164).

Die Zuwachsraten werden von Intraplan im Zeitraum 2015 bis 2020 mit nur etwa 3 % pro Jahr angegeben und im Zeitraum 2020 bis 2025 noch deutlich darunter. Erklärt werden diese geringen Zuwachsraten damit, dass sich nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn die hohen Zuwachsraten lediglich aus den sog. "Rückholeffekten" ergeben würden. Ab etwa 2015 würden sich diese sog. Rückholeffekte egalisieren und in einen von den Gutachten genannten "eingeschwungenen Zustand" einpendeln.

Weder sind die sog. Rückholeffekte nachvollziehbar erklärt worden, noch könnte mit diesen erklärt werden, weshalb es ab dem Jahr 2015 zu Zuwachsraten weit unterhalb der deutschlandweiten Zuwachsraten am Frankfurter Flughafen kommen soll.

Die Gutachten von Intraplan weisen zur Prognose ganz erhebliche Unklarheiten und Widersprüche aus, denen der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss trotz entsprechender Einwendungen in keiner Weise nachgeht.

Die Gutachter von Intraplan führen in G8 unter anderem zum Prognosehorizont aus, dass Aussagen über die Verkehrsentwicklung über einen Zeitraum nach 2020 hinaus mit großen Unsicherheiten behaftet seien. Welche „großen Unsicherheiten“ dies sind, wird nicht näher erläutert. Es ist nicht nachzuvollziehen, weshalb der Prognosehorizont 2020 enden soll, obwohl die weltweiten Luftverkehrsprognosen einen weiteren Anstieg des Luftverkehrsaufkommens zeigen. Die Gutachter von Intraplan bleiben eine Erklärung dafür schuldig, weshalb sie der Auffassung sind, dass dieser „Ausblick“ keine Grundlage für eine differenzierte Planung bzw. für Auswirkungsprognosen sein kann. Möglicherweise lassen sich keine punktgenauen Auswirkungsprognosen erstellen, wie sie diesem gesamten Planfeststellungsverfahren zugrunde liegen. Jedoch

lassen sich Szenarien bilden, die je nach Zugrundelegung bestimmter Annahmen zu einer Bandbreite von Auswirkungen kommen. Auch dies bildet eine geeignete Grundlage zur Prüfung, ob ein Ausbau des Frankfurter Flughafens nach den gesetzlichen Bestimmungen möglich sein kann. Auszugehen haben solche Auswirkungsprognosen von der Feststellung, dass es zu einer Steigerung des Luftverkehrsaufkommens kommen wird. Dieses Ergebnis präsentiert das weitere Gutachten und nur hiervon hat die Planfeststellungsbehörde auszugehen.

Das wird besonders deutlich, wenn die Gutachter ausführen, dass heute alle relevanten Prognosen davon ausgehen, dass der Luftverkehr auch nach 2020 noch wächst. Dies wird im Kapitel 2 von G8 (vgl. Tabelle 2-1, S. 53) anschaulich dargelegt. Hierbei haben die Gutachter noch nicht einmal die von ihnen selbst erstellten Prognosen für den Flughafen Zürich und München in das Gutachten eingeführt. Die Gutachter führen dann in G8, S. 33 weiter aus, dass bei den gezeigten zurückgehenden Zuwachsraten nach 2020 zu berücksichtigen sei, dass dann der Bevölkerungsrückgang in Deutschland spürbar werde und die Luftverkehrsmobilität möglicherweise leichte Sättigungstendenzen erfahren würde. Offensichtlich sind die Gutachter von ihren eigenen Ausführungen jedoch nicht besonders überzeugt, wenn sie den Nachsatz bilden, dass solche Tendenzen derzeit noch nicht absehbar seien. Dies kann nur bedeuten, dass die Gutachter selbst davon ausgehen, dass es durchaus im Bereich des Möglichen ist, dass auch nach 2020 ein weiteres Wachstum auch mit höheren Zuwachsraten möglich ist, als dies von ihnen im Ausblick dargestellt wurde.

Die hier von den eigenen Gutachtern der Beizuladenden getroffene Feststellung, dass es zu einem Wachstum auch auf dem Frankfurter Flughafen kommt, das nach Einschätzung der Gutachter im Jahr 2025 schon 745.000 Flugbewegungen mit sich bringen kann, hat weitreichende Konsequenzen für das Planfeststellungsverfahren. Es stellt sich für das Planfeststellungsverfahren die grundsätzliche Frage, ob die von der Beizuladenden verfolgten Planungsziele mit dem Bau der Landebahn Nord-West überhaupt erreicht werden können. Da jetzt schon feststeht, dass auch der Koordinierungseckwert von 126 nicht mehr den Bedarf im Jahr 2025 abdecken kann, ist die Planung ganz grundsätzlich zu hinterfragen. Unklar ist, was der von den Gutachtern hervorgehobene Un-

terschied zwischen einer „Prognose“ und einem „Ausblick“ in Bezug auf dieses Planfeststellungsverfahren bedeuten soll. In beiden Fällen handelt es sich um Prognosen, die allerdings auf unterschiedliche Methoden und Daten zurückzuführen sind. Auch die in G8 aufgeführten Gutachten der verschiedenen Institutionen werden von Intraplan selbst als „aktuelle Luftverkehrsprognosen“ (vgl. G8 Ziff. 2.4, S. 53) bezeichnet. Auch in der dann folgenden Tabelle 2-1 wird von „Prognosen“ gesprochen. Prognosen werden mit unterschiedlichen Zweckbestimmungen durchgeführt. Dies bedeutet jedoch letztlich, dass es sich ebenfalls um Prognosen handelt, die für die Begründung des Bedarfs für den Ausbau eines Flughafenstandortes bzw. den Auswirkungsbetrachtungen eines solchen Infrastrukturprojektes auch zugrunde gelegt werden müssen. Weshalb Prognosen, die nicht auf Intraplan selbst, sondern von anderen aufgestellten Prognoseannahmen beruhen, nicht auch zu Auswirkungsprognosen herangezogen werden, bleibt unklar.

Im Hinblick darauf, dass nach den Erfahrungen praktisch alle Luftverkehrsprognosen, die in der Vergangenheit in Bezug auf Lärmauswirkungen erstellt worden sind, sich im Nachhinein als zu niedrig erwiesen haben, wenn erst das entsprechende Kapazitätsangebot vorhanden war, hätten die Prognosen einer besonders kritischen Überprüfung bedurft.

5.5 Technisch planbares Szenario

Wenn alle weltweiten Luftverkehrsprognosen von einem permanenten überdurchschnittlichen Luftverkehrswachstum ausgehen, sich diesen Prognosen auch die Beizuladende bzw. deren Gutachter sowie der Beklagte anschließen und dieses ansteigende Luftverkehrsaufkommen bereits für den Standort Frankfurter Flughafen von in einem anderen Gutachten von Intraplan prognostiziert wurde, stellt es einen Rechtsfehler dar, wenn der Planfeststellungsbeschluss über diese zukünftige Entwicklung und die damit zusammenhängenden Fluglärmbelastungen keine Aussage trifft. Dies wäre nur dann akzeptabel, wenn diesem steigenden Luftverkehrsaufkommen am Frankfurter Flughafen kein Betriebszenario zugrunde gelegt werden könnte, aus denen sich dann

letztendlich die Fluglärmbewegungen ergeben.

Um aber gerade eben dieses nachzuweisen, hatte die Einwenderseite durch das bereits zitierte Gutachten der ZRM dem Beklagten nachgewiesen, dass ein solches Betriebsszenario darstellbar ist.

Von "abstrakten Kapazitätserwägungen" kann daher in dem hier zu beurteilenden Fall nicht gesprochen werden. Vielmehr gibt es konkrete Zahlen für den Planungshorizont 2025 (745.000 Flugbewegungen) als auch die Möglichkeit, dies anhand der gängigen Simulationsprogramme für Flughafenplanungen darzustellen.

5.6 Nebenbestimmung A XI. 5.1.4.2

Die Nebenbestimmung 5.1.4.2, die laut PFB S. 1068f eingefügt wurde, um „Rechtsschutzlücken auszuschließen“, kann diesen fundamentalen Fehler nicht heilen. Die Kläger haben einen Anspruch auf fehlerfreie Abwägung, wozu in vorderster Linie die Zusammenstellung zutreffenden Abwägungsmaterials gehört. Die Verwendung einer Luftverkehrsprognose, kann nicht Grundlage realistischer Auswirkungsbetrachtungen sein.

Durch die Nebenbestimmung wird fehlerhaft die bereits heute zu treffende Abwägungsentscheidung über den Ausbau unter Zugrundelegung der technisch planbaren Kapazität umgangen und das Problem der Auswirkungsbetrachtung in ein nachgelagertes Verfahren verschoben. Dies ist schon deshalb rechtswidrig, weil später – nach dem Ausbau – allenfalls noch im Wege der Ergänzung Maßnahmen aktiven oder passiven Schallschutzes angeordnet werden könnten, nicht aber die vom Beklagten selbst gesehene „Rechtsschutzlücke“ in der Abwägung der Ausbauplanung geschlossen werden kann.

6. Fehlerhafte Gesamtabwägung

Die Gesamtabwägung wird im Planfeststellungsbeschluss ab S. 2504 ff auf 10 Seiten vorgenommen. Die eher floskelhaften Ausführungen stellen – kaum überraschend - fest, dass sich das öffentliche Verkehrsinteresse durchsetze und die gegen das Vorhaben sprechenden Belange durch Schutzauflagen abgemildert würden.

Unter Ziff. 1 wird im Hinblick auf das Planungsziel und die Erforderlichkeit des Vorhabens ausgeführt, PFB, S. 2505:

„Die Erweiterungen der Flugbetriebsflächen – insbesondere die Anlegung der Landebahn Nordwest – stellen sicher, dass der Flughafen künftig mit einem Koordinierungseckwert von bis zu 126 Flugbewegungen pro Stunde bzw. maximal 72 Starts bzw. 72 Landungen pro Stunde unter Instrumentenflugwetterbedingungen bei akzeptablen Verzögerungswerten betrieben werden kann. Dies ist für das gutachterlich abgesicherte Betriebsszenario ausreichend und widerlegt zugleich Befürchtungen, die Vorhabensträgerin werde sich mit dem Ausbau im Hinblick auf die Befriedigung einer weit über das aus dem Verkehrsprognoseergebnissen abgeleitete Planungsziel hinausgehenden hypothetischen Verkehrsnachfrage „bevorraten“.“

Weshalb die Befürchtungen, dass erheblich mehr Flugverkehr auf dem geplanten Bahnsystem abgewickelt werden wird, widerlegt sein soll, führt der Beklagte nicht aus. Da keine Deckelung auf die prognostizierten 701.000 Flugbewegungen erfolgt ist, verstrickt sich der Beklagte an dieser Stelle in einen eklatanten Widerspruch zu seinen eigenen Aussagen auf S. 489ff des PFB. Der Beklagte geht von einem lang anhaltenden weltweiten Zuwachs der Luftverkehrsnachfrage aus.

Insbesondere nach den Erfahrungen zu den Prognosen im Zuge des Baus der Startbahn West hätte hier eine tiefergehende Auseinandersetzung mit dem Thema unzureichende Prognose, wie es auch Gegenstand der Erörterung war, stattfinden müssen. Der Verweis auf ein gutachterlich abgesichertes Betriebsszenario gibt keinerlei Rechtssicherheit.

Der Beklagte verkennt, dass der Flughafen auch ohne Ausbau weiterhin funktionsfähig bleibt. Ein dringliches öffentliches Interesse ist weder von der Beizuladenen vorgetragen worden, noch im Planfeststellungsbeschluss von dem

Beklagten aufgezeigt worden. Hierzu wird in der weiteren Klagebegründung noch vorgetragen werden.

Der Verweis auf die mangelnde Kooperationsmöglichkeit mit benachbarten Flughäfen im folgenden Absatz unter Hinweis auf eine möglichst niedrige Mindesttransferzeit von etwa 45 Minuten verkennt völlig, dass eine solche Zielfestlegung aus einem betrieblichen Interesse der Beizuladenden resultiert, jedoch ein öffentliches Interesse am Ausbau begründen kann. Weiterhin betreffen die Mindesttransferzeiten lediglich einen Teil des Passagierbetriebes. In den Segmenten, in denen es um point-to-point Verkehr handelt und vor allem im Frachtgeschehen bzw. bei der so genannten Nur-Fracht, sind durchaus Kooperationen denkbar. Die Beizuladende bzw. der Beklagte betreiben selbst die Anerkennung eines Flughafensystems zwischen dem Flughafen Frankfurt a. M. und dem Flughafen Hahn im Hunsrück. Hier hat die Europäische Kommission zuletzt Bereitschaft signalisiert, von ihrer ablehnenden Haltung abzurücken und die Frage des einheitlichen Wirtschaftsraumes etwas großzügiger zu sehen.

Unter Ziffer 2. bei der Gesamtabwägung der widerstreitenden Belange weist der Beklagte zwar auf nachteilige Wirkungen wie Grundinanspruchnahmen, Fluglärmauswirkungen oder Auswirkungen auf den Habitat- und Vogelschutz hin. Diese werden aber im Hinblick auf die Erhaltung der Drehkreuzfunktion und die angenommene Vergrößerung der Arbeitsplätze im Zuge des Ausbaus zurückgestellt. Es wird auf die Verringerung der Flächeninanspruchnahme hingewiesen. Diese wird aber nicht in das Verhältnis zu der insgesamt erforderlichen Flächeninanspruchnahme gesetzt. Betreffend die Fluglärmwirkungen heißt es auf S. 2510:

„Die Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) in der Fassung von Art. 1 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 01.06.2007 (BGBl. I, S. 986) über die Erstattung von Aufwendungen für den baulichen Schallschutz sowie Entschädigungen werden durch die in diesem Beschluss getroffenen Auflagen zu passivem Schallschutz, Entschädigungen und Übernahmeansprüchen ergänzt. In der Gesamtschau wird hierdurch gewährleistet, dass unzumutbare Lärmbelastungen durch flugbetriebsbedingten Lärm, auch in der Zusammenschau mit anderen Lärmquellen, in der Umgebung des Flughafens nicht entstehen oder ihnen abgeholfen wird. Die verbleibenden Lärmauswirkungen werden in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde einbezogen, sind aber angesichts der für das Vorhaben sprechenden Belange im Ergebnis hinzunehmen.“

Auch dies offenbart wieder die grundlegend fehlerhafte Herangehensweise bei der Abwägungsentscheidung in Bezug auf den Regelungszusammenhang zwischen LuftVG und FluglärmG. Alle Belange Betroffener, die vermeintlich durch den „Schutzbereich“ des FluglärmG erfasst werden, werden vom Beklagten von vornherein aus der Abwägung ausgeblendet.

Dabei wird überdies ein Abwägungsprogramm suggeriert, das im Planfeststellungsverfahren gar nicht gegeben war. In dem Planfeststellungsbeschluss selbst werden keine Auflagen zum passiven Schallschutz für den Tag bzw. die Nacht getroffen. Geregelt werden lediglich im geringen Umfang Übernahmeansprüche sowie Entschädigungsansprüche. Aktiver Schallschutz wurde für die Tagzeit nicht einmal in Betracht gezogen, geschweige denn in Form von Betriebsregelungen verfügt. Die einzigen Betriebsbeschränkungen, die den Tag betreffen, sind praktisch funktionslos, weil sie sich auf Flugzeugtypen beziehen, die - teilweise schon seit Jahrzehnten – im Flottenmix keine Rolle mehr spielen. Die Betriebsregelung in der Nacht besteht im Wesentlichen aus einer über das Jahr gemittelten Kontingentierung, die jedoch nur die planmäßigen Flugbewegungen erfasst und zudem widersprüchlich ist. Die Folgen bei einer Überschreitung sind allenfalls lückenhaft geregelt und in den Rechtsfolgen offen.

Weiter wird ausgeführt, dass unzumutbare Lärmbelastungen in der Umgebung des Flughafens nicht entständen oder ihnen abgeholfen wurde. Gerade die Abwägung auf der Ebene der fachplanerischen Unzumutbarkeit ist jedoch mangelhaft geblieben. Denn für die Schutzziele, die nicht durch das Fluglärmgesetz abgedeckt sind, wurden keinerlei Schutzanordnungen getroffen. Auch der Schutz vor unzumutbaren Lärmbelastungen in der Zusammenschau mit anderen Lärmquellen – gemeint ist der Gesamtlärm – wurde nicht vorgenommen. Denn der Beklagte vertritt im Planfeststellungsbeschluss die Auffassung, dass der Gesamtlärm nur insoweit beachtlich sei, als dass er die verfassungsrechtliche Enteignungsschwelle erreiche oder überschreite. Selbst diese Erfassung ist noch mangelhaft geblieben, da eine flächenmäßige Verschneidung bzw. eine ausreichende Erfassung möglicher Konfliktorte noch nicht einmal in Bezug auf die verfassungsrechtliche Enteignungsschwelle erreicht wurde. Die verbleibenden Lärmauswirkungen wurden mangelhaft erfasst, da die

Angaben zu den betroffenen Zahlen, insbesondere zu den Personen, die sich unterhalb der Zumutbarkeitsschwellen bewegen, widersprüchlich sind.

Die Einschätzung, PFB S. 2510, die planfestgestellte Variante bringe die geringsten Lärmauswirkungen mit sich, ist unzutreffend. Es mag zwar zutreffen, dass die Zahl der hoch belasteten Personen im Verhältnis zu anderen Varianten geringer ist. Fakt ist jedoch, dass breite Flächen des Rhein-Main-Gebietes und insbesondere Städte mit einer hohen Bevölkerungsdichte sowie auch die Kläger flächig verlärmert werden. Kennzeichnend sind sehr hohe Lärmzunahmen im absoluten Bereich, beispielsweise in Rüsselsheim-Königstätten und Nauheim. Diese werden durch die Planfeststellung weder besonders berücksichtigt noch abgemildert.

Bezeichnend für die Fehlgewichtung bzw. das Übergewicht, dass dem öffentlichen Verkehrsinteressen eingeräumt wird, sind auch die Ausführungen zur Luftqualität in der Gesamtabwägung. Hierzu heißt es auf S. 2512:

“Die prognostizierten Überschreitungen der einschlägigen Immissionsgrenzwerte sind zumeist auf das Flughafengelände selbst, die unmittelbar an den Flughafen angrenzenden Waldflächen und die Autobahnen A 3, A 5 und A 67 beschränkt, wo sich Menschen nicht über einen relevanten Zeitraum aufhalten. Dass der NO₂-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ am südlichen Rand der Wohnbebauung von Kelsterbach geringfügig überschritten wird, steht der Planfeststellung ebenfalls nicht entgegen. In Anbetracht der PM₁₀-Belastung, die für die Bauphase ermittelt wurde, hat die Planfeststellungsbehörde zahlreiche Nebenbestimmungen verfügt, um die Auswirkungen in den umliegenden Gemeinden zu minimieren.“

Die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte sind „zumeist“ im Bereich des Flughafens bzw. der Verkehrswege selbst angesiedelt. Die Überschreitungen betreffen auch die Gebiete der Kläger. Es ist bezeichnend für den Abwägungsmaßstab, dass sogar Überschreitungen der Grenzwerte hingenommen werden, um die Planfeststellung zu ermöglichen. Dies gilt auch für die PM₁₀-Belastung während der Bauphase, die auch die Grundstücke der Kläger betreffen. Die Vorlage eines Schutzkonzeptes für die Bauphase durch die Beizuladende, das die Einhaltung der betreffenden Grenzwerte sicherstellt, wurde gerade nicht verfügt. Ohnehin ist fraglich, ob dieses hinreichend überwacht würde. Insofern bleibt es dabei, die Auswirkungen möglichst zu minimieren. Neben

allgemeinen Hinweisen wurden in Teil A XI Nr. 8 lediglich ein allgemeiner Auf-
lagenvorbehalt verfügt.

Das fehlende Schallschutzkonzept ist offensichtlich: Dies zeigt sich insbeson-
dere am Fehlen jeglicher Überlegungen für ein Schallschutzkonzept für den
Tag. Es wurden keinerlei Schutzanordnungen aktiver oder passiver Art getrof-
fen, noch in Erwägung gezogen. Die auf das Jahr bezogene Lärmkontingentie-
rung von 150 Flugbewegungen in der gesetzlichen Nacht stellt nicht sicher,
dass die vom Beklagten angenommenen Schutzziele auch eingehalten wer-
den. Im Übrigen sind auch Lärmbelastungen unterhalb dieser Schutzziele ein-
zuhalten.

Das gilt insbesondere für nächtliche Aufwachwahrscheinlichkeiten, denen nicht
durch die Festlegung einzelner Maximalpegel beizukommen ist, Hier finden
sich keinerlei Überlegungen für ein ergänzendes nächtliches Schutzkonzept,
das bei Erreichen oder Überschreiten gewisser Pegelhäufigkeitskombinationen
ergänzenden Schallschutz für die betroffenen Grundstücke vorsieht.

7. Zusammenfassung

Der Planfeststellungsbeschluss weist schwerwiegende und konzeptionelle Mängel auf, die die Abwägung insgesamt als völlig unausgewogen erscheinen lassen.

Ausgehend von unvollständigem und fehlerhaftem Abwägungsmaterial wird bereits die Abwägungserheblichkeit der Belange eines Großteils von Betroffenen verkannt, deren Grundstücke in den künftigen Lärmschutzbereichen nach dem FluglärmG liegen sollen. Das FluglärmG dient gewissermaßen als Dreh- und Angelpunkt der Vermeidung von Abwägung. Offensichtlich ist auch die vollständige Missachtung der Eigentümerinteressen bzw. der konkreten Nutzungsverhältnisse der Kläger.

Das von der Beizuladenden beantragte Nachtflugverbot in der Zeit von 23 bis 5 Uhr wird – entgegen der von der Rechtsprechung gerade in jüngster Zeit betonten herausragenden Bedeutung der Nachtruhe – ausgehebelt. Dass hierbei essentielle und für die Verwirklichung der Betroffenen existentielle Verfahrensregeln wie die Antragsbindung und die Öffentlichkeitsbeteiligung schlicht missachtet werden, ist besonders bemerkenswert und wirft die Frage auf, weshalb man die erforderliche erneute Offenlage unter allen Umständen vermeiden wollte.

Die Regelungen im verfügenden Teil vermögen selbst die nach Auffassung des Beklagten verbliebenen Regelungs- bzw. Schutzziele nicht ansatzweise umzusetzen und sicherzustellen. Die festgesetzten Bewegungskontingente während der Nacht eröffnen der Beizuladenden weitestgehende Handlungsfreiheit im Rahmen der Jahreskontingente und bei außerplanmäßigen Flugbewegungen darüber hinaus unbeschränkt. Eine derartige Regelung ist ungeeignet, die nach den lärmmedizinischen Erkenntnissen des Beklagten formulierten Schutzziele zu erreichen. Als ebenso ungeeignet erweist sich der pauschale Verweis auf das FluglärmG für den passiven Schallschutz.

Insgesamt vermittelt die Planungsentscheidung den Eindruck, dass eine echte Abwägung aufgrund der vorangegangenen politischen Festlegung auf den Ausbau und die Variante Landebahn Nordwest und infolge des jahrelangen Vor-Procedere um den Ausbau nicht mehr stattgefunden hat.

Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin

Teßmer
Rechtsanwalt