

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

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

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser Zeichen, unsere Nachricht vom
2008 F 31

Frankfurt am Main, den
25.02.2008

Antrag gemäß § 80 Abs. 5 VwGO

- 1. X X X,
- 2. - 7. X X X
- ,
- 8. - 9. X X X
- ,
- 10. - 13. X X X
- ,
- 14. X X X,
- 15. - 16. X X X,
- ,

- Antragsteller zu 1. - 16. -

g e g e n

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

- Antragsgegner -

beizuladen:

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

wegen Luftverkehrsrecht

(Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main).

Namens und in Vollmacht der Antragsteller beantragen wir,

die aufschiebende Wirkung der Klage der Antragsteller vom 25. Februar 2008 gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main (PF-66 p–V-) des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 anzuordnen.

Die auf unseren Namen lautenden Vollmachtserklärungen sind der Klageschrift beigelegt und umfassen auch das Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes.

A. Sachverhalt

Die Antragsteller leben in Städten und Gemeinde rund um den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main. Sie sind Bewohner sowie zumeist auch Eigentümer oder sonst dinglich Nutzungsberechtigte der Immobilien unter der jeweiligen Anschrift.

Mit der am heutigen Tage erhobenen Klage wenden sich die Antragsteller gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens. Wesentlicher Bestandteil des Ausbauprojekts ist der Bau einer neuen Landebahn im Kelsterbacher Wald. Damit soll eine Kapazitätssteigerung von heute ca. 500.000 Flugbewegungen auf mindestens 701.000 Flugbewegungen im Jahr 2020 ermöglicht werden. Die Zunahme der Flugbewegungen bedingt eine wesentliche Zunahme an Fluglärm, wobei die Flugrouten – bis auf die durch die Landebahn Nordwest neuen Flugrouten – weitgehend den heutigen entsprechen sollen, so dass eine Zunahme des Fluglärms in nahezu allen heute bereits betroffenen Gemeinden prognostiziert wird.

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.

Hinsichtlich der Beschreibung des Ausbauprojekts wird auf die entsprechenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Die Einzelheiten zur Situation der Antragsteller sind der parallel eingereichten Klageschrift zu entnehmen.

B. Rechtsausführungen

I. Zulässigkeit des Eilantrages

Die Antragsteller haben mit Schriftsatz vom heutigen Tage gegen den Planfeststellungsbeschluss des Antragsgegners vom 18.12.2007 zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main Klage erhoben. Gem. § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG entfaltet diese Klage indessen keine aufschiebende Wirkung, so dass es für die Hemmung der Vollziehbarkeit einer entsprechenden gerichtlichen Anordnung nach § 80 Abs. 5 VwGO bedarf.

Die Zulässigkeit des Antrages folgt im Übrigen aus der Betroffenheit der Wohnungen und Immobilien der Antragsteller mit erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen infolge des Baus und Betriebs der Landebahn „Nordwest“ und der weiteren planfestgestellten Maßnahmen zum kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens. Hierdurch werden diese - wie im Rahmen der Klagebegründung im Einzelnen dargelegt wird - in ihren eigenen Rechte, insbesondere auf Schutz der Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 GG), dem Eigentumsrecht (Art. 14 GG) sowie den Schutzvorschriften der §§ 8, 9 und 29b LuftVG, dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot und §§ 73 ff HVwVfG, § 9 UVPg verletzt.

II. Begründetheit des Eilantrages

Die aufschiebende Wirkung der Klage ist anzuordnen, da der Planfeststellungsbeschluss offensichtlich rechtswidrig ist und die Antragsteller in ihren vorbezeichneten Rechten verletzt.

- Hierzu nachfolgend unter B.II.1. -

Auch unabhängig von der Feststellung der offensichtlichen Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses bereits im Zuge der summarischen Prüfung des Eilverfahrens ist die aufschiebende Wirkung der Klagen herzustellen, da dringende Interessen des Antragsgegners sowie der Beizuladenden an einer

Inanspruchnahme der Genehmigung vor Abschluss des Hauptsacheverfahrens nicht bestehen und demgegenüber das Interesse der Antragsteller an der Verhinderung vollzugsbedingter Schaffung von Fakten auf den Streitgegenstand deutlich überwiegt.

- Hierzu nachfolgend unter B.II.2. -

1. Aussetzung der Vollziehbarkeit aufgrund bereits im Zuge summarischer Prüfung ersichtlicher Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses

Die aufschiebende Wirkung der Klage ist herzustellen, da sich bereits im Rahmen einer summarischen Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses und der Auswirkungen des Vorhabens auf die rechtlich geschützten Interessen der Antragsteller zeigt, dass der Klage in der Hauptsache stattzugeben ist. Es besteht ein überwiegendes Interesse daran, dass ein ersichtlich rechtswidriger und in Rechte Dritter eingreifender Genehmigungsbescheid nicht vollzogen werden darf.

Zur Begründung der Rechtswidrigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses werden die Einzelheiten zum Hauptsacheverfahren vorgetragen. Auf die Ausführungen im diesbzgl. Schriftsatz vom heutigen wird hingewiesen.

Im Hinblick auf den eingeschränkten Prüfungsumfang des Eilverfahrens sollen nachfolgende Punkte herausgehoben werden, anhand deren die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses bereits bei summarischer Prüfung ersichtlich ist:

- Der Antragsgegner hat über den Planfeststellungsantrag hinausgehende Genehmigung von Nachtflügen ausgesprochen;
- der Antragsgegner hat seine Entscheidung zum Nachtflugbetrieb ohne vorherige Öffentlichkeitsbeteiligung und aufgrund unzureichender Sachverhaltsermittlung über die sich ergebenden Auswirkungen auf die Nachbarschaft getroffen;

- der Planfeststellungsbeschluss verstößt gegen das Bestimmtheitsgebot in Bezug auf die Darstellung der für die Einordnung der Betroffenen maßgeblichen Auswirkungen des Vorhabens;
- der Planfeststellungsbeschluss verfehlt die Bewältigung eines Interessensausgleichs mittels eines standortbezogenen Lärmschutzkonzeptes.

1.1 **Offensichtliche Rechtsmängel des Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf die erhebliche Verfahrensfehler**

Der Planfeststellungsbeschluss leidet bereits unter erheblichen Verfahrensmängeln die schwerwiegende Bedeutung für Behandlung der Rechtsgüter der Antragsteller haben.

1.1.1 **Verstoß gegen den Grundsatz „ne ultra petita“ [vgl. auch B.II.1 der Klagebegründung, S. 36ff.]**

Wie im Rahmen des Schriftsatzes zur Klagebegründung vom heutigen Tage im Einzelnen vorgetragen ist, erteilt der Antragsgegner der Beizuladenden eine über deren Antrag hinausgehende Genehmigung.

Die Beizuladende legte am 12.02.2007 im Nachgang verschiedener Aktualisierungen und Änderungen den am 08.09.2003 eingereichten Antrag auf Planfeststellung der „Änderung des bestehenden Flughafens Frankfurt/Main“ unter Ziffer II. im Antragsband A1 (S. 39) mit folgendem Wortlaut vor:

*"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.**"*

(Hervorhebung diesseits.)

Damit hat die Beizuladende - im Übrigen in Umsetzung des Ergebnisses der Mediation und der Vorstellungen des hessischen Landtags - den Ausbau des Flughafens und die Einschränkung bei der Genehmigung dessen nächtlichen Flugbetriebes als untrennbar zusammengehörige Elemente ihres Planfeststellungsantrages dem Antragsgegner vorgelegt.

In der Begründung des Planfeststellungsantrages (A2, Seite 73) wird der Wunsch nach der Beschränkung des nächtlichen Flugbetriebes 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 bis 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 18.05.2000, 21.06. 2000, 31.08. 2000, 21.09. 2000 und 14.12. 2000, in denen der hessische Landtag den Empfehlungen der Mediationsgruppe folgt, hingewiesen.

Der Antragsgegner hat in seinem Planfeststellungsbeschluss indessen klar erkennbar und eindeutig über diesen Antrag der Beizuladenden betreffend die Betriebszeit auf dem Frankfurter Flughafen hinausgehend einen Betrieb des Flughafens der Beizuladenden auch in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr genehmigt und in dieser Zeit lediglich gewisse, weit weniger umfängliche Betriebsschränkungen angeordnet.

Mit der Zulassung von durchschnittlich 17 planmäßigen Nachtflügen - neben

den weiteren „unplanmäßigen“ Nachtflügen - ist der Antragsgegner über den von der Beizuladenden gestellten Antrag auf Planfeststellung unter Verstoß gegen den rechtstaatlichen Grundsatz „ne ultra petita“ hinausgegangen: Im Verwaltungsverfahren darf niemandem etwas zugesprochen werden, was nicht von dessen Antrag mit umfasst ist.

Eine derartige weitgehend über die Antragstellung hinausreichende Planänderung darf eine Planfeststellungsbehörde nicht eigenmächtig vornehmen. Es hätte eines diesbzgl. Antrages aus Planänderung seitens der Beizuladenden als Antragstellerin bedurft, zu welchem - aufgrund der erheblichen Änderung der Betroffenheit der um den Flughafen lebenden Bevölkerung - eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung hätte durchgeführt werden müssen und der sodann nach Würdigung der hierzu ergebnen Stellungnahmen und Einwendungen zu bescheiden gewesen wäre.

Das Nachtflugverbot (in der „Frankfurter Nacht“ von 23.00 - 05.00 Uhr) ist vorliegend - ausweislich der Begründung des Planfeststellungsantrages wie den hierzu ergangenen Beschlüssen des Landtages - ein zentrales Element des Interessensausgleichs und damit der Ausgewogenheit der Planung.

Die eigenmächtige Veränderung durch den Antragsgegner ist offensichtlich materiell rechtswidrig und stellt zudem einen erheblichen Verstoß gegen auch den Rechten der Antragsteller zu dienen bestimmenden schützen Verfahrensregelungen dar.

Dieser Verstoß ist auch im Hinblick auf die überragende Bedeutung, welche die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der Nachtruhe in der Kernnacht zumisst und der offensichtlichen Bedeutung des Nachtflugverbots in dem gesamten Planfeststellungsverfahren für die Ausbauentcheidung insgesamt in höchstem Maße erheblich.

Jeder zusätzliche Flug bedeutet gerade in der Kernnacht eine zusätzliche spürbare Belastung, jeder unterbliebene Flug bedeut eine spürbare Entlastung, so das Bundesverwaltungsgericht (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, juris, Rdnr. 76); U. v. 01.11.2007, 4 VR 3000/07, juris, Rdnr. 31).

Die zusätzliche Belastung mit durchschnittlich 17, aufgrund der Schwankungs-

breite und der fehlenden Deckelung für die Einzelnacht jedoch ohne weiteres auch 30 und mehr, Flügen führt zu einer neuen und intensiveren Betroffenheit, welche eine erneute Anhörung der Nachbarschaft und Öffentlichkeit zwingend zur Folge hätte haben müssen.

Bereits aufgrund dieses, den Planfeststellungsbeschluss in einem essentiellen Punkt berührenden Mangels, wird dessen Rechtswidrigkeit - und damit der voraussichtliche Erfolg der Klagen in der Hauptsache - offenkundig.

1.1.2 Hilfsweise: Rechtswidrigkeit der Entscheidung zum Nachtflugbetrieb aufgrund unzureichender Sachverhaltsermittlung (Verstoß gegen § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG, § 73 Abs. 3 HVwVfG) [vgl. auch B.II.2 der Klagebegründung, S. 42ff.]

Die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich weiterhin daraus, dass für die vom Antragsgegner eigenmächtig vorgenommene nachträgliche Planänderung überhaupt kein ausreichendes Material an Sachverhaltsermittlung vorlag, welches eine ordnungsgemäße Abwägung und eine rechtmäßige Entscheidung zu tragen geeignet wäre.

Dies folgt zunächst - wiederum - aus der unterbliebenen Anhörung der Öffentlichkeit und Nachbarschaft zu dieser wesentlichen Abweichung vom Gegenstand der ausgelegten Planungsunterlagen. Denn damit fehlten dem Antragsgegner maßgebliche Materialien bzgl. der Betroffenheit von Rechten und Interessen Dritter, gegenüber welchen im Rahmen der Planfeststellung ein Interessensausgleich zu erfolgen hat.

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 An-

hörung vor Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt werden müssen. 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).

Der Antragsgegner bezieht sich in seinem Planfeststellungsbeschluss auf - den Antragstellern nicht zugänglich gemachten - Berechnungen der Beizuladenden über „Mittelungspegel in der Gesamtnacht von 22 bis 6 Uhr“. Der vom Nachtflugverbot ausgenommene Zeitraum der „Mediationsnacht“ (von 23.00 - 05.00 Uhr) wurde offenkundig überhaupt nicht betrachtet. Dies ist ein nicht nachvollziehbarer Vorgang, da eben dieser Betrachtungszeitraum doch vom Antragsgegner über den Antrag der Beizuladenden hinaus betriebsgenehmigt wurde. Ferner wurden weder die Änderungen der Maximalpegel noch der Pegelhäufigkeiten ermittelt, obgleich dies nach den vom Antragsgegner zum aktiven Schallschutz selbst aufgestellten Schutzziele und aufgrund der Bedeutung der Nachtruhe in der Kernnacht unabdingbar ist.

Im Ergebnis ist festzuhalten: 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.

1.1.3 Verstoß des Planfeststellungsbeschlusses gegen das Bestimmtheitsgebot in Bezug auf die Darstellung der für die Einordnung der Betroffenen maßgeblichen Auswirkungen des Vorhabens [vgl. auch B.II.3 der Klagebegründung, S. 56ff.]

Der Planfeststellungsbeschluss ist des Weiteren rechtswidrig, da es den Regelungen im verfügenden Teil A. II des Planfeststellungsbeschlusses an der erforderlichen Bestimmtheit fehlt.

Der Planfeststellungsbeschluss als Verwaltungsakt hat dem Bestimmtheitsgebot gemäß § 37 HVwVfG zu genügen. Dies ist hier nicht der Fall. Insbesondere die Regelung in Ziffer 4 lässt 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 Nebenbestimmung A XI 5.1.1 „Geltung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ verweist die potentiell Betroffenen vollumfänglich auf das FluglärmG. Den Regelungen des FluglärmG fehlt es nicht nur an der Vollzugsfähigkeit. Denn die Rechtsverordnungen über Art und Umfang der erforderlichen Auskünfte der nach § 11 Verpflichteten und die Berechnungsmethode für die Ermittlung der Lärmbelastung gem. § 3 Abs. 2 FluglärmG, über die Schallschutzanforderungen gem. § 7 FluglärmG und über die Außenwohnbereichsentschädigung, § 9 Abs. 6 FluglärmG sind noch gar nicht erlassen worden.

Aus dem Umstand, dass Lärmschutzbereiche derzeit noch nicht nach gesetzlichen Bestimmungen berechnet werden können, ergibt sich vielmehr unweigerlich auch, dass weder Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnung der Landesregierung festgesetzt noch auch nur eine entsprechende Betroffeneninformation und -anhörung durchgeführt wurde.

In dieser Situation läuft die Nebenbestimmung aufgrund der vollständigen Unklarheit ins Leere. Sie ist für die Betroffenen überraschend und - zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt - vollkommen fruchtlos, da weder bei Erlass der Planfeststellung noch bei Ablauf der Rechtsmittelfrist im Zeitpunkt be-

stimmt werden konnte, welcher Betroffene durch das Vorhaben in welchem Maße vom Fluglärm in der vom FluglärmG bezeichneten Qualität betroffen wird und welcher Betroffene auf Grundlage der Vorschriften berechtigt ist, Aufwendungs- oder Entschädigungsansprüche geltend zu machen oder wer Bauverboten oder der Verpflichtung zur Installation passiven Schallschutzes auf eigene Kosten zu gewärtigen hat.

In diesem Zusammenhang ist die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses auch im Hinblick auf eine weitere Verletzung grundlegender Verfahrensrechten der Antragsteller festzustellen: Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Antragsgegner dazu verpflichtet, den Antragstellern Gelegenheit zur Stellungnahme im Hinblick auf die eigene Betroffenheit zu geben. Dies erfordert, dass der betroffenen Nachbarschaft und Öffentlichkeit überhaupt erst einmal verdeutlicht wird, wie ihre Betroffenheit und ihre Belastung auf Grundlage der vom Planfeststellungsbeschluss zur Grundlage genommenen Regelungen des FluglärmG aussehen. Dies ist auch angesichts des geänderten § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG von erheblicher Bedeutung. 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. Dieser Verfahrensfehler hat auch unmittelbare Auswirkungen auf den Planfeststellungsbeschluss. Es lässt sich nicht ausschließen, dass sich der Antragsgegner bei der Kenntnis der Betroffenheiten nach FluglärmG im Rahmen der planerischen Abwägung anders entschieden hätte.

Es erscheint offenkundig, dass es zur Abhilfe dieser erheblichen Mängel der Durchführung einer Planänderung und im Zuge dessen einer erneuten Öffentlichkeits- und Betroffenenbeteiligung bedarf. Bereits hieraus folgt, dass der Planfeststellungsbeschluss gegenwärtig keines falls vollzogen werden darf.

1.2 Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses aufgrund fehlender Bewältigung der Aufgabe des Interessensausgleichs mittels eines standortbezogenen Lärmschutzkonzeptes (§§ 8, 9 29b LuftVG i.V.m. Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG [vgl. auch B.II.4 der Klagebegründung, S. 67ff.]

Die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses erweist sich ferner im Hinblick darauf als offensichtlich rechtswidrig, dass die planungsausgelösten Gesundheitsgefährdungen und die erheblichen nachteiligen Wirkung auf die Rechte der Antragsteller, auch unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung möglichst weitgehend von Fluglärmbelastungen verschont zu bleiben.

Dabei ist besonders zu beachten, dass allein letztgenannter Aspekt der Abwägung zugänglich ist, Gesundheitsgefahren indessen den Fluglärm Betroffenen unter keinem denkbaren Gesichtspunkt auferlegt werden dürfen.

1.2.1 Unvollständige Problembewältigung aufgrund Verkennung eigener Planungsaufgaben

Der Antragsgegner versagt sich in seinem Planfeststellungsbeschluss einer Einzelfallbetrachtung der durch das Vorhaben der Beigeladenen ausgelösten Betroffenheiten und der Etablierung eines eigenen wirksamen Schutzkonzeptes, sondern lässt es im Ergebnis bei einer Verweisung auf die Konzeption des FluglärmG bewenden. Der Antragsgegner verkennt dabei den Umfang seiner Aufgabe, neben Maßgaben des FluglärmG für eine hinreichende Problembewältigung im Hinblick auf das von ihm planfestgestellte Vorhaben Sorge zu tragen:

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. Dabei stehen alle „Bestandsbetroffenen“ in der Tagschutzzone 2 vor dem Problem, dass der Gesetzgeber eigentlich einen Schutzbedarf für Wohnnutzung als gegeben annimmt. Ihnen wird damit zugemutet, in einem eigentlich nicht mehr ohne passiven Schallschutz zumutbaren Lebensumfeld zu leben. Alle Fluglärm Betroffenen in der Tagsschutzzone 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 nachteiligen Auswirkungen. Eine Auseinandersetzung mit dieser Problematik ist im Planfeststellungsbeschluss ersichtlich nicht ansatzweise erfolgt.

Der Nebenbestimmung 5.1.1 liegt die Rechtsauffassung des Antragsgegners 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 nicht nur der Auflagenvorbehalt 5.1.4 Nr. 2 des Antragsgegners selbst, der es ihm, freilich wiederum unter unbestimmten Voraussetzungen, ermöglichen soll, nachträgliche Festsetzungen zu treffen. Bereits dies bringt zum Ausdruck, dass ein allein auf das FluglärmG gestütztes Schallschutzkonzept für den passiven Schallschutz unzureichend ist. Die Auffassung des Antragsgegners, 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.), verkennt vollkommen das Verhältnis zwischen den neuen Regelungen des FluglärmG und denen des LuftVG.

Dies führt zu einem vollständigen Abwägungsausfall, da insgesamt das vermeintliche Lärmschutzkonzept des Antragsgegners, das derzeit aus dem Verweis auf das FluglärmG und den Betriebsregelungen besteht, und die gesamte Abwägung hinsichtlich des Belanges Fluglärm auf dieser Fehleinschätzung beruht.

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 jedoch keineswegs eine abschließende Wirkung auf die Gestaltungsmöglichkeiten und die Abwägungsverpflichtung der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren. Die Regelungen in § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG und §§ 2, 13 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2, sind kein starres und unabdingbares Gefüge. Dies würde schon dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit widersprechen. Schon aus § 13 Abs. 2 FluglärmG ergibt sich, dass Vorschriften, die weitergehende Planungsmaßnahmen zulassen, unberührt bleiben. Aus der Gesetzesbegründung zur Einfügung des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, BTDrucks. 16/3813, S. 19 selbst ergibt sich, dass geprüft werden muss, ob besonders sensible Bevölkerungsteile besonders geschützt werden müssen. Das BVerwG hat bereits betont, keine Anhaltspunkte dafür zu sehen, dass die Neuregelungen im FluglärmG es der zuständigen Behörde bei der Festsetzung von Lärmschutzbereichen verwehren, unzuhaltende Lärmgrenzwerte zum Schutz bestimmter Gruppen besonders schutzwürdiger Lärmbetroffener oder Einrichtungen nötigenfalls tiefer anzusetzen vgl. (BVerwG, Beschluss v. 13.09.2007 – 4 A 1008.07 – Rn 30). Auch atypische Problemlagen, wie sie sich etwa bei besonders schutzwürdigen Lärmbetroffenen und Einrichtungen ergeben können, müssen aufgrund des fachplanerischen Abwägungsgebots, das die Pflicht zu umfassender Konfliktbewältigung einschließt, eine Würdigung erfahren.

Die Grenzwerte des FluglärmG sind als generelle Mindestschutzstandards zu verstehen, können jedoch gerade in diesem Verfahren nicht von vorneherein abschließend sein, 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.

Etwa die Hälfte aller in Deutschland von Fluglärm betroffenen Personen leben im Ballungsraum Rhein-Main. Der durch den zusätzlichen Fluglärm betroffene Ballungsraum ist schon jetzt ein einzigartiges Lärmgebilde mit dauerhaften und

hohen Lärmbelastungen für eine Vielzahl seiner Einwohner. Das Rhein-Main-Gebiet ist 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 Antragsteller eingeschlossen, an Lärmzunahme noch zugemutet werden. An diese Frage knüpft die weitere Frage an, unter welchen Bedingungen die Lärmzunahme noch vertretbar ist.

Damit musste sich dem Antragsgegner aufdrängen, dass das von ihm verfügte Schallschutzkonzept, das im Ergebnis nicht mehr ist, als ein Hinweis auf die Regelungen des FluglärmG, offensichtlich nicht ausreichen kann, um den Konflikt in Form der in Zukunft noch höheren Lärmbelastung zu bewältigen.

Der Entwurf und die Sicherung eines standortbezogenen Schallschutzkonzepts sind vorliegend die zentral zu lösende Problematik. Hierzu gehört auch, was über das FluglärmG hinaus an passivem Schallschutz noch auf Grundlage des LuftVG geregelt werden kann bzw. muss. Dies muss am konkreten Einzelfall, also der Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main, mit mehreren Hunderttausend betroffenen Bewohnern, darunter auch besonders schutzbedürftigen Personen, sowie zahlreichen besonders schutzwürdigen Einrichtungen standortbezogen geprüft werden. Eine derartige Prüfung und Aufarbeitung durch den Antragsgegner fehlt indessen vollständig.

Der Antragsgegner verkennt darüber hinaus, dass die fachplanerische Abwägungsentscheidung durch das FluglärmG nicht ersetzt werden kann. Der Zweck des FluglärmG, einen hinreichenden Schutz der Bevölkerung vor Lärm und das Interesse der Lufthafen- bzw. Luftverkehrswirtschaft in generellen Ausgleich zu bringen, führt nicht zu einer Enthebung von der Pflicht zur Abwägung und hindert die Planfeststellungsbehörde auch nicht, 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 erst 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.

Es durfte also im Rahmen der Abwägung nicht vom gesetzlichen passiven Schallschutzkonzept des FluglärmG als Grundlage und letztlich nur noch der „verbleibende Teil“ an Lärmbelasteten in die Abwägung eingestellt 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.

Der Planfeststellungsbeschluss des Antragsgegners kehrt diese Prüfungsreihenfolge grundsätzlich um. Das FluglärmG wird zum zentralen Punkt der Abwägung. Nach der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses ist nur noch das abwägungsrelevant, was nicht durch das FluglärmG abgedeckt ist. Dabei findet jedoch auch eine Auseinandersetzung mit der Frage, wie sich der aus den lärmmedizinischen Gutachten der Beizuladenden auch außerhalb der Werte des FluglärmG ergebende Schutzbedarf gedeckt werden kann, nicht statt.

Es bleibt lediglich das den Ausführungen zum Thema Lärm vorangestellte Ergebnis, dass die unterhalb der Werte des FluglärmG liegenden Belastungen zumutbar und von den Betroffenen entschädigungslos bzw. ohne sonstigen Ausgleich hingenommen werden.

Die sehr beachtliche Dimension der lärmmäßigen Auswirkungen des Vorhabens wird mit einem kurzen Verweis auf ein abstraktes Regelwerk als weitestgehend abgewogen beiseite geschoben.

1.2.2 Fehler der Antragstellers bei der Ermittlung, Bewertung und Würdigung der Fluglärmbelastung [vgl. insbes. auch B.II.4.2 der Klagebegründung, S. 69ff.]

Der Antragsgegner ermittelt zwar im Planfeststellungsbeschluss 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.

Der Antragsgegner überlässt die Gewährleistung der Einhaltung der Ziele zum Schutz der Bevölkerung vor den Belastungen durch Fluglärm vielmehr nahezu vollständig einer Art „freiwilligen Selbstkontrolle“ der Beizuladenden und damit de facto wohl den freien Kräften der Nachfrage des Luftverkehrs.

Die vom Antragsgegner verfügten Betriebsbeschränkungen sehen jedenfalls lediglich eine Jahreskontingentierung an planmäßigen Flugbewegungen vor, deren Verteilung zudem nicht überwacht wird. Für Verstöße gegen die Vorgaben und sich ergebenden überhöhten Belastungen sind ferner auch keine Sanktionen vorgesehen, so dass es keinerlei Anreiz dafür gibt, dass der Umsetzung der Schutzziele ernsthaft nachgegangen wird.

Der Antragsgegner hinterlässt damit einen Torso an Abwägungsergebnis und widersprüchlichen Ausführungen hinsichtlich Berücksichtigung der Fluglärmbelastung und hieraus zu ziehenden Konsequenzen. Der Planfeststellungsbeschluss enthält auch keinerlei Begründung oder ausdrückliche Ablehnung wei-

terer Maßnahmen der Umsetzung des immerhin erkannten Schutzbedarfs. Der offensichtliche Konflikt bleibt vielmehr schlicht aufgezeigt aber ungelöst.

Dies muss letztlich als Abwägungsausfall zu Lasten der Lärmbetroffenen eingeordnet werden, da der Antragsgegner nach der eigenen Feststellung der Konfliktlage sich schlicht deren Lösung versagt und einer Abwägung enthalten hat.

1.2.2.1 Fehlerhafter Ansatz des Antragstellers bei Verwendung der Lärmberechnungsmethoden [vgl. insbes. auch B.II.4.2.2 der Klagebegründung, S. 79ff.]

Ein wesentlicher Fehler ist bei der Bestimmung der voraussichtlichen Lärmschutzbereiche hinsichtlich der Lärmberechnungsmethoden festzustellen.

Die Lärmauswirkungsbetrachtungen führt der Antragsgegner im Wesentlichen auf Grundlage einer Abschätzung der zukünftigen Größe der Lärmschutzbereiche durch (vgl. PFB, S. 982 unten). Dieser Abschätzung soll zwar eine Berechnung nach einem Entwurf der AzB-07 zugrunde liegen. Die Berechnung selbst wurde aber offensichtlich gerade nicht nach den wesentlichen Vorgaben des seinerzeitigen Entwurfs der AzB-07 durchgeführt. Das führt zu einer fehlerhaften Abschätzung der Lärmauswirkungen unter dem Blickwinkel der Regelungen des FluglärmG.

Dabei ist schon der Ansatz unzutreffend, es seien keine nutzbaren Rechenprogramme für die AzB-07 verfügbar (vgl. PFB, S. 982 unten, S. 983) und die Berechnung habe anhand einer entsprechend modifizierten AzB-99 den derzeit bestmöglichen Berechnungsansatz dargestellt. Es wäre technisch ohne weiteres möglich und vom Aufwand her zumutbar, ein dem jeweiligen AzB-07-Entwurf entsprechendes Rechenprogramm zu erstellen, das bereits die grundlegenden Änderungen der künftigen AzB, wie das Segmentierungsverfahren etc. berücksichtigt.

Trotz entgegenstehender Stellungnahmen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt wurden die wesentlichen Fehlerquellen der AzB-99, nämlich fehlendes Segmentierungsverfahren, fehlende Sigma-Berechnung und zur Nicht-

Berücksichtigung der Gegenanflüge im Ergebnis beibehalten.

Die fehlerhafte Berechnung bzw. Abschätzung hat erhebliche Auswirkungen auf die Abwägung und die Ausgewogenheit der Planung. Wie viele Betroffene in welchem Maße belastet werden, kann damit weder zuverlässig ermittelt noch hinreichend abgeschätzt werden.

Der Antragsgegner selbst ermittelt alle sonstigen Fluglärmwerte anhand von Berechnungen nach der AzB-99, da die verbleibenden Unsicherheiten des AzB-07-Entwurfs einer weitergehenden Anwendung entgegenstünden (PFB, S. 1010 unten). Dabei verkennt der Antragsgegner allerdings, dass aufgrund des Erkenntnisfortschritts der Lärmwirkungsforschung, die in die Entwürfe der AzB-07 eingeflossen sind, für Lärmwirkungsbetrachtungen unter Zuhilfenahme der alten AzB-99 kein Raum bleibt.

Dennoch vergleicht der Antragsgegner 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 Vergleich 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 hinreichend darstellen.

1.2.2.2 Unzureichende Würdigung lärmmedizinischer Erkenntnisse [vgl. insbes. auch B.II.4.2.3 der Klagebegründung, S. 86ff.]

Auch in Bezug auf die Würdigung und Umsetzung der nach dem Stand der Wissenschaft bestehenden lärmmedizinischen Erkenntnisse ist der PFB fehlerhaft. Der Antragsgegner hat sich mit keinem einzigen von Einwanderseite eingebrachten Gutachten, die sich mit neueren oder von der Fluglärmsynopse abweichenden Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung beschäftigen, ernsthaft und neutral auseinandergesetzt, obwohl im Anhörungsverfahren in vielfältiger Weise gute Gründe und Argumente vorgetragen wurden, die eine nähere Prüfung der Haltbarkeit der Fluglärmsynopse aufnötigten. Die der sog. Flug-

lärmsynopse widersprechenden Studien wurden ausgerechnet den in den Studien kritisierten Lärmgutachtern der Beizuladenden zur Prüfung überlassen. Dass dies zu kaum überraschenden Ergebnissen geführt hat, ist naheliegend. Eine eigenständige Überprüfung dieser Art von „Qualitätssicherung“ ist erkennbar nicht erfolgt. Eine unvoreingenommene und neutrale Zusammenstellung des Abwägungsmaterials sieht sicher anders aus.

Die sog. Fluglärmsynopse der Gutachter der Beizuladenden kann schon deshalb nicht als anerkannter Stand der Wissenschaft gelten, weil bspw. darin Arbeiten wie das längst als überholt eingestufte Jansen-Kriterium Eingang findet.

Der Planfeststellungsbeschluss nimmt keinerlei Bezug auf die - auf hohem fachlichem Niveau - vorgebrachte Kritik oder löst diese inhaltlich auf. Dass der Antragsgegner es in einem so wesentlichen Punkt unterlassen hat, sich selbst sachkundig bzw. durch eine neutrale Beratung von außen zu machen, wie er es etwa mit Bezug auf den Nachtflugbedarf durch Gutachten der TUHH für erforderlich hielt, belegt die Voreingenommenheit des Antragsgegners.

Hinsichtlich der Behandlung und Berücksichtigung des vom Regionalen Dialogforum in Auftrag gegebenen Gutachtens „Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens“ vom 11.09.2006, Schreckenber/Meis (RDF-Belästigungsstudie), unterläuft dem Antragsgegner in der Abwägung ein gravierendes Missverständnis über die Ergebnisse der Studie. Die von dem Antragsgegner angenommenen Werte entstammen nicht der Hauptuntersuchung, sondern der Vertiefungsstudie und liegen wegen der dort vollkommen anderen Fragestellung ca. 5 dB höher als die zutreffenden Werte! Damit bricht die Abwägung des Antragsgegners betreffend die Ergebnisse der RDF-Belästigungsstudie in sich zusammen.

Der Antragsgegner 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 Gesamtlärbetrachtung nicht statt. Eine noch von der Anhörungsbehörde des Antragsgegners 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 mit der Folge, dass diese

aufgrund ihrer Massivität auch im Vorfeld einer möglichen Grundrechtsrelevanz in die fachplanerische Abwägung hätten einzustellende Belastung schlichtweg nicht 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 Antragsteller erhebliche nachteilige Wirkungen, die auf das Abwägungsergebnis durchschlagen.

1.2.3 Unzureichendes Schallschutzkonzept in Bezug auf die Antragsteller [vgl. auch B.II.4.2.5 der Klagebegründung, S. 96ff.]

Das sog. „Schallschutzkonzept“ des Antragsgegners lässt insbesondere in Bezug auf die Antragsteller jede Ausgewogenheit der Planung vermissen. Das Schallschutzkonzept ist gemessen an den eigenen Schutzzielen des Antragsgegners nicht geeignet, die Antragsteller vor unzumutbaren Lärmwirkungen zu schützen.

Der Planfeststellungsbeschluss sieht keine Schallschutzmaßnahmen aktiver oder passiver Art vor, die geeignet wären einen ausreichenden Schallschutz zu gewähren. Das ist nicht kompatibel mit den Schutzzielen, die der Antragsgegner für Wohnnutzungen für relevant hält. Weiter unterlässt der Antragsgegner eine Überprüfung der Angemessenheit der Schutzziele anhand des wissenschaftlichen Erkenntnisstandes.

Im Widerspruch zu seinen an anderer Stelle des PFB getroffenen Aussagen zum abschließenden Charakter des FluglärmG, erkannte der Antragsgegner den über die Regelungen dieses Gesetzes hinausgehenden Handlungsbedarf an (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 Gutachtens 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 Antragsteller, die durch die nach dem Fluglärmschutzgesetz vorgesehenen Maßnahmen nicht ausgeräumt werden.

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

Der Antragsgegner hat es 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 FluglärmG 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 Antragsteller, 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.

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 Antragsgegner aufgestellten Schutzziele - kein schlüssiges Lärmschutzkonzept für die Wohnnutzungen der Antragsteller vorliegt. Deren besonderer Schutzbedarf wird nicht hinreichend betrachtet, sondern unter Hinweis auf das FluglärmG mit seinen gestuften Regelungen zum passiven Schallschutz abgetan.

Eine Betrachtung, ob die Schutzziele der Synopse durch das Maßnahmenkonzept des FluglärmG auch erreicht werden, hat der Antragsgegner gar nicht erst vorgenommen. Es ist weder ersichtlich, dass der Antragsgegner eine vertiefte Prüfung der Außenpegel vorgenommen hat, noch welchen Anforderungen der passive Schallschutz erreichen muss. Denn die Rechtsverordnung nach § 7 FluglärmG ist noch gar nicht in Kraft. Die Antragsteller 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 Antragsgegner 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 Antragsteller nicht nachvollziehbar. Die qualitative und die zeitliche Erreichung der Ziele des Schutzkonzepts des Antragsgegners sind völlig offen.

Im Ergebnis werden die Rechte der Antragsteller auf Gewährleistung des Schutzes ihrer Gesundheit verletzt, da der Antragsgegner von unzutreffenden Annahmen betreffend den Eintritt von Gesundheitsgefahren durch Fluglärm ausgegangen ist.

Des Weiteren hat der Antragsgegner hinsichtlich unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung bleibender Fluglärmbelastungen das Recht der Antragsteller auf gerechte Abwägung ihrer Belange verletzt. Der Antragsgegner insofern unzutreffend davon aus, 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.

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

Im parallel eingereichten Schriftsatz zur Klagebegründung wird im Einzelnen aufgezeigt, dass die Berechnungen und die Wirkungen

- der Dauerschallpegel am Tag (B II 4.2.5.3.1),
- der Tages-Maximalschallpegel bzw. Tages-NAT-Werte (B II 4.2.5.3.2),
- der Dauerschallpegel in der Nacht (B II 4.2.5.4.1) und
- die nächtlichen NAT-Werte (B II 4.2.5.4.2).

vom Antragsgegner unzureichend gewürdigt und die sich ergebenden Aufgaben der Problemlösung nicht bewältigt hat.

1.2.4 Betroffenheit der Antragsteller [vgl. auch B.II.4.2.5.5 der Klagebegründung, S. 112ff.]

In der nachfolgenden Tabelle wird die Betroffenheit der Antragsteller anhand einer interaktiven Übersicht des Regionalen Dialogforums (RDF) (www.laermkarten.de) sowie der voraussichtlichen Einteilung in die Lärmschutzzonen des FluglärmG dargestellt. Aus den Lärmkarten des RDF wird die reine Fluglärmbelastung der Antragsteller (ohne Addition sonstiger Lärmmissionen) ersichtlich, der diese 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 ausgesetzt sind:

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

ASt.	Name	Ort	TZ 1	TZ 2	NZ	Ostwetter		Westwetter	
						(Tag / Nacht) Werte dB(A)	(Tag / Nacht) Werte dB(A)	(Tag / Nacht) Werte dB(A)	(Tag / Nacht) Werte dB(A)
						T	N	T	N
1	XXX	Flörsheim	+	/	+	68	59	48	<40
2-7	XXX	Flörsheim	+	/	+	67	58	47	<40
8/9	XXX	Königstädten	-	+	-	40	40	57	42
10-13	XXX/XXX	Nauheim	?	-	+	43	38	63	52
14	XXX	Kelsterbach	?	+	?	55	50	57	51
15/16	XXX/XXX	Offenbach	-	+	-	56	49	57	49

TZ1 = Tagschutzzone 1
 TZ2 = Tagschutzzone 2
 NZ = Nachtschutzzone

Eine aktualisierte Abschätzung kann nicht dargestellt werden, da den Antragstellern keine Lärmkarten nach der AzB 07 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 ebenfalls noch nicht erfolgt.

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 Antragsgegner 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.

In dieser Situation der Unsicherheit wäre es interessensgerecht gewesen, auf die Verteilung entsprechend der Berechnung unter www.laermkarten.de abzustellen und die tatsächliche Betriebsrichtungsverteilung bezogen auf die 6 verkehrsreichsten Monate zu Grunde zu legen.

Die Tagschutzzone 1 gewährt den Antragstellern 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 Antragsteller 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 Tagesschutzzone 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 Kommunikation 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 Antragsteller 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 Antragsteller 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 Antragsteller 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. Die 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.

1.2.4.1 Situation im Bereich der Nachtschutzzone / Tagschutzzone 1 (am Beispiel Flörsheim)

Für die in Flörsheim lebenden Antragsteller werden Lärmwerte erreicht, welche eine Gefährdung der Gesundheit mit sich bringen. Eine ungestörte Kommunikation bei gekippten Fenstern wird nicht mehr möglich sein.

Das Wohnhaus der Antragstellerin XXX ist bei Ostbetriebsrichtung bezogen auf die sechs verkehrsreichsten Monate einem Pegel von 68 dB(A) ausgesetzt, bei den Antragstellern 2. bis 7. sind es 67 dB(A). Auf die vier minderjährigen Antragsteller zu 4. - 7. wirken sich diese Lärmpegel besonders stark aus, zumal diese auch die Außenbereiche ihres Grundstücks besonders intensiv nutzen. Nachts wird die Antragstellerin XXX bei Ostbetrieb einem Dauerschallpegel von 59 dB(A) ausgesetzt sein, bei den Antragstellern 4. bis 7. sind es 58 dB(A). Der Antragsgegner hat dies alles indessen nicht zur Kenntnis genommen, da er es unterlassen hat, die insoweit maßgeblichen Lärmkonturen zu ermitteln.

Die Wohnhäuser der Antragsteller 2. und 3. sowie der Antragstellerin zu 1. liegen bei Ostbetrieb tags zudem innerhalb eines Gebietes mit einer der größten Lärmzunahme überhaupt, nämlich von 15 dB(A). Gegenwärtig (Stand: 2005) beträgt die Belastung bei der Antragstellerin zu 1. bei Ostbetrieb 53 dB (A), bei den Antragstellern 2. bis 7. sind es 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 Antragstellerin zu 1. bzw. von 47 auf 58 dB(A) für die Antragsteller 2. bis 7.

1.2.4.2 Situation in der Tagschutzzone 1 (am Beispiel Nauheim)

Das oben unter 1.2.4.1 zu den Antragstellern aus Flörsheim Gesagte gilt grundsätzlich auch für die Antragsteller 10. bis 13., deren Haus in der Tagschutzzone 1 liegt: Die maßgeblichen Dauerschallpegelkontur wurden nicht ermittelt, die Lärmauswirkungen nicht geprüft und behandelt. Bezüglich der Antragsteller 10. bis 13. kommt hinzu, dass diese offenbar unmittelbar an der Grenze zur Nachtschutzzone liegen, soweit diese nach AzB-99 modifiziert berechnet wurde. Die genaue Betroffenheit des Grundstücks der Antragsteller 10. bis 13. ist mangels verbindlicher Lärmschutzbereiche nicht erkennbar. Das Ausmaß der Betroffenheit ist damit im Hinblick auf die Bewältigung des Problems von Schlafstörungen ungeklärt.

Am Grundstück der Antragsteller 10. und 11. wird es bei Westbetrieb tags zu einer der höchsten Lärmzunahmen im Rhein-Main-Gebiet überhaupt kommen, da diese um 10 dB(A) steigen 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 Antragsgegner unterbleibt indessen.

Auch die Erforderlichkeit der Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung lässt der Antragsgegner vermissen und würdigt nicht, dass die Antragsteller 10. bis 13. in unmittelbarer Nachbarschaft der Autobahn A 67 wohnen. Die erhebliche Vorbelastung durch landseitigen Verkehrslärm hätte eine Konfliktbetrachtung der unterschiedlich auf das Grundstück einwirkenden Lärmquellen erfordert.

1.2.5 Situation in der Tagschutzzone 2 (am Beispiel Rüsselsheim-Königstädten, Kelsterbach, Offenbach)

Für die Antragsteller 8. und 9. aus Rüsselsheim-Königstädten, für den Antragsteller zu 14. aus Kelsterbach und für die Antragsteller zu 15. und 16. aus

Offenbach gilt, dass für diese nach der Tabelle 3 auf S. 17 der Stellungnahme von FBB-Maschke (Anlage 2 der Klagebegründung) Hörschäden aufgrund von Maximalpegeln größer 95 dB (A) außen ab einem LAeq von 57 dB (A) nicht mehr auszuschließen sind. Dieser Leq wird an den Wohnhäusern der Antragstellern zu 8 + 9., 14. und 15. + 16. bei Westbetriebsrichtung erreicht. Beim Antragsteller zu 14. beträgt der Leq auch bei Ostbetriebsrichtung immer noch 55 dB (A), bei den Antragstellern zu 15. und 16. sind es sogar 56 dB(A). Die Antragsteller zu 14. und zu 15. + 16. kommen mithin überhaupt nicht in die Situation bei der diese weniger belastenden Betriebsrichtung „normale“ (fluglärmreduzierte) Verhältnisse zu erfahren.

Der Antragsgegner hat für diese Situation keinerlei ergänzenden Schallschutz in Erwägung gezogen. Für den Antragsteller zu 14. kommt in der Belastung erschwerend hinzu, dass dieser vom Bodenschall des Flughafens sowie von den nächtlichen Triebwerksprobeläufen zusätzlich betroffen wird. Auch dies war dem Antragsgegner keinerlei Würdigung in seinem Planfeststellungsbeschluss wert.

Betrachtet man die Tagesdauerschallpegel, wird der präventive Richtwert von 55 dB (A) für die Vermeidung von Kommunikationsstörungen bei den Antragstellern zu 8. + 9., zu 14. und zu 15. + 16. jeweils überschritten. Im Falle der Antragsteller zu 14. sowie 15. + 16. gilt dies bei jeder Wetterlage. Die Wohnhäuser dieser Antragsteller liegen jeweils in der Tagschutzzone 2. Eine Belegenheit des Wohnhauses in der Tagschutzzone 2 bedeutet aber nicht, dass hier die Gewährleistung der ungestörten Kommunikation auch entsprechend abgedeckt wäre, denn bei gekipptem Fenster wird ein Innenraumpegel von 40 dB (A) nicht mehr eingehalten werden können.

Da die Antragsteller zu 8. + 9., zu 14. und zu 15. + 16. werden am Tage bereits Lärmpegeln von bis zu 54 - 57 dB (A) ausgesetzt sein werden, muss ferner festgestellt werden, dass die Einhaltung der Werte zum „Schutzziel Erholung“ nicht gewährleistet wird.

In der Nacht wird es insbesondere bei den Antragstellern zu 14. und 15. + 16. zu Schlafstörungen kommen, da die entsprechenden Pegel-Häufigkeiten ab einem LAeq von 49 dB (A) bzw. 45 dB (A) erreicht werden können. Beim Antragsteller zu 14. beträgt der nächtliche Leq 51 dB (A) bei Westbetriebsrichtung

und 50 dB (A) bei Ostbetriebsrichtung. Bei den Antragstellern 15. + 16. werden es 49 dB(A) (Westbetrieb wie Ostbetrieb) sein. Insbesondere die Werte beim Antragsteller 14. sind damit nahe an den 53 dB (A), ab welchen die Grenze zur Nachtschutzzone verläuft.

Das Wohnhaus des Antragstellers zu 14. liegt ferner nur äußerst 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 und mithin ein hohes Maß an Besorgnis noch höherer Betroffenheit besteht. Dies insbesondere auch wegen der Andersartigkeit der Geräusche, die vom Boden- und Rolllärm ausgehen.

Bzgl. der Antragsteller zu 8. und 9. in Rüsselsheim-Königstädten ist bei Westbetrieb tags 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. Auch dieses Ausmaß an Lärmzunahme würdigt der Antragsgegner in seinem Planfeststellungsbeschluss jedoch in keiner Weise.

1.3 Rechtswidrige Behandlung der Luftschadstoffproblematik

Der Planfeststellungsbeschluss ist weiterhin offensichtlich rechtswidrig hinsichtlich der Festsetzungen zum Schutz des Antragstellers zu 14. vor Luftschadstoffen. Es liegt ein Verstoß gegen §§ 8, 9 Abs. 2 LuftVG vor, denn die mit dem Bau und dem Betrieb des geplanten Vorhabens hervorgerufenen Auswirkungen werden durch den Planfeststellungsbeschluss nicht bewältigt. Unstreitig ist, dass es während der Bauphase zu Grenzwertüberschreitungen des PM10-Wertes kommen wird (S. 2158 des PFB). Die Grenzwerte der 22. BImSchV müssen jedoch im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses beachtet werden. Es kann also nicht auf eine Abwägung in dem Sinne abgestellt werden, dass die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen bei PM10 der Planfeststellung angesichts der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens nicht entgegen stehen, so PFB, S. 2156 unten. Vielmehr hat der Antragsteller zu 14., der von Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts für Feinstaubpar-

tikel PM10 betroffen ist, ein Recht auf Abwehr seiner gesundheitlichen Beeinträchtigungen, vgl. BVerwG Urteil v. 27.09.2007 - 7 C 36/07.

Unter A XI 8 „Immissionen während der Bauphase“ (PFB, S. 155 f.), trifft der Antragsgegner Nebenbestimmungen zum Schutz des Antragstellers zu 14. für die Bauzeit der Landebahn Nordwest. Für den anschließenden Betrieb der Landebahn bzw. des Flughafens werden im Planfeststellungsbeschluss keinerlei Nebenbestimmungen verfügt.

Gerade im Hinblick auf die Immissionen während der Bauphase wäre ein Abwarten der Hauptsacheentscheidung nicht hinnehmbar, da die gesetzliche Anordnung des Sofortvollzuges die Beeinträchtigung des Antragstellers zu 14. durch Feinstaub ermöglicht, ohne dass die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses in diesem Punkt geklärt ist. Damit würde der Antragsteller zu 14. unumkehrbar in seinem Recht auf Schutz der Gesundheit verletzt.

1.3.1 Ungenügende Nebenbestimmung für Immissionen während der Bauphase

Auch wenn der Antragsgegner immerhin hinsichtlich der Immissionen während der Bauphase, insbesondere im Hinblick auf PM₁₀-Immissionen Nebenbestimmungen verfügt, so genügen diese Nebenbestimmungen weder den rechtlichen Anforderungen an die Bestimmtheit noch erreicht der Antragsgegner dadurch eine Beachtung der Grenzwerte der 22. BImSchV im Rahmen der verbindlichen und zwingenden Gefahrenabwehr. Der Antragsgegner selbst führt aus, dass während der Bauphase für PM₁₀ unter anderem in Kelsterbach, auch am Wohnort des Antragstellers zu 14., mit der Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte zu rechnen ist (PFB, S. 2158):

„Danach ist für PM₁₀ in Kelsterbach insgesamt eine Überschreitung des Jahresmittelwerts zu erwarten. Zudem wird im Gutachten G15.2 prognostiziert, dass der über 24 Stunden gemittelte Grenzwert für PM₁₀ in Eddersheim, Okriftel, Kelsterbach, Schwanheim und Raunheim im ungünstigsten Fall an mehr als 35 Tagen überschritten wird (vgl. § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV).“

Aus Tabelle 4-2 des Gutachtens G 15.2 der Planunterlagen ergibt sich, dass der Tagesmittelwert für PM₁₀ in Kelsterbach an 75 – 104 Tagen überschritten wird.

Unter Berücksichtigung dieser Belastungsprognose meint der Antragsgegner, dass den errechneten Grenzwertüberschreitungen mit der Nebenbestimmungen A XI 8 ausreichend begegnet werden kann. Die Nebenbestimmungen A XI 8 lauten (PFB, S. 155 f.):

- „1. Es sind nur Baufahrzeuge und -maschinen mit schadstoffarmen Motoren einzusetzen, die der europäischen Abgasnorm entsprechen.*
- 2. Die Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen sind nicht länger als unbedingt erforderlich zu betreiben.*
- 3. Die Anzahl der Umschlagvorgänge ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.*
- 4. Bei trockener Witterung sind die Schüttgüter vor dem Umschlag zu befeuchten.*
- 5. Bei den Abkip- und Umschlagvorgängen sind möglichst große Bagger- und Radladerschaufeln zu verwenden. Die Abwurfhöhe ist so gering wie möglich zu halten. Auf den Einsatz von Förderbändern ist – soweit betrieblich möglich – zu verzichten.*
- 6. An- und Abfahrtswege zum Transport von Erdaushub und Materialien, die in Straßenbauweise befestigt sind, sind arbeitstäglich zu reinigen.*
- 7. Im Bereich der Ein- bzw. Ausfahrten in den bzw. aus dem unbefestigten Baustellenbereich sind Reifenwaschanlagen einzurichten.*
- 8. Die Anordnung ergänzender Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.“*

Der Antragsgegner legt jedoch nicht dar, in welcher Höhe bzw. in welchem Umfang mit einer Reduzierung der baubedingten Feinstaubimmissionen zu rechnen ist. Ohne eine Prognose über die Höhe des Reduktionserfolges der einzelnen verfügbaren Maßnahmen kann nicht geschlussfolgert werden, dass keine Grenzwertüberschreitung eintreten wird.

Das Recht auf Abwehr gesundheitlicher Beeinträchtigungen ist aufgrund der für den Antragsteller zu 14. in nicht nachvollziehbarer oder überprüfbarer Art und Weise verfügbaren Nebenbestimmungen mangels einer Maßnahmen-Wirkungs-Betrachtung als nicht gewährleistet anzusehen.

Daran ändert auch der Vorbehalt des Antragsgegners zur Verfügung weitergehender Nebenbestimmungen nichts. Denn es bleibt vollkommen unklar, wann und unter welchen Bedingungen weitergehende Nebenbestimmungen verfügt werden sollen.

Sinnvollerweise müsste zunächst verfügt werden, ein Luftschadstoffüberwachungssystem in dem Umfeld der Baustelle, insbesondere an verschiedenen Randlagen der betroffenen Gemeinden zu installieren, um überhaupt zu ermitteln, ob die prognostizierten Grenzwertüberschreitung eintreten bzw. die nicht weiter begründete Erwartungen an die Wirkung der Nebenbestimmungen im Hinblick auf die Luftschadstoffbelastung eintreten.

Schließlich lässt sich bei genauerer Betrachtung der einzelnen Nebenbestimmungen eine Vielzahl von offenen Fragen aufzeigen, die unabhängig von einer fehlenden Maßnahmen-Wirkungs-Prognose dazuführen, dass die einzelnen Nebenbestimmungen unklar und unbestimmt sind.

Zunächst einmal ist völlig unklar, wer für die Überwachung der Einhaltung der Nebenbestimmungen verantwortlich sein soll. Wird dies den Baufirmen überlassen, der Stadt Kelsterbach, der Vorhabensträgerin, der Planfeststellungsbehörde oder dem zuständigen Regierungspräsidium? Wer ist in die Verantwortung zu nehmen, wenn die Nebenbestimmungen nicht eingehalten werden (Baufirma, Fraport AG)? Welche Konsequenzen sind bei Nichteinhaltung der Nebenbestimmungen vorgesehen (Bußgeld, Baustopp etc.)? Wer entscheidet über Konsequenzen bei Nichteinhaltung der Nebenbestimmungen?

In Bezug auf die einzelnen Nebenbestimmungen lassen sich die Fragen (nicht abschließend) fortsetzen:

Zu 1: Der Planfeststellungsbeschluss trifft keine Angaben, welcher europäischen Abgasnorm die Baufahrzeuge und –maschinen entsprechen sollen. Sollen diese der zum Datum des Planfeststellungsbeschluss gültigen Abgasnorm entsprechen oder der während der Bauphase gültigen (Euro 4 oder Euro 5-Norm)? Gleiches gilt für Baumaschinen.

Zu 2: Was ist darunter zu verstehen, dass Baufahrzeuge nicht länger als unbedingt erforderlich zu betreiben sind? Woraus ergibt sich, was unbedingt erforderlich ist?

Zu 3: Wer bestimmt die Anzahl der Umschlagvorgänge, die dem unbedingt erforderlichen Maß entsprechen, bzw. nach welchem Maßstab werden diese bestimmt?

Zu 4: Wer entscheidet, wann es sich um trockene Witterung handelt und in welchem Umfang sind die Schuttgüter dann zu befeuchten?

Zu 5: Was ist unter möglichst großen Bagger- und Radladerschaufeln zu verstehen? Welche Abwurfhöhe ist als so gering wie möglich anzusehen? Wann ist es betrieblich möglich auf den Einsatz von Förderbändern zu verzichten?

Zu 6: Wie sollen die in Straßenbauweise befestigten An- und Abfahrtswege gereinigt werden? Sollen diese trocken abgekehrt oder befeuchtet und dann abgekehrt werden?

Zu 7: Bedeutet die Einrichtung von Reifenwaschanlagen auch zwingend deren Benutzung bei jeder Ein- und Ausfahrt?

Werden bei der Ausschreibung der Bauaufträge auch diese Nebenbestimmungen zum Gegenstand der Ausschreibung gemacht, bzw. werden die eingegangenen Angebote auch am Maßstab der Nebenbestimmungen A XI 8 geprüft?

Im Ergebnis zeigt sich damit evident, dass die Einhaltung von in der Planfeststellung zwingend beachtlichen Grenzwerten durch die Verfügungen des Antragsgegners keineswegs gesichert ist. Vielmehr offenbart sich eine konkrete Gefahr für die Gesundheit des Antragstellers zu 14. durch Immissionen in der Bauphase und ein ungenügendes "Gefahrenabwehrkonzept". Damit ist der Planfeststellungsbeschluss offensichtlich rechtswidrig und darf nicht vollzogen werden.

1.3.2 Änderung der Baulogistik notwendig?

Es steht zu befürchten, dass die Antragsteller höheren Lärm- und Luftschadstoffbelastungen ausgesetzt sein werden, als bisher im Planfeststellungsverfahren prognostiziert und dem Planfeststellungsbeschluss für die Bauphase zugrunde gelegt worden ist. Denn es ist fraglich, ob das zugrunde gelegte Baulogistikkonzept der Vorhabensträgerin umgesetzt werden kann. Durch die Sperrung der Brücke über die BAB 3 für Lkw ab 16 t ab März 2008 werden die

Transportwege bezüglich sämtliche Baumaßnahmen im Kelsterbacher Wald völlig verändert werden müssen. Die Brücke wird als Transportweg Nummer 6 im Plan B5.1.-1 bezeichnet. Auf diesem Teilstück sollten 183.229 Transporte abgewickelt werden (vgl. hierzu: B5, Erläuterungsbericht Bauleistik und Grundwasserhaltung während der Bauzeit, 20.12.2006, S. 95).

Eine Änderung der Bauleistik wäre nur dann nicht notwendig, wenn die Vorhabensträgerin abwartet, bis die Brücke saniert ist. Da mit einem Neubau der Brücke im Rahmen der Erweiterungsmaßnahmen der BAB3 zu rechnen ist, dürfte eine vorherige Sanierung nicht in Betracht kommen, so dass auf absehbarer Zeit nicht mit der Befahrung der Brücke mit Lkw über 16 t zu rechnen ist. Sollte die Vorhabensträgerin dies nicht abwarten, stellt sich die Frage, ob überhaupt ein verändertes Bauleistikkonzept machbar ist.

Sollte jedoch ein neues Bauleistikkonzept erarbeitet, müssten die Auswirkungsprognosen hinsichtlich der Bauphase neu erstellt werden.

1.3.3 Fehlerhafte Bewertung der Luftschadstoffbelastung während des Betriebes

Zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses aufgrund der fehlerhaften Bewertung der Luftschadstoffbelastung während des Betriebes des Flughafens wird in der ergänzenden Klagebegründung vorgetragen.

1.4 Auswirkungsprognosen fehlerhaft [vgl. auch B.II.5 der Klagebegründung, S. 124ff.]

Neben dem völlig unzureichenden Schallschutzkonzept und der Behandlung der Problematik der Luftschadstoffbelastungen leidet der Planfeststellungsbeschluss an einem offensichtlichen und erheblichen Abwägungsfehler im zentralen Punkt der Kapazitätsprognose und den sich bei höheren Kapazitätsausnutzungen als 701.000 Flugbewegungen ergebenden Belastungen. Die Vornahme einer Prognose über die Auswirkungen einer Abwicklung von mehr als 701.000 Flugbewegungen wäre vorliegend zwingend erforderlich gewesen,

denn die technische Kapazität des Bahnsystems liegt bei Realisierung der neuen Landebahn – unstreitig – bei weitem höher.

Die Fluglärm Auswirkungen wurden anhand der von der Beizuladenden erstellten Luftverkehrsprognose berechnet, die jedoch offensichtlich unzutreffend bzw. nicht abschließend ist, wie weitere dem Antragsgegner bekannte Prognosen derselben Gutachter belegen, die sich auf einen erheblichen längeren Prognosezeitraum beziehen. Die an eine Luftverkehrsprognose anzulegenden Maßstäbe der Rechtsprechung (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)) werden verkannt.

Vorliegend ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass es bereits absehbar über den prognostizierten Zeitpunkt hinaus zu einer Erhöhung des Flugbewegungsaufkommens kommen wird und dieses auch technisch planbar auf dem dann vorhandenen Bahnsystem abgewickelt werden kann. Nach allen derzeit vorliegenden Prognosen wird das Luftverkehrsaufkommen auch nach dem Jahr 2020 ständig ansteigen. Hierauf verweist auch der Antragsgegner im Planfeststellungsbeschluss auf den S. 489ff.. 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.

Der Prognosezeitpunkt 2020, der den Fluglärm Betrachtungen 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, die ein entsprechendes weiteres Wachstum konkret prognostizieren. Diese aktuelle dem Antragsgegner bekannte Datengrundlage hätte auch für die Auswirkungsprognosen am Frankfurter Flughafen zugrunde gelegt werden müssen. Bereits in der Luftverkehrsprognose, G8 der Planfeststellungsunterlagen haben die eigenen

Gutachtern der Beizuladenden die Feststellung getroffen, 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. Dies belegt das stetig weitere Wachstum am Frankfurter Flughafen über das Jahr 2020 hinaus.

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.

Die Nebenbestimmung 5.1.4.2, die laut PFB S. 1068f eingefügt wurde, um „Rechtsschutzlücken auszuschließen“, kann diesen fundamentalen Fehler nicht heilen. Die Antragsteller haben einen Anspruch auf fehlerfreie Abwägung, wozu in vorderster Linie die Zusammenstellung zutreffenden Abwägungsmaterials gehört. Die Verwendung einer unzureichenden 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 Antragsgegner selbst gesehene „Rechtsschutzlücke“ in der Abwägung der Ausbauplanung geschlossen werden kann.

1.5 Fehlerhafte Gesamtabwägung [vgl. auch B.II.6 der Klagebegründung, S. 134ff.]

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. 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 Antragsgegner von vornherein aus der Abwägung ausgeblendet.

Dabei wird überdies ein Abwägungsprogramm suggeriert, welches weder aus der Aktenlage noch aus dem Planfeststellungsbeschluss ableitbar ist. 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 be-

steht 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.

Die Einschätzung (PFB S. 2510), die planfestgestellte Variante bringe die geringsten Lärmauswirkungen mit sich, erscheint zynisch in Anbetracht der gravierenden Fluglärmauswirkungen und verkennt, dass breite Flächen des Rhein-Main-Gebietes und insbesondere Städte mit einer hohen Bevölkerungsdichte sowie auch die Antragsteller flächig verlärmert werden und mit hohen Lärmzunahmen im absoluten Bereich, beispielsweise in Rüsselsheim-Königstätten und Nauheim sowie Offenbach zu rechnen haben. Diese werden durch die Planfeststellung weder besonders berücksichtigt noch abgemildert.

Die Fehlgewichtung bzw. das Übergewicht, das dem öffentlichen Verkehrsinteresse eingeräumt wird, findet sich auch bei den Ausführungen zur Luftqualität in der Gesamtabwägung. Die eingeräumten Überschreitungen der Grenzwerte betreffen auch die Gebiete der Antragsteller, insbesondere in Kelsterbach. Es ist bezeichnend für den Abwägungsmaßstab, dass sogar Überschreitungen der Grenzwerte hingenommen werden, um die Planfeststellung zu ermöglichen.

Das öffentliche Interesse am Flughafenausbau dagegen wird völlig überinterpretiert. Im Hauptsachverfahren wird substantiiert dargelegt werden, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Annahmen zur Begründung der öffentlichen Interessen fehlerhaft ermittelt und bewertet worden sind.

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.

2. Aussetzung der Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses im Ergebnis einer nicht an dem voraussichtlichen Ergebnis des Hauptsacheverfahrens ausgerichteten Interessenabwägung

Selbst für den Fall dass der Senat im Rahmen seiner im Eilverfahren nur vorzunehmenden summarischen Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses keine vorläufige Entscheidung über den voraussichtlichen Ausgang des Hauptsacheverfahrens zu treffend vermögen sollte, ist die aufschiebende Wirkung gleichwohl im Ergebnis einer Interessensabwägung anzuordnen.

Wie im Rahmen des ersten Schriftsatzes zur Klagebegründung im Hauptsacheverfahren bereits über die Darlegungen des Eilantrages hinaus vorgetragen wurde - und im Verlauf des Verfahrens noch weiter vorzutragen sein wird, sind eine Vielzahl weiterer Gründe dafür ersichtlich, welche ein Urteil über die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zu tragen vermögen.

Die Antragsteller verkennen nicht, dass es im Hinblick auf einige besonders schwierige Sach- und Rechtsfragen einer intensiven Befassung des Senats bedürfen wird, um über die widerstreitenden Auffassungen der Parteien Recht zu sprechen.

Soweit der Senat im Rahmen seiner zunächst nur summarischen Prüfung auch hinsichtlich der von den Antragstellern für offensichtlich rechtswidrig erachteten Elemente des Planfeststellungsbeschlusses eine entsprechende Erfolgsabschätzung der Klage noch nicht zu treffen vermag, muss jedenfalls die dann auf der Grundlage einer Abwägung der Vollzugs- bzw. der Vollzugsaussetzungsinteressen ausgerichteten Entscheidung über die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes zur Stattgabe des Antrages führen.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass diese Interessenabwägung im Eilverfahren sich nicht etwas bereits deshalb erübrigt, weil § 10 Abs. 6 Satz 1 Luftverkehrsgesetz dem Vollzugsinteresse ein gewisses Gewicht beimisst.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 14.04.2005 (4 VR 1005/04) betreffend die Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Flughafen Berlin-Schönefeld ausgeführt:

12. *„(...) Lässt der Gesetzgeber den Suspensiveffekt entfallen, so nimmt er die Entscheidung über die Risikoverteilung nicht stets in der Weise vorweg, dass sich das Vollzugsinteresse gegenüber dem Aufschubinteresse regelhaft durchsetzt. Der individuelle Rechtsschutz, dem auch das vorläufige Rechtsschutzverfahren zu dienen bestimmt ist, darf nicht an abstrakten Vorrangregeln scheitern. Insbesondere im Bereich des Verkehrswegeplanungsrechts, in dem für bestimmte näher bezeichnete Vorhaben ein vordringlicher Bedarf besteht, der es nach der Einschätzung des Gesetzgebers rechtfertigt, das in § 80 Abs. 1 und 2 VwGO angelegte Regel-Ausnahme-Verhältnis der aufschiebenden Wirkung zum Sofortvollzug umzukehren, ist davon auszugehen, dass die nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO gebotene Abwägung zwar gesetzlich vorstrukturiert, aber nicht präjudiziert ist. Trotz des gesetzlichen Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung muss bei der Interessenabwägung der Einzelfallbezug gewahrt bleiben. Der Rechtsschutzanspruch schlägt dabei umso stärker zu Buche und darf umso weniger zurückstehen, je schwerer die dem Einzelnen auferlegte Belastung wiegt und je mehr die Maßnahmen der Verwaltung Unabänderliches bewirken.“*

In dem genannten Beschluss führt das BVerwG sodann im Hinblick auf die von Vollzugsaussetzungsanträge von durch Fluglärmimmissionen durch das Vorhaben betroffene Nachbarn weiter aus:

- „13 **Die Verwirklichung des mit der Klage angegriffenen Planvorhabens ist mit baulichen und sonstigen Eingriffen verbunden, die geeignet sind, das Gesicht des davon betroffenen Raumes weit über den vorhandenen Flughafen hinaus nachhaltig zu verändern.** Dahinstehen kann, wie weit die Antragsteller durch die Vielzahl von Maßnahmen, die bereits vor Abschluss des Hauptsacheverfahrens beabsichtigt sind, in ihrer persönlichen Sphäre Nachteile erleiden würden, die sich nicht wieder gutmachen ließen. Soweit die Antragsteller mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung betroffen sind, sind sie nicht darauf beschränkt, gegen die Planung persönliche Belange zur Geltung zu bringen. Sie sind vielmehr berechtigt, die Gemeinwohlverträglichkeit des Planvorhabens in Frage zu stellen und in diesem Zusammenhang gegen die öffentlichen Belange, die von Seiten der Beigeladenen für das Flughafenprojekt aufgelistet werden, öffentliche Belange ins Feld zu führen, die gegen die Planung streiten. Gerade unter diesem Blickwinkel erheben sie zulässigerweise zahlreiche Rügen, die es **nicht von vornherein ausgeschlossen erscheinen lassen, dass der Planungsentscheidung (...) Mängel anhaften.**
- 14 *Soweit die Antragsteller sich als nur mittelbar Betroffene insbesondere gegen die zukünftigen Lärmeinwirkungen zur Wehr setzen, gilt für sie im*

Ergebnis nichts Abweichendes. Zwar besteht im Falle unzulänglicher Immissionsvorsorge grundsätzlich nur ein Anspruch auf Planergänzung, der gegebenenfalls im Wege einer Verpflichtungsklage durchzusetzen ist und es in aller Regel ausschließt, vorläufigen Rechtsschutz auf der Grundlage des § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO zu gewähren. Jedoch kommt auch bei bloßen Lärmbelästigungen oder sonstiger mittelbarer Betroffenheit eine (teilweise) Planaufhebung in Betracht, wenn das zum Schutz der Nachbarschaft entwickelte Konzept des Planungsträgers Defizite aufweist, die so schwer wiegen, dass die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage gestellt erscheint (vgl. BVerwG, Urteile vom 7. Juli 1978 - BVerwG 4 C 79.76 u.a. - BVerwGE 56, 110, vom 20. Oktober 1989 - BVerwG 4 C 12.87 - BVerwGE 84, 31 und vom 18. April 1996 - BVerwG 11 A 86.95 - BVerwGE 101, 73; Beschluss vom 12. November 1992 - BVerwG 7 ER 300.92 - Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 22). Die Rügen der Antragsteller weisen in diese Richtung. Ob sie durchgreifen, lässt sich beim derzeitigen Verfahrensstand nicht abschließend beurteilen.

- 15 *Würde es den Beigeladenen in dieser Situation der Ungewissheit gestattet, unter Ausnutzung der gesetzlichen Sofortvollzugsanordnung von dem Planfeststellungsbeschluss unbeschränkt Gebrauch zu machen, so würden hierdurch vollendete Tatsachen geschaffen, die zur Folge haben könnten, dass nicht bloß etwaige private Rechtspositionen, sondern auch gewichtige Gemeinwohlbelange beeinträchtigt werden und immissionsschutzrechtliche Vorkehrungen, die nicht bloß zum Schutz privater Rechtspositionen geboten sind, sondern auch im öffentlichen Interesse zu berücksichtigen sind, nicht mit dem Gewicht zum Tragen kommen, das ihnen gebührt.*
- 16 *Die Nachteile, die den Beigeladenen durch die Anordnung der aufschiebenden Wirkung entstehen, erscheinen weniger gravierend als die Schäden, die im Falle der Versagung vorläufigen Rechtsschutzes drohen könnten. Sie erschöpfen sich darin, dass bestimmte Maßnahmen zurückgestellt werden müssen, bis im Hauptsacheverfahren geklärt ist, ob der angefochtene Planfeststellungsbeschluss den rechtlichen Anforderungen genügt. Etwaige Verzögerungen, die hierdurch eintreten, halten sich aller Voraussicht nach in überschaubaren Grenzen. Denn der Senat wird sich bemühen, das Hauptsacheverfahren bis Mitte 2006 abzuschließen. (...)*

- Hervorhebungen diesseits. -

Dieser Maßstab ist auch vorliegend in Ansatz zu bringen und führt dabei zu dem Ergebnis, dass das zum Schutz der Nachbarschaft entwickelte Konzept des Planungsträgers Defizite aufweist, die so schwer wiegen, dass die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage gestellt erscheint.

Ferner würde der Bau der Landebahn und auch bereits die Vorbereitungsmaßnahmen, insbesondere die Rodung von 300 ha Wald, eine Realisierung von Eingriffen bedeuten, welche das Gesicht der gesamten Region nachhaltig und im Prinzip irreversibel nachteilig verändern.

Auch vorliegend gilt dass, dass es der Beigeladene in der Situation der Ungewissheit über die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht zu gestatten ist, von der gegenwärtigen Möglichkeit zur Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses Gebrauch machen zu können. Es liegt auf der hand, dass andernfalls vollendete Tatsachen geschaffen werden, die zur Folge haben könnten, dass sowohl private Rechtspositionen als auch gewichtige Gemeinwohlbelange beeinträchtigt werden und immissionsschutzrechtliche Vorkehrungen, die nicht bloß zum Schutz privater Rechtspositionen geboten sind, sondern auch im öffentlichen Interesse zu berücksichtigen sind, nicht mit dem Gewicht zum Tragen kommen, das ihnen gebührt.

Die obigen Ausführungen unter B.II.1 zusammenfassend kann festgehalten werden:

Im Falle der Verwirklichung der Planung werden sämtliche Antragsteller bzw. ihre Immobilien ganz erheblich mit zusätzlichen Immissionen, insbesondere Fluglärm, Bodenlärm und mittelbar verursachtem Bodenverkehrslärm belastet werden. Darüber hinaus werden die Antragsteller wesentlich stärker Luftschadstoffen und Risiken von Flugzeugabstürzen ausgesetzt sein. Insbesondere die Antragsteller aus Kelsterbach müssten darüber hinaus schon in der Bauphase über mehrere Jahre hohe und die Grenzwerte überschreitenden Luftschadstoffbelastungen erdulden.

Wie in der Klagebegründung ausgeführt wird und auszuführen sein wird, zeigt eine Überprüfung, dass sich der Standort für die Landebahn Nordwest als gänzlich ungeeignet erweist. Wie oben bereits ausgeführt wurde, weist das Lärmschutzkonzept der Beizuladenden bzw. des Antragsgegners grundlegende und tiefgreifende Mängel auf: Der Nachtschutz ist in Bezug auf die Regelungen zum Nachtflug zwischen 23.00 und 05.00 Uhr durch die Planfeststellungsbehörde kurz vor dem Termin zur Unterschriftsleistung des Ministers un-

ter den Planfeststellungsbeschluss über den Antrag der Beizuladenden hinaus ganz erheblich zu Lasten der Antragsteller verschlechtert worden (S. 22 ff PFB VT). Im Rahmen der parallel eingereichten Klagebegründung wird mit substantiierten Rügen insbesondere das mangelhafte planfestgestellte Schutzkonzept dezidiert angegriffen. Hinzuweisen ist hier ferner nur noch auf die obigen Ausführungen betreffend das Fehlen von Regelungen zur Realisierung der aus lärmmedizinischer Sicht dringend gebotenen Schutzziele Gesundheit, Vermeidung von Schlafstörungen, Vermeidung von Kommunikationsstörungen und erheblicher Belästigungen sowie Erholung, die fehlerhafte Auswirkungsbeurteilung und die fehlende Abwägung der Belange aller vermeintlich durch das FluglärmG erfasster Betroffener. Trotz der dezidierten Einwendungen der Antragsteller im Planfeststellungsverfahren liegt hier offensichtlich ein vollständiger Abwägungsausfall vor.

In dem Hauptsacheverfahren wird eine Vielzahl weiterer schwieriger Tatsachen- und Rechtsfragen zu klären sein. Neben den Fragen, ob der Planung eine ordnungsgemäße Luftverkehrsprognose zugrunde liegt und ob die Alternativenprüfung den fachplanerischen Erfordernissen entspricht, muss die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Zielbestimmung des Landesentwicklungsplanes einer inzidenten Kontrolle unterzogen werden. Weil die Landebahn in einem ökologisch hochwertigen Waldgebiet errichtet werden soll, stellt sich darüber hinaus die grundsätzliche Frage, ob eine Landebahn mit dem FFH-Recht, dem Artenschutzrecht, den nationalen Naturschutzregelungen in Einklang zu bringen ist. Die Antragsteller machen geltend, dass sowohl ihre privaten aber auch die öffentlichen Interessen am Erhalt des Waldes die Ausbauinteressen überwiegen. Die Geeignetheit des Standortes steht aufgrund des Vogelschlagrisikos und der weiterhin ungeklärten Frage der Beherrschbarkeit dieses Risikos in Frage. Rechtliche und tatsächliche Fragen im Zusammenhang mit den durch das Vorhaben bedingten Auswirkungen werden auf den gerichtlichen Prüfstand zu stellen sein.

Im Rahmen der Immissionsschutzproblematik sind grundlegende und teilweise völlig neue Rechtsfragen zu klären, die beispielsweise aus der Anwendung des erst wenige Monate vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft getretenen, grundlegend reformierten FluglärmG resultieren, für dessen Umsetzung

jedoch sogar noch jetzt die erforderlichen Rechtsverordnungen fehlen. Gleichwohl beschränkt sich die Planfeststellungsbehörde für passiven Schallschutz und Entschädigung im Wesentlichen darauf, auf die Regelungen hinsichtlich künftiger noch festzusetzender Lärmschutzbereiche zu verweisen. Das Verhältnis zwischen den Regelungen des FluglärmG und den für die Abwägung maßgeblichen Regelungen des LuftVG im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens ist in der Rechtsprechung noch völlig ungeklärt.

Im Falle des Baubeginns vor der Entscheidung in der Hauptsache würden durch den Neubau der Landebahn Nordwest und der Nebenanlagen unumkehrbare Tatsachen geschaffen. Durch großflächige Rodungen und die Schaffung umfangreicher baulicher Anlagen, die Verlegung anderer Verkehrswege etc. würde die gesamte Umgebung in sehr großflächigem Umfang nachhaltig verändert. Namentlich für die Antragsteller aus Kelsterbach wären durch den Vollzug der Bauphase die gesundheitsschädlichen Immissionen über Jahre realisiert. Im Falle des Obsiegens der Antragsteller in der Hauptsache ist nicht ersichtlich, wie diese tiefgreifenden Veränderungen je wieder rückgängig gemacht werden könnten.

Das Vollzugsinteresse bzw. die der Beizuladenden im Falle des Aufschubs drohenden Nachteile sind hingegen weniger gewichtig einzustufen. Diese Nachteile bestehen lediglich darin, dass Baumaßnahmen bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache zurückgestellt werden müssen, was unter Betrachtung mehrerer Aspekte hinnehmbar ist.

Im Rahmen des Verfahrens wurde stets mit einem sogenannten Prognosenullfall argumentiert, um beispielsweise die Lärmentwicklung mit und ohne den geplanten Ausbau zu berechnen. Die Annahmen der Beizuladenden für den Prognosenullfall in Bezug auf die Flugbewegungszahlen, die auch Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses geworden sind, liegen erheblich über den heutigen Flugbewegungszahlen (vgl. PFB, S. 707). Daraus ergibt sich zweifelsfrei, dass auch ohne den Ausbau eine Kapazitätserhöhung möglich ist, mit-

hin der Bedarf noch über einen längeren Zeitraum über das bestehende Bahnsystem abgewickelt werden kann.

Der Beizuladenden ist weiterhin vorzuwerfen, dass sie durch die Art und Weise, wie sie das Planfeststellungsverfahren vorbereitet und begleitet hat, das Verfahren wesentlich verzögert hat. Wie aus dem Werdegang des Planfeststellungsverfahrens ersichtlich ist, wurden Unterlagen unvollständig oder veraltet eingereicht und nur zögerlich, häufig erst nach Aufforderung in einer prüffähigen Form eingereicht. Bis heute basiert die Planfeststellung auf zum Teil unzureichenden Unterlagen, worauf im Laufe des Klageverfahrens noch hinzuweisen sein wird. Sofern die Verwirklichung der Planung für die Beizuladende tatsächlich dringend gewesen wäre, hätte sie bei einer umsichtigen Planung, die sich auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht aufdrängt, von Anfang durch Vorlage hinreichender Unterlagen diese erhebliche Dauer von der Absichtserklärung der Erweiterung bis zur Planfeststellung ohne Weiteres ganz erheblich reduzieren können. Unter Berücksichtigung dieser weitestgehend selbst verschuldeten zeitlichen Verzögerung sind die sehr weitreichenden und im Wesentlichen unumkehrbaren Folgen für die Antragsteller im Falle des Vollzuges als weitaus gewichtiger einzustufen, als die Nachteile für den Antragsgegner und insbesondere für die Beizuladende, die lediglich in einer vergleichsweise marginalen Verzögerung des Vorhabens bis zu der Entscheidung in der Hauptsache bestehen würden. In einer solchen Situation kann das Vollzugsinteresse keinen Vorrang beanspruchen.

3. Ergebnis und Vorbehalt des weiteren Sach- und Rechtsvortrag

Nach allem ist dem Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung mithin stattzugeben. Aufgrund des komplexen Sachverhaltes sowie des Umfangs des Planfeststellungsbeschlusses bleibt ein ergänzender Sach- und Rechtsvortrag auch im Rahmen des Eilverfahrens vorbehalten.

4. Zum Streitwert

Ausgehend von der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, Klagen unter Geltendmachung einer unzureichende Bewältigung der von einem Flughafen ausgehenden Lärmimmissionsbelastung, in der Hauptsache pro verfahrensgegenständlichem Wohnhaus mit 15.000 EUR zu bemessen und hiervon im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutz den halben Wert in Ansatz zu bringen, wird angeregt, den Streitwert für das vorliegende Eilverfahren auf 45.000 EUR (6 x 7.500 EUR) festzusetzen.

Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin

Teßmer
Rechtsanwalt

Gliederung zur Begründung des Antrages nach § 80 Abs. 5 VWGO

A.	Sachverhalt.....	3
B.	Rechtsausführungen.....	4
I.	Zulässigkeit des Eilantrages.....	4
II.	Begründetheit des Eilantrages	4
1.	Aussetzung der Vollziehbarkeit aufgrund bereits im Zuge summarischer Prüfung ersichtlicher Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses	5
1.1	Offensichtliche Rechtsmängel des Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf die erhebliche Verfahrensfehler	6
1.1.1	Verstoß gegen den Grundsatz „ne ultra petita“	6
1.1.2	Hilfsweise: Rechtswidrigkeit der Entscheidung zum Nachtflugbetrieb aufgrund unzureichender Sachverhaltsermittlung (Verstoß gegen § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG, § 73 Abs. 3 HVwVfG).....	9
1.1.3	Verstoß des Planfeststellungsbeschlusses gegen das Bestimmtheitsgebot in Bezug auf die Darstellung der für die Einordnung der Betroffenen maßgeblichen Auswirkungen des Vorhabens	11
1.2	Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses aufgrund fehlender Bewältigung der Aufgabe des Interessenausgleichs mittels eines standortbezogenen Lärmschutzkonzeptes (§§ 8, 9 29b LuftVG i.V.m. Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG	13
1.2.1	Unvollständige Problembewältigung aufgrund Verkennung eigener Planungsaufgaben.....	13
1.2.2	Fehler der Antragstellers bei der Ermittlung, Bewertung und Würdigung der Fluglärmbelastung.....	18
1.2.2.1	Fehlerhafter Ansatz des Antragstellers bei Verwendung der Lärmberechnungsmethoden	19
1.2.2.2	Unzureichende Würdigung lärmmedizinischer Erkenntnisse	20
1.2.3	Unzureichendes Schallschutzkonzept in Bezug auf die Antragsteller	22
1.2.4	Betroffenheit der Antragsteller.....	26
1.2.4.1	Situation im Bereich der Nachtschutzzone / Tagschutzzone 1 (am Beispiel Flörsheim)	29
1.2.4.2	Situation in der Tagschutzzone 1 (am Bsp. Nauheim)....	30
1.2.5	Situation in der Tagschutzzone 2 (am Beispiel Rüsselsheim-Königstädten, Kelsterbach, Offenbach)	30
1.3	Rechtswidrige Behandlung der Luftschadstoffproblematik	32

1.3.1	Ungenügende Nebenbestimmung für Immissionen während der Bauphase	33
1.3.2	Änderung der Baulogistik notwendig?	36
1.3.3	Fehlerhafte Bewertung der Luftschadstoffbelastung während des Betriebes.....	37
1.4	Auswirkungsprognosen fehlerhaft	37
1.5	Fehlerhafte Gesamtabwägung	40
2.	Aussetzung der Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses im Ergebnis einer nicht an dem voraussichtlichen Ergebnis des Hauptsacheverfahrens ausgerichteten Interessenabwägung	42
3.	Ergebnis und Vorbehalt des weiteren Sach- und Rechtsvortrag	48
4.	Zum Streitwert	49