

# Hessischer Verwaltungsgerichtshof

## Dokumentation: 9 C 1507/12.T

Entscheidung vom . . .

Sachgebiet: 055401 (Luftverkehrsrechts)

---

### Vorinstanz:

AZ: erledigt am: . . .

---

### Titel:

Luftverkehrsrechts

### Leitsatz:

1. In Bezug auf eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 bzw. die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit sowie die Gewährung aktiven und passiven Schallschutzes für den Tag ist der Sachverhalt des Verfahrens der Klägerin geklärt und weist gegenüber den rechtskräftig entschiedenen Musterverfahren (Hess. VGH vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -; BVerwG vom 04.04.2012 u.a. - 4 C 8.09 u.a. -) auch keine wesentlichen Besonderheiten tatsächlicher oder rechtlicher Art im Sinne des § 93a VwGO auf.
2. Aus dem Umstand, dass die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt Main nicht in dem im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Umfang zugenommen hat, ergibt sich kein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt in Bezug auf die Planrechtfertigung. Da sich die heutige Situation nicht wesentlich anders als im Zeitpunkt der Planfeststellung darstellt, für den die Notwendigkeit einer Kapazitätserweiterung festgestellt worden war, und die Entwicklung der Flugbewegungen zwischen 2005 und 2014 durch moderate Zu- und Abnahmen der Flugbewegungszahlen gekennzeichnet ist, wird damit auch nicht die den Entscheidungen über den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 zugrunde gelegte Prognose in einer Weise widerlegt, die ein Entfallen der Planrechtfertigung zur Folge hätte.
3. Selbst wenn sich das der Beurteilung des Wirbelschleppenrisikos im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Gutachten als fehlerhaft erweisen sollte und das Risiko, von Wirbelschleppen betroffen zu werden, deutlich höher einzuschätzen sein sollte, liegt darin kein derart gravierend abweichendes Ergebnis der Sicherheitsanalyse, das zur Vorzugswürdigkeit einer bisher verworfenen Planungsalternative führt oder die Ausgewogenheit der Gesamtplanung in Frage stellt.
4. Den Entscheidungen in den Musterverfahren über den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 liegt auch kein undurchführbares Flugbetriebssystem und damit kein tatsächlich ungeklärt gebliebener Sachverhalt zugrunde. Der Senat hat mit seinem Urteil vom 3. September 2013 - 9 C 323/13.T - nicht das der Planfeststellung zugrunde gelegte Betriebssystem der „Südumfliegung“ insgesamt, sondern nur eine zur Umsetzung dieses Betriebssystems konkret festgesetzte Streckenführung als rechtswidrig erachtet.
5. Die zu Art. 3 der Richtlinie 85/357/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Objekten - UVP-RL - ergangene Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 14. März 2013 in der Rechtssache C-420/11 gebietet keine Ausweitung des Prüfprogramms der Umweltverträglichkeitsprüfung auf den Vermögenswert von Sachgütern. Die Minderungen

# Hessischer Verwaltungsgerichtshof

## Dokumentation: 9 C 1507/12.T

des Wertes aller Grundstücke, die durch die Auswirkungen eines planfestgestellten Vorhabens unmittelbar betroffen werden, mussten daher nicht im Einzelnen ermittelt und Teil des Abwägungsprogramms werden.

### **Normen:**

FLärmSchG § 2, FLärmSchG § 9, RL 85/357/EWG Art 3, VwGO § 110, VwGO § 93a

**9. Senat**  
9 C 1507/12.T

---



## **HESSISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF**

### **TEIL-BESCHLUSS**

In dem Verwaltungsstreitverfahren

der Stadt Flörsheim am Main,  
vertreten durch den Magistrat,  
Bahnhofstraße 12, 65439 Flörsheim am Main,

Klägerin,

bevollmächtigt: Rechtsanwälte Seufert und Kollegen,  
Residenzstraße 12, 80333 München,

gegen

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

Beklagter,

bevollmächtigt: Rechtsanwälte Prof. Dr. Konrad Redeker und Kollegen,  
Leipziger Platz 3, 10117 Berlin,

beigeladen: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide,  
vertreten durch den Vorstand,  
60547 Frankfurt am Main,

bevollmächtigt: Rechtsanwälte Freshfields Bruckhaus Deringer,  
Bockenheimer Anlage 44, 60322 Frankfurt am Main,

wegen Luftverkehrsrechts

hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof - 9. Senat - durch

Vorsitzende Richterin am Hess. VGH Thürmer,  
Richter am Hess. VGH Heuser,  
Richter am Hess. VGH Dr. Dieterich,  
Richterin am Hess. VGH Bohn,  
Richterin am Hess. VGH Roth

am 19. März 2015 beschlossen:

Die Klage wird hinsichtlich

- der Anträge, die auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 und die Feststellung, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf, gerichtet sind (Anträge zu Ziffer I.1.),
- des auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses durch Betriebsbeschränkungen am Tag gerichteten Hilfsantrags zu Ziffer I.2.2.,
- des auf Verpflichtung des Beklagten zur Entscheidung über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für den Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts gerichteten Hilfsantrags zu Ziffer I.2.4.,
- der auf Anordnung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes und von Entschädigungen für Außenbereichsbeeinträchtigungen bzw. im Fall, dass passiver Schallschutz untunlich ist, gerichteten Hilfsanträge zu Ziffer I.3. und I.4.,
- des auf Verpflichtung des Beklagten zur Entscheidung über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts gerichteten Hilfsantrags zu Ziffer I.5., soweit sich dieser auf den Planaufhebungsantrag (Antrag Ziffer I.1.) und Betriebsbeschränkungen oder passiven Schallschutz für den Tageszeitraum bezieht (Anträge und Hilfsanträge zu I.2.2., I.3. und I.4.)
- hinsichtlich des Hilfsantrags, der auf Verpflichtung des Beklagten zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses durch Betriebsbeschränkungen zur Sicherstellung von die Freiflächen der klägerischen Kinderbetreuungseinrichtungen betreffenden Einzelschallpegeln bis maximal 70 dB(A) und bis maximal 57 dB(A) energieäquivalenter Dauerschallpegel für die 6 verkehrsreichsten Monate gerichtet ist (Ziffer II.)
- sowie des mit Schriftsatz der Klägerin vom 9. März 2015 hilfsweise zum Planaufhebungsantrag (Ziffer I.1.) gestellten Antrags, den Beklagten zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 um eine Nebenbestimmung des Inhalts zu verpflichten, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Befreiung des Gebiets der Stadt Flörsheim am Main von dem Lärm abfliegender Flugzeuge zu den tragenden Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses gehört (Ziffer IV.)

abgewiesen.

Die Entscheidung über die Kosten des Verfahrens bleibt dem Schlussurteil vorbehalten.

Die Revision wird nicht zugelassen.

## A.

- 1 Die Klägerin wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main. Ihre Grundstücke und kommunalen Einrichtungen liegen in ihrem Stadtgebiet westlich der im Zuge des Ausbaus mittlerweile in einem Teil des Kelsterbacher Waldes errichteten und am 21. Oktober 2011 in Betrieb genommenen Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt Main.
- 2 Das Vorhaben umfasst außerdem den Bau eines neuen Terminals auf dem südöstlichen Flughafengelände (Terminal 3), für das im September 2014 die Baugenehmigung durch die Stadt Frankfurt erteilt wurde, sowie ein neu strukturiertes Fracht- und Wartungszentrum im Süden des Flughafens. Darüber hinaus wurden bzw. werden noch Teile der umliegenden Autobahnen und Anschlussstellen sowie sonstige öffentliche Straßen ausgebaut.
- 3 Für das Vorhaben wurde der Prognosehorizont 2020 mit einer Erwartung von 88,6 Mio. Passagieren und 4,6 Mio. t Luftfracht bei 701.000 Flugbewegungen im Jahr zugrunde gelegt. Die Flugbetriebsregelung sah eine Kontingentierung von 150 Flugbewegungen je Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) vor, von denen 17 planmäßige Bewegungen auf die Zeit von 23:00 bis 05:00 Uhr (sog. Mediationsnacht) entfallen durften.
- 4 Gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 hatten neben einem Umweltverband zahlreiche Anliegerkommunen, verschiedene Unternehmen, die Luftverkehrsdienstleistungen anbieten, einige Gewerbetreibende und eine Vielzahl von Privatpersonen Klage erhoben. Von diesen Verfahren wurden schließlich zwölf Verwaltungsstreitverfahren als Musterverfahren vorab durchgeführt; die restlichen Verfahren - darunter auch das zunächst als Musterverfahren ausgewählte Verfahren der Klägerin - wurden bis zum rechtskräftigen Abschluss der Musterverfahren ausgesetzt; und zwar das Verfahren der Klägerin mit Beschluss vom 22. März 2010

unter Aufhebung des sie betreffenden Beschlusses über die Auswahl als Musterverfahren vom 20. Januar 2009.

- 5 In den Musterverfahren hat der 11. Senat des erkennenden Gerichts mit Urteilen vom 21. August 2009 (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a.) den Beklagten unter Aufhebung des entgegenstehenden Teiles des Planfeststellungsbeschlusses verpflichtet, über die Zulassung planmäßiger Flüge in der Zeit von 23:00 bis 05:00 Uhr in Teil A II 4.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses (bisher: 17 Nachtflüge) sowie über den Bezugszeitraum für die Zulassung von durchschnittlich 150 planmäßigen Flügen je Nacht in Teil A II 4.1 Sätze 2, 3 und 4 des Beschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden. Im Übrigen wurden die Klagen abgewiesen und in einem Teil der Musterverfahren die Revision zugelassen.
- 6 Auf die sowohl von den dortigen Klägern als auch vom Beklagten eingelegten Revisionen wurde das Verfahren der Musterverfahrensklägerin Stadt Raunheim (BVerwG 4 C 1.10 - Hess. VGH 11 C 329/08.T -) mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 insoweit eingestellt, als es in der Hauptsache übereinstimmend für erledigt erklärt worden war. Den Erledigungserklärungen lag zugrunde, dass der Beklagte die Beigeladene zur Durchführung von Schutzvorkehrungen gegen Schäden durch Wirbelschleppen an Grundstücken der Stadt Raunheim in einem näher festgelegten, an der Grundanfluglinie gelegenen Bereich des Stadtgebiets der Musterverfahrensklägerin verpflichtet hatte.
- 7 Im Übrigen sowie in den weiteren Musterverfahren (BVerwG 4 C 8.09, 4 C 9.09, 4 C 1.10, 4 C 2.10, 4 C 3.10, 4 C 4.10, 4 C 5.10, 4 C 6.10 - Hess. VGH 11 C 499/08.T, 11 C 321/08.T, 11 C 329/08.T, 11 C 359/08.T, 11 C 336/08.T, 11 C 312/08.T, 11 C 227/08.T, 11 C 509/08.T) wurde der Beklagte unter Abänderung des Urteils vom 21. August 2009 verpflichtet, über die Zulassung planmäßiger Flugbewegungen zwischen 23:00 und 05:00 Uhr in Teil A II 4.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses (bisher: 17 Nachtflüge) sowie über die Zulassung planmäßiger Flugbewegungen zwischen 22:00 und 06:00 Uhr in Teil A II 4.1 Satz 1 des Planfeststellungsbeschlusses, soweit diese durchschnittlich 133 je Nacht, bezogen auf das Kalenderjahr, übersteigen, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.
- 8 Auf die Klage der Kläger zu 3 und 4 im Verfahren BVerwG 4 C 6.10 (Hess. VGH 11 C 509/08.T) wurde der Beklagte verpflichtet, über die Regelung des Schallschutzes in Teil

A XI 5.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses für die gewerblich genutzten Grundstücke der dortigen Kläger unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

- 9 Im Übrigen wurden die Klagen abgewiesen.
- 10 Nachdem auch die in den Verfahren eines Umweltverbandes (Hess. VGH 11 C 318/08.T) und eines dem Flughafen benachbarten Störfallbetriebes (Hess. VGH 11 C 305/08.T) eingelegten Nichtzulassungsbeschwerden durch das Bundesverwaltungsgericht mit Beschlüssen vom 14. April 2011 (BVerwG 4 B 77.09 - Hess. VGH 11 C 318/08.T) und vom 16. Januar 2013 (BVerwG 4 B 15.10 - Hess. VGH 11 C 305/08.T) zurückgewiesen und damit alle Musterverfahren rechtskräftig entschieden worden waren, hat der Senat die ausgesetzten Verfahren unter anderem der hiesigen Klägerin fortgesetzt und dabei darauf hingewiesen, dass gegebenenfalls gemäß § 93a VwGO verfahren werde.
- 11 Die Klägerin hat ihre am 8. Februar 2008 erhobene und auf zahlreiche, im Einzelnen bezeichnete Verfahrensfehler, Abwägungsmängel, fehlende Planrechtfertigung, mangelhafte Alternativenplanung, unbewältigt gebliebene Lärmkonflikte, fehlerhafte Prognosen hinsichtlich Immissionen, Lärm und Sicherheit, naturschutzrechtliche Mängel, Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände, Verletzung der kommunalen Planungshoheit durch Bauverbote, Siedlungsbeschränkungen, Kaufkraftverluste durch das geplante Terminal 3 und die Notwendigkeit passiven Schallschutzes gestützte Klage mit Schriftsatz vom 18. Juli 2012 durch die Einbeziehung des Bescheides des Beklagten vom 29. Mai 2012 über die Änderung der Flugbetriebsbeschränkungen in das Verfahren im Wege der Klageänderung erweitert und diese mit Schriftsatz vom 29. April 2013 (Bl. XXVIII/04833 der Gerichtsakte - GA -) insoweit für erledigt erklärt, als die Regelung in Teil A II. 4.1.2 des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 durch den Bescheid des Beklagten vom 29. Mai 2012 „Änderung der Flugbetriebsbeschränkungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 zur Anpassung an das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 4. April 2012 (BVerwG 4 C 8.09 u.a.) aufgehoben worden ist. Außerdem teilte sie mit, sie beabsichtige im Übrigen weiterhin, das streitige Verfahren umfassend durchzuführen. Der Teilerledigungserklärung haben der Beklagte mit Schriftsatz vom 28. Februar 2014

(Bl. XXXIII/05524 GA) und die Beigeladene mit Schriftsatz vom 29. August 2013 (Bl. XXXI/05283 GA) zugestimmt.

- 12 Der Planfeststellungsbeschluss wurde schon während der laufenden Musterverfahren durch ein erweitertes Schutzkonzept gegen die PM<sub>10</sub>-Belastung während der Bauphase, in der mündlichen Verhandlung vor dem 11. Senat dieses Gerichts durch Erklärung, dass die Nebenbestimmung A XI 5.1.3.3 grundsätzlich auch die Übernahme gewerblicher Grundstücke und Entschädigungen für eine Beeinträchtigung der Nutzung des Außenbereichs erfasst sowie durch eine Änderung der Beweislastregelung bei Wirbelschleppenschäden in der Nebenbestimmung A XI 2.3 geändert bzw. ergänzt.
- 13 Bis zum heutigen Zeitpunkt der Entscheidung hat der Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 eine weitere Reihe von Änderungen erfahren, die sich überwiegend, aber nicht ausschließlich auf Flugbetriebsflächen u. ä. sowie auf Flugbetriebsbeschränkungen und weitere Nebenbestimmungen beziehen.
- 14 So änderte der Beklagte zur Umsetzung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 mit einer als Planklarstellung bezeichneten Entscheidung vom 29. Mai 2012 (Bl. 039 der Behördenakte - BA - 66 p 01.03.04/024) den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 in Bezug auf Teil A II 4.1 Sätze 1 und 2 wie folgt ab:

„Für die beiden Nachtrandstunden von 22:00 bis 23:00 Uhr und von 05:00 bis 06:00 Uhr sind auf dem Flughafen Frankfurt Main nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen insgesamt durchschnittlich 133 planmäßige Flugbewegungen pro Nacht zulässig. Der Durchschnittswert darf jeweils bezogen auf das Kalenderjahr nicht überschritten werden; der Flughafenkoordinator darf kalenderjährlich nicht mehr als 48.545 Zeitnischen (Slots) für Flugbewegungen zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sowie 05:00 und 06:00 Uhr zuweisen.“
- 15 Teil A II 4.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses wurde aufgehoben (Bl. 039 BA 66 p 01.03.04/024).
- 16 Mit am 6. Juni 2013 bekannt gemachtem Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013 (Bl. II/0432, 0524 ff. BA 66 p 01.03.04/27 - gewerblicher Schallschutz -) änderte der Beklagte zur Umsetzung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012



außerdem das Schallschutzkonzept in Teil A XI 5.1.3 für betroffene Gewerbebetriebe ab.

- 17 Schließlich änderte der Beklagte mit dem 21. Planänderungsbeschluss vom 6. September 2013 (Bl. XI/045 BA 66 p 01.03.04/26) den Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf den Ausbaubereich Südost/Terminal 3 gemäß § 76 HVwVfG unter anderem in wasserrechtlichen, bauplanungsrechtlichen, straßenrechtlichen, forstrechtlichen und naturschutzrechtlichen Entscheidungen, um insbesondere erhöhten Luftsicherheitsanforderungen sowie dem sichtbar gewordenen Bedarf für passagierfreundlichere Prozesse und einem Mehrbedarf an Rettungswegen Rechnung zu tragen. Dabei wurde das Terminal 3 um ca. 35.000 qm vergrößert.
- 18 Außerdem hatte der Beklagte mit Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 (Bl. IV/049 BA 66 p 01.03.04/029 - Wirbelschleppen -) die Nebenbestimmung in Teil A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses dahingehend abgeändert, dass Eigentümer von oder dinglich Berechtigte an Grundstücken, die innerhalb der in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss bezeichneten Gebiete der Städte der Klägerin sowie von Raunheim, Kelsterbach und Neu-Isenburg gelegen sind oder von den Gebietsgrenzen angeschnitten werden, nunmehr unter im Einzelnen näher bezeichneten Voraussetzungen verlangen konnten, dass die Dacheindeckungen von Gebäuden auf diesen Grundstücken gegen wirbelschleppenbedingte Windböen gesichert werden (Ziffer 1 und 5), sofern sie den Anforderungen des § 12 HBO in der zum Zeitpunkt ihrer Errichtung anwendbaren Fassung genügt haben (Ziffer 4), und zwar wahlweise durch Vornahme der dazu erforderlichen baulichen Sicherungsmaßnahmen oder durch Erstattung der dafür erforderlichen Aufwendungen seitens der Vorhabensträgerin (Ziffer 3).
- 19 Dieser Planergänzungsbeschluss wurde mit Planergänzungsbeschluss vom 26. Mai 2014 (Bl. II/051 BA 66 p - 01.03.04/031) erneut wie folgt geändert bzw. ergänzt:
  - „1. Der Anspruch nach A II des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66 p 01.03.04/29) steht zusätzlich auch Eigentümern von Grundstücken zu, die innerhalb des in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss bezeichneten Gebietes belegen sind oder von der Gebietsgrenze angeschnitten werden.

2. Die Ansprüche nach Ziff. 1 dieses Planergänzungsbeschlusses sowie nach A I 1 des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66 p 01.03.04/29) gelten in sämtlichen Anspruchsgebieten für Dacheindeckungen von Gebäuden, die bis zum Datum der öffentlichen Bekanntgabe dieses Planergänzungsbeschlusses errichtet worden sind.

3. Die Regelungen A I 2, A I 3 und A I 4 des Planergänzungsbeschlusses zur Ergänzung der unter A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 verfügten Nebenbestimmung zu Wirbelschleppen vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) gelten auch für Ansprüche aus Ziff. 1 dieses Planergänzungsbeschlusses.“

- 20 Mit Schriftsatz vom 26. Juni 2014 hat die Klägerin ihre Klage erneut erweitert und die mit Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 verfügte Ergänzung der unter A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 getroffenen Nebenbestimmungen zu Wirbelschleppen sowie den weiteren diesbezüglichen Planergänzungsbeschluss des Beklagten vom 26. Mai 2014 (Az.: 66 p 01.03.04/31) in das Verfahren einbezogen (Bl. XXXIII/05693 GA).
- 21 Zur ergänzenden Begründung ihrer Klage hat die Klägerin vorgebracht, ihr auf ein Nachtflugverbot für die Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr gerichtetes Begehren sei mit der Planklarstellung vom 29. Mai 2012 nicht vollständig erledigt, es bestehe vielmehr weiterhin die Notwendigkeit zusätzlicher Anordnungen. Das Zwischenverfahren nach § 93 a Abs. 2 Satz 1 VwGO, in dem der Senat in geheimer Abstimmung darüber entscheide, ob eine mündliche Verhandlung durchzuführen ist, sei kein Verfahren, in dem schwierige Rechtsfragen oder Sachverhaltsfragen geklärt werden könnten oder dürften. Im Übrigen würden neue, in den Musterverfahren noch nicht angesprochene Rechts- und Tatsachenfragen aufgeworfen, der Sachverhalt sei zum Teil nicht geklärt und es bestünden Zweifel an den dort gefundenen Ergebnissen; gemäß § 93a Abs. 1 VwGO sei deshalb eine mündliche Verhandlung durchzuführen.
- 22 Zur Begründung führt sie aus, zu dem sich aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main vom 23. März 1971 ergebenden Planungshindernis ergebe sich aus neu vorgelegten Auslegungsgesichtspunkten, die nicht Gegenstand der Musterverfahren gewesen seien, dass dort mit Rechtsbindungswillen zugesagt worden sei, keinerlei weiteren Ausbau vornehmen zu

wollen. Damit liege ein neuer, in den Musterverfahren nicht berücksichtigter Sachverhalt vor.

- 23 Die Auswirkungen des vorhabenbedingten Fluglärms auf ihre Rechte durch die in Höhen zwischen 240 und 300 Metern stattfindenden Überflüge seien grundlegend verkannt und entscheidungserhebliche Tatsachen nicht ermittelt worden. Der Planungsentscheidung sei der aktuelle Stand der lärmmedizinischen Forschung zugrunde zu legen, sodass die Entscheidungen in den Musterverfahren auf ihr Verfahren nicht übertragbar seien.
- 24 Die Flugbetriebsprognose des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 leide an einem erheblichen Abwägungsmangel infolge eines fehlerhaften Flugbetriebssystems, da in den Musterverfahren unberücksichtigt gebliebene Konflikte zwischen den Südumfliegerouten und Abflügen von der Startbahn 18 „West“ ebenso wie zu den Fehlanflugverfahren auf der Südbahn bestünden. Dies stelle eine wesentliche Besonderheit des vorliegenden Verfahrens dar, da sie viel stärker durch die deutlich mehr genutzten Nordwestabflüge belastet werde, als dies der Abwägung und in den Musterverfahren zugrunde gelegt worden sei, und werfe bisher ungeklärte Tatsachenfragen auf, die insbesondere die Standortauswahl betreffen.
- 25 Die Prognose der Auswirkungen von Wirbelschleppen auf ihr Gebiet leide daran, dass das dazu eingeholte Gutachten der GfL - Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH - und Dziomba Aeronautical Consulting (Gutachten G 1 - Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) - Anhang II.1 Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main, vom 16.11.2006) von einem grundlegend falschen Sachverhalt ausgehe und an erheblichen Fehlern leide, die auch durch die Planergänzungsbeschlüsse vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014 nicht beseitigt würden und deshalb die Alternativenauswahl sowie die Ausgewogenheit der Gesamtplanung berührten. Die Ergebnisse der Musterverfahren seien deshalb nicht auf ihr Verfahren übertragbar.
- 26 Gleiches gelte für die Sicherheitsrisikoprognose, da der Forschungsreaktor in Mainz-Bretzenheim übersehen sowie die Vogelschlaggefahr völlig unterschätzt worden seien und sich deshalb auch insoweit bisher nicht angesprochene Rechts- und Tatsachenfragen stellten.

- 27 Das Urteil des EuGH vom 07. November 2013 (Rs. C-72/12 — Altrip) habe zudem eine neue Anspruchsgrundlage für den von ihr verfolgten Planaufhebungsanspruch nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) eröffnet. Die schädlichen Auswirkungen, die für ihre wehrfähigen Rechte und Güter als Folge des planfestgestellten Vorhabens zu erwarten seien, seien gerade wegen der Fehler in der Umweltverträglichkeitsprüfung - UVP - gänzlich unterschätzt worden. Neben der Verkehrswertminderung von Grundstücken seien insbesondere bei der Ermittlung der nachteiligen Umweltauswirkungen des Flughafenausbaus durch Lärm, Luftschadstoffe, Wirbelschleppen und weitere Risiken des Luftverkehrs (insbesondere Vogelschlag sowie Kombinationswirkungen) der allgemeine Kenntnisstand und die allgemein anerkannten Prüfungsmethoden missachtet worden. Die Planfeststellungsbehörde hätte auch im Rahmen der UVP von Amts wegen eigene Ermittlungen anstellen müssen, dies habe weder im Hinblick auf die Wirbelschleppen-Problematik noch hinsichtlich der auf der Grundlage des Flugbetriebssystems prognostizierten Wirkung der abfliegenden Flugzeuge bei Betriebsrichtung 25 stattgefunden. Diese Defizite der UVP seien auch nicht behoben worden und der angegriffene Planfeststellungsbeschluss sei deshalb auf der Grundlage dieser Vorschrift aufzuheben.
- 28 Die aus den Auswirkungen des Vorhabens resultierenden Wertminderungen von Grundstücken der Klägerin seien weder ermittelt noch abgewogen worden. Insbesondere sei die europarechtliche Frage, inwieweit Wertminderungen von Grundstücken, die unmittelbar auf Umweltauswirkungen eines Vorhabens zurückgehen, im Rahmen einer UVP zu berücksichtigen seien, in den Musterverfahren nicht behandelt worden. Dies führe zu erheblichen Mängeln in der Abwägung sowie bei der Alternativenauswahl.
- 29 In der langen Zeit seit Abschluss der Sachverhaltsermittlung in der Tatsacheninstanz der Musterverfahren seien rechtlich erhebliche Mängel von Prognosen, die zentral gewesen seien für die Planfeststellung der Landebahn Nordwest, und die dadurch verursachten Abwägungsmängel offen zu Tage getreten. Die prognostizierte Nachfrage sei ausgeblieben, über das sogenannte Incentive-Programm werde von Seiten des Vorhabensträgers sogar Geld für zusätzlichen Flugverkehr bezahlt. Die vom Beklagten zwischenzeitlich zur Qualitätssicherung der neu vorgelegten Gutachten der Beigeladenen über die Bedarfsprognose für das Terminal 3 eingeholten Gutachten

bestätigten dies; die Prognosegutachten des Planfeststellungsverfahrens seien damit erschüttert. Dies stelle einen neuen Sachverhalt dar, der so nicht Gegenstand der tatrichterlichen Würdigung in den Musterverfahren gewesen sei.

30 Die Klägerin beantragt nunmehr sinngemäß,

- I. (Schriftsätze vom 19. März 2008, Bl. I/00029 ff. GA; vom 9. März 2015, Bl. XXXVI/06288 GA)

### **1. Aufhebung**

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

- 1.2. hilfsweise :

festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf.

### **2. Hilfsweise zu 1.:**

#### **Anordnung von Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes**

- 2.1. Flugbetriebsbeschränkungen für die Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr)

- 2.1.1.

Die Ziff. A.II.4 des Planfeststellungsbeschlusses erhält die folgende Fassung:

"Nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest dürfen auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt am Main an allen Wochentagen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr keine Luftfahrzeuge starten oder landen."

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Neufassung der Ziff. A.II.4. entgegensteht.

- 2.1.2.

#### Hilfsweise zu 2.1.1.:

Die Ziff. A.II.4.1. des Planfeststellungsbeschlusses erhält die folgende Fassung:

"Nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest dürfen auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt am Main an allen Wochentagen in der Zeit von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr keine Luftfahrzeuge starten oder landen.

In der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen durchschnittlich 50 planmäßige Flugbewegungen pro Nacht auf dem Flughafen Frankfurt am Main zulässig. Der Durchschnittswert darf jeweils bezogen auf den Kalendermonat nicht überschritten werden. Der Flughafenkoordinator darf für die Monate eines Jahres nicht mehr Flugbewegungen für die Zeit zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr zuweisen, als sich aus der nachfolgenden Tabelle ergeben.

Slots je Monat in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr

Januar	1550		Juli	1550
Februar	28 Tage	1400	August	1550
	29 Tage	1450		
März	1550		September	1500
April	1550		Oktober	1550
Mai	1550		November	1500
Juni	1500		Dezember	1550

Eine Übertragung nicht zugewiesener bzw. nicht genutzter Zeitnischen in die Stunde zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr oder in einen anderen Monat ist nicht gestattet.

Zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen durchschnittlich 25 planmäßige Flugbewegungen pro Nacht auf dem Flughafen Frankfurt am Main zulässig. Der Flughafenkoordinator darf für die Monate eines Jahres nicht mehr Flugbewegungen für die Zeit zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr zuweisen, als sich aus der nachfolgenden Tabelle ergeben.

Slots je Monat in der Zeit von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr

Januar	775	Juli	775
--------	-----	------	-----

Februar	28 Tage	700	August	775
	29 Tage	725		
März	775		September	750
April	750		Oktober	775
Mai	775		November	750
Juni	750		Dezember	775

Eine Übertragung nicht zugewiesener bzw. nicht genutzter Zeiträume in die Stunde zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr oder in einen anderen Monat ist nicht gestattet.

Zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr sowie zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr dürfen nur solche Luftfahrzeuge starten und landen,

- welche die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kap. 4 des ICAO-Abkommens erfüllen und
- deren Start oder Landung spätestens am Vortag vom Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland koordiniert worden ist.

Die Nutzung der Parallelbahnen 25R/07L und 25L/07R als Start- oder Landebahn wird in jeder einzelnen Nacht (22:00 Uhr bis 23:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr) beibehalten und von Nacht zu Nacht gewechselt."

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Neufassung der Ziff. A.II.4.1 entgegensteht.

#### 2.1.4. Hilfsweise zu 2.1.1. und 2.1.2.:

Der Planfeststellungsbeschluss wird durch Betriebsbeschränkungen nach pflichtgemäßem Ermessen des Beklagten ergänzt, die sicherstellen, dass in denjenigen Räumen der klägerischen Wohnimmobilien, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden, die von dem planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Maximalpegel bei gekipptem Fenster weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion pro Nacht - berechnet nach der DLR-Studie "Nachtfluglärmwirkungen" von Basner et.al. - verursachen.

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Ergänzung entgegensteht.

## 2.2. Flugbetriebsbeschränkungen für den Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr)

Der Planfeststellungsbeschluss wird durch Betriebsbeschränkungen nach pflichtgemäßem Ermessen des Beklagten ergänzt, die sicherstellen, dass

2.2.1. in den weiteren nicht zu den Schlafräumen gehörenden, jedoch zum Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Wohnimmobilien und damit in sämtlichen weiteren Räumen mit Ausnahme der Kellerräume, des Treppenhauses, der Garage sowie aller nur dem gelegentlichen, vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienenden Räumen bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 35 dB(A) nicht überschreitet,

2.2.2. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der klägerischen Kinderbetreuungseinrichtungen bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet,

2.2.3. in den Sitzungssälen, Trauzimmern und anderen Amtsräumen der Klägerin bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet,

2.2.4. in denjenigen Räumen und Sälen der Stadthallen der Klägerin, die bestimmungsgemäß lärmsensibler Nutzung (etwa: Theateraufführung, Dichterlesung) dienen, bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet,

2.2.5. in den Räumen der Trauerhallen der Klägerin, die der Versammlung der Trauernden oder dem Gebet gewidmet sind, bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet,

2.2.6. in den Außenwohnbereichen der klägerischen Wohnimmobilien sowie in den öffentlichen Gärten und Parks, den Spielplätzen und den übrigen der Erholung gewidmeten Freigeländen der Klägerin der für die Tagzeit (06:00 bis



22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorhabensbedingte Lärm den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 57 dB(A) nicht überschreitet.

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Ergänzung entgegensteht.

#### 2.4. Hilfsweise zu 2.1.1. bis 2.2.6.:

Der Beklagte wird verpflichtet, über die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

### 3. Hilfsweise zu 2.:

#### **Anordnung von Maßnahmen des passiven Lärmschutzes und von Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen**

3.1. Der Planfeststellungsbeschluss wird um Schutzanordnungen ergänzt, die den Klägerinnen einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren. Die Maßnahmen des baulichen Schallschutzes müssen sicherstellen, dass

3.1.1. in denjenigen Räumen der klägerischen Wohnimmobilien, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden, durch die von dem planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Maximalpegel weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion pro Nacht - berechnet nach der DLR-Studie "Nachtfluglärmwirkungen" von Basner et.al. - verursacht wird. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu erreichen, dass die Fenster von Schlafräumen geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Vorhabensträgerin eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

3.1.2. in den übrigen zum Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Wohnimmobilien und damit in sämtlichen weiteren Räumen mit Ausnahme der Kellerräume, des Treppenhauses, der Garage sowie aller nur dem gelegentlichen, vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienenden Räumen keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 35 dB(A) nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu erreichen, dass die Fenster von Schlafräumen geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Vorhabensträgerin eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

3.1.3. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der klägerischen Kinderbetreuungseinrichtungen keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Betriebszeit (07:00 bis 17:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 32 dB(A) nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu erreichen, dass die Fenster von Schlafräumen geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Vorhabensträgerin eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

3.1.4. in den Sitzungssälen, Trauzimmern und anderen Amtsräumen der Klägerin keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu erreichen, dass die Fenster von Schlafräumen geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Vorhabensträgerin eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

3.1.5. in denjenigen Räumen und Sälen der Stadthallen der Klägerin, die bestimmungsgemäß lärmsensibler Nutzung (etwa: Theateraufführung, Dichterlesung) dienen, bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu erreichen, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Vorhabensträgerin eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

3.1.6. in den Räumen der Trauerhallen der Klägerin, die der Versammlung der Trauernden oder dem Gebet gewidmet sind, bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu erreichen, dass die Fenster von Schlafräumen geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Vorhabensträgerin eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Ergänzung entgegensteht.

3.2. Der Planfeststellungsbeschluss wird um die Anordnung ergänzt, dass die Vorhabensträgerin der Klägerin Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche, der Außenbereiche kommunaler

Einrichtungen sowie der öffentlichen Gärten und Parks, Spielplätze und sonstigen Erholungsflächen unter freiem Himmel zu bezahlen hat.

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Ergänzung entgegensteht.

### 3.3. Hilfsweise zu 3.1. bis 3.2.:

Der Beklagte wird verpflichtet, über die Maßnahmen des passiven Schallschutzes und über die Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

### 4. Hilfsweise zu 2. und 3.1.:

Der Planfeststellungsbeschluss wird um die Anordnung ergänzt, dass die Vorhabensträgerin der Klägerin Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach den Ziff. 3.1.1 bis 3.1.6 untunlich ist.

### 5. Hilfsweise zu 1. bis 4.:

Der Beklagte wird verpflichtet, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu entscheiden.

**II. Hilfsweise zu I.1.:** (Schriftsatz vom 20. März 2008 [Bl. IV/00660 f. GA] und vom 9. März 2015 [Bl. XXXVI/06288 GA])

Flugbetriebsbeschränkungen für den Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr):

Der Planfeststellungsbeschluss wird durch Betriebsbeschränkungen nach pflichtgemäßem Ermessen des Beklagten ergänzt, die sicherstellen, dass auf den der Betreuung der Kinder gewidmeten Freiflächen der klägerischen Kinderbetreuungseinrichtungen keine höheren Einzelschallpegel als 70 dB(A) auftreten und der für die 6 verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 57 dB(A) nicht überschreitet.

**III. Weiter hilfsweise zu den Hauptanträgen zu Ziffer I.1.** (Schriftsatz vom 29. April 2013)

den Beklagten zu verpflichten, die Benutzung der Landebahn Nordwest bei Betriebsrichtung 07 durch Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenategorie „Heavy“ (Abflugmassen über 136.000 kg) sowie der Boeing B757 zu untersagen;

**hilfsweise dazu,**

den Beklagten zu verpflichten, an den baulichen Anlagen im Eigentum der Klägerin, die in dem Bereich von 400 Metern südlich und 400 Metern nördlich der

Anfluggrundlinie der Landebahn Nordwest liegen, durch Verklammerung der Dachziegel Schutzvorkehrungen gegen wirbelschleppenbedingte Schäden durch die Beigeladene vornehmen zu lassen.

**IV. Hilfsweise zu den Hauptanträgen zu Ziff. I.1.** aus dem Schriftsatz vom 19. März 2008 den Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 um die folgende Nebenbestimmung zu ergänzen:

„Die diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Befreiung des Gebiets der Stadt Flörsheim am Main von dem Lärm der bei Betriebsrichtung 25 von den Bahnen des Flughafens Frankfurt Main abfliegenden Luftfahrzeuge gehört zu den tragenden Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses.“

- 31 Der Beklagte beantragt,  
die Klage abzuweisen.
- 32 Er führt im Einzelnen aus, das Klagebegehren weise gegenüber den rechtskräftig entschiedenen Musterverfahren weder wesentliche Besonderheiten tatsächlicher oder rechtlicher Art auf, noch stelle sich der Sachverhalt als nicht geklärt dar. Durch die Planklarstellung vom 29. Mai 2012 hätten sich die davon betroffenen Klageanträge sämtlich erledigt, so dass insoweit durch Beschluss gemäß § 93a VwGO entschieden werden könne.
- 33 Darüber, dass sich aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1971 kein Planungshindernis ergebe, habe das Bundesverwaltungsgericht in den Musterverfahren abschließend entschieden.
- 34 Aus der Entscheidung des erkennenden Senats zur Südumfliegung vom 3. September 2013 ergäben sich schon deshalb keine neuen Umstände oder Besonderheiten dieses Verfahrens, da in dem Planfeststellungsverfahren nur die voraussichtlichen Flugrouten, nicht aber alle möglichen Flugverfahren zu betrachten gewesen seien und auch eine Verlegung der Flugrouten nach deren Zulassung die Planfeststellung nicht in Frage stellen könne.
- 35 Die von der Klägerin behaupteten neuen Tatsachen in Bezug auf die Lärmwirkungsforschung ließen sich ebenfalls mangels eines neuen wissenschaftlichen Konsenses nicht feststellen. Einzelne Studien reichten nicht dafür aus, die Grenzwerte

des Fluglärmschutzgesetzes in Zweifel zu ziehen; selbst wenn dies der Fall wäre, würde dies nur einen Änderungsbedarf seitens des Gesetzgebers aufwerfen.

- 36 Von Vogelschlagrisiken sei die Klägerin schon nicht erkennbar betroffen, diese seien im Übrigen auch bei der Alternativenprüfung berücksichtigt worden und eine relevante Erhöhung des Sicherheitsrisikos sei zu verneinen.
- 37 Bei der Einbeziehung des Planergänzungsbeschlusses betreffend Wirbelschleppen mit dem Hilfsantrag zu Ziffer 2. des Schriftsatzes vom 29. April 2013 in das Verfahren handele es sich um eine unzulässige Klageerweiterung, der der Beklagte nicht zustimme und die auch nicht sachdienlich sei. Der Sachdienlichkeit der Klageerweiterung stehe schon die Frist des § 10 Abs. 7 LuftVG i.V.m. § 87b Abs. 3 VwGO entgegen, denn die Klägerin begründe ihre neuen Hilfsanträge im Wesentlichen mit den Schadensvorfällen im Jahr 2013 und damit mit neuen Tatsachen, deren Berücksichtigung schon deshalb zu einer Verzögerung des Klageverfahrens führen würde, da der Senat sonst im Beschlusswege ohne mündliche Verhandlung entscheiden könne. Zudem stehe dem entgegen, dass der erkennende Senat auf der Grundlage der ursprünglichen klägerischen Begehren einzelne Klageverfahren als Musterverfahren ausgewählt habe und die Gefahr bestehe, dass die Vorteile der Konzentrierung auf Musterverfahren nicht mehr zum Tragen kämen, weil alle Nachverfahren mündlich verhandelt werden müssten. Dies widerspreche der Wertung des § 93a Abs. 2 VwGO.
- 38 Soweit die klägerischen Grundstücke innerhalb des Vorsorgegebietes lägen, scheidet die Möglichkeit einer Rechtsverletzung von vornherein aus, da die Vorfälle sich nicht auf gemeindlichen, sondern auf Grundstücken von Privatbürgern im Stadtgebiet zugetragen hätten. Die Klägerin habe zudem nicht dargelegt, für welche ihrer Grundstücke sie genau wirbelschleppenbedingte Schäden befürchte.
- 39 Sämtliche von der Klägerin aufgeworfenen Fragen seien abschließend in dem Urteil des erkennenden Gerichts und den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts entschieden worden. Soweit durch die Planergänzungsbeschlüsse weitere Regelungen betreffend Wirbelschleppen getroffen worden seien, stelle sich das zugrunde liegende Gutachten nicht als fehlerhaft dar. Die von der Klägerin angeführten Vorfälle seien nicht geeignet, die Methodik des Gutachtens in Frage zu stellen.

- 40 Die Planergänzungsbeschlüsse vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014 seien jedenfalls rechtmäßig und es sei nicht ersichtlich, inwieweit in dem hiesigen Verfahren darüber hinausgehende Erkenntnisse gewonnen werden könnten.
- 41 Auch in Bezug auf den Forschungsreaktor Mainz-Bretzenheim liege kein ungeklärter Sachverhalt vor, denn dieser löse kein über dem schon ermittelten, allgemein hinnehmbaren Einzelrisiko liegendes Risiko aus. Dies sei im Rahmen der durch die Reaktorsicherheitskommission durchgeführten sogenannten Stresstests bestätigt worden.
- 42 Auch über die Frage der Wertminderung von Grundstücken sei in den Musterverfahren abschließend entschieden worden; neue Erkenntnismöglichkeiten würden von der Klägerin nicht aufgezeigt. Etwas Anderes ergebe sich auch nicht aus der von der Klägerin angeführten EuGH-Entscheidung (vom 14.03.2013 - Leth - C-420/11 -, Rn. 29 f.). Der Gerichtshof habe dort vielmehr ausgeführt, dass die UVP nach der hier maßgeblichen Vorschrift des Art. 3 UVP-RL a.F. die Bewertung der Auswirkungen eines Flughafenausbauprojektes auf den Wert von Sachgütern gerade nicht einschließe.
- 43 Die Beigeladene beantragt,  
die Klage abzuweisen.
- 44 Sie sieht wie der Beklagte alle hier aufgeworfenen Fragen durch die Entscheidungen in den Musterverfahren beantwortet.
- 45 Die Planergänzungsbeschlüsse vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014 betreffend Wirbelschleppen seien jedenfalls rechtmäßig, denn die dazu vorgenommene Gesamtschau der ICAO-Vorgaben für den Flugverkehr zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Wirbelschleppen einschließlich einer Analyse der räumlichen Verortung von Schadensmeldungen und -ereignissen begründeten plausibel das in dem Ersten Planergänzungsbeschluss zu Wirbelschleppen verfügte Vorsorgegebiet zur Dachsicherung; potenzielle Restrisiken durch Wirbelschleppen außerhalb des so verfügbaren Gebietes hätten in Bezug auf Vorsorgemaßnahmen zur Dachsicherung planerisch vernachlässigt werden können. Mit dem Zweiten Planergänzungsbeschluss sei die Thematik etwaiger Wirbelschleppen-Einwirkungen auf Dächer in der Flughafen-Umgebung in nicht zu beanstandender Weise abschließend bewältigt worden, wie

durch die vorgelegten Gutachten bestätigt werde. Damit seien jegliche weitergehenden Forderungen der Klägerin unbegründet.

- 46 Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf den Inhalt der Gerichtsakte, auf die im Folgenden aufgeführten, zu diesem Verfahren beigezogenen Verwaltungsvorgänge des Beklagten
- 66 p 01.03.04/024- Flugbetriebsbeschränkung - [1 Ordner];
  - 66 p 01.03.04/029 - Wirbelschleppen - [4 Ordner];
  - 66 p - 01.01 (010) - Wirbelschleppen - [1 Ordner];
  - 66 p - 01.01 (30) - Wirbelschleppen - [1 Ordner] und
  - 66 p - 01.03.04/031 - Zweite Planergänzung Wirbelschleppen - [1 Ordner];
  - Planteil B 11, Planungsgrundlagen - Kap. 12 Datenerfassungssysteme und Modelltage
  - in der Fassung vom 07. September 2006 [Behördenakten zum Planfeststellungsverfahren, Ordner 225],
  - Gutachten G 7, Vogelschlaggutachten von Dr. Jochen Hild vom 01.06.2004 und Vogelschlaggutachten - Stellungnahme - von Dr. Jochen Hild und Bernd Petri vom 26.01.2007; sowie Gutachten G 8 „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen Frankfurt Main“ vom 12. September 2006 [Behördenakten zum Planfeststellungsverfahren, Ordner 247],
  - Gutachten G 18 „Flugbetriebliche Gesamtfunktionalität Planungsfall 2020“ vom 12. September 2006 der Firma OTSD [Behördenakten zum Planfeststellungsverfahren, Ordner 255];
  - Gutachten G 1 - Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) - Anhang II.1 Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main der GfL - Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH - und Dziomba Aeronautical Consulting vom 16.11.2006 [Behördenakten zum Planfeststellungsverfahren, Ordner 236],
- und auf die ebenfalls zu diesem Verfahren beigezogenen Urteile des Hess. VGH vom 21. August 2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., 11 C 318/08.T und 11 C 305/08.T -, auf die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a., vom 14. April 2011 - BVerwG 4 B 77.09 - und vom 16. Januar 2013 BVerwG 4 B 15.10 - sowie auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung des Hess. VGH in den Musterverfahren am 2., 3., 4., 5., 8., 9., 10., 15., 17., 19., 23., 24. und 26. Juni 2009 (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., 11 C 305/08.T, 11 C 318/08.T) verwiesen.

**B.**

- 47 I. Der Senat macht von der ihm durch § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO eröffneten Möglichkeit Gebrauch, ohne mündliche Verhandlung durch Beschluss zu entscheiden. Die Entscheidung beschränkt sich in entsprechender Anwendung von § 110 VwGO als Teil-Beschluss auf folgende Anträge:
1. Den im Antrag zu Ziffer I der Klägerin enthaltenen Hauptantrag, den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 aufzuheben (Ziffer I.1.1.) und den hilfsweise dazu gestellten Antrag, diesen Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären (Ziffer I.1.2.);
  2. die hilfsweise dazu gestellten Anträge, den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen für den Tag sowie durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für den Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) zu ergänzen (I.2.2.), sowie den hilfsweise dazu gestellten Antrag, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden (I.2.4.), soweit sich dieser auf die Hilfsanträge zu Ziffer I.2.2. (Flugbetriebsbeschränkungen für den Tag) bezieht;
  3. die hilfsweise dazu gestellten Anträge, Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sowie von Entschädigungen für Außenbereichsbeeinträchtigungen anzuordnen (I.3.);
  4. die hilfsweise dazu gestellten Anträge, den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung zu ergänzen, dass die Vorhabensträgerin der Klägerin Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach den Ziffer I.3.1.1 bis 3.1.6 untunlich ist (I.4.);
  5. auf den hilfsweise zu den Anträgen Ziffer I.1. bis 4. gestellten Antrag, den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu entscheiden (I.5), soweit sich dieser auf die Hilfsanträge zu Ziffer I.1 (Planaufhebung und Hilfsantrag dazu) sowie zu Ziffer I.2.2., I.3. und I.4. (Maßnahmen aktiven und passiven Schallschutzes betreffend Tagzeit) bezieht;
  6. auf den hilfsweise zu den Anträgen zu Ziffer I.1. gestellten Antrag zu Ziffer II., der auf die Anordnung von Flugbetriebsbeschränkungen am Tag bezogen auf die



Lärmwirkungen auf Freiflächen der klägerischen Kinderbetreuungseinrichtungen gerichtet ist;

7. und den mit klägerischem Schriftsatz vom 9. März 2015 hilfsweise zu dem Planaufhebungsantrag (Ziffer I.1.) gestellten Antrag, den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 um eine Nebenbestimmung des Inhalts zu ergänzen, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Befreiung des Gebiets der Stadt Flörsheim am Main von dem Lärm abfliegender Flugzeuge zu den tragenden Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses gehört (Ziffer IV.).

- 48 Diese Anträge beziehen sich sämtlich auf den Planfeststellungsbeschluss in der Fassung vom 18. Dezember 2007, der Gegenstand der Musterverfahren war. Wie im Folgenden noch darzulegen ist, handelt es sich hierbei zudem um eigenständig zu beurteilende und entscheidungsreife Teile des Streitgegenstandes im Sinne des § 110 VwGO.
- 49 II. Die im Folgenden aufgeführten Anträge und Hilfsanträge sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses:
- 50 1. Der Hilfsantrag zu Ziffer I.2.1., mit dem Flugbetriebsbeschränkungen für die Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) verlangt werden. Dieser Hilfsantrag kann nicht Gegenstand des Teil-Beschlusses nach §§ 93a, 110 VwGO sein, da er teilweise für erledigt erklärt worden ist (23:00 bis 05:00 Uhr) und im Übrigen der Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 insoweit Änderungen durch den Planergänzungsbeschluss vom 29. Mai 2012 erfahren hat (Nachtrandstunden 22:00 bis 23:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr) und in dieser geänderten Fassung nicht Gegenstand der Musterverfahren war (vgl. dazu BVerwG, Beschluss vom 20.09.2007 - 4 A 1008/07 -, juris Rn. 8).
- 51 Da die Klägerin (mit Schriftsatz ihrer Bevollmächtigten vom 29. April 2013), der Beklagte (mit Schriftsatz seiner Bevollmächtigten vom 28. Februar 2014) und die Beigeladene das Verfahren in der Hauptsache insoweit teilweise übereinstimmend für erledigt erklärt haben, als die Regelung in Teil A. II. 4.1.2 des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 durch den Bescheid des Beklagten vom 29. Mai 2012 aufgehoben worden ist (Nachtflugverbot zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr), wird das Verfahren in Bezug auf diesen Teil des Hilfsantrags zu I.2.1. einzustellen und nur noch über die Kosten zu entscheiden sein. Diese

Kostenentscheidung ist jedoch einheitlich für das gesamte Verfahren zu treffen und kann, da diese der Schlussentscheidung vorbehalten bleibt (vgl. dazu Kopp/Schenke, VwGO-Kommentar, 20. Aufl., § 110 Rn. 9), ebenfalls nicht Gegenstand dieses Teil-Beschlusses sein.

- 52 Soweit die Anträge und Hilfsanträge der Klägerin auf weitergehende Regelungen des Flugbetriebs in den sogenannten Nachtrandstunden (von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr) gerichtet sind (Anträge Ziffer I.2.1.2., 2.1.4. sowie die Hilfsanträge zu I.2.4. und I.5., soweit diese sich auf die Anträge Ziffer I.2.1. [Flugbetriebsbeschränkungen für die Nacht] beziehen), kann eine Entscheidung wegen des Planergänzungsbeschlusses des Beklagten vom 29. Mai 2012 nicht im Beschlussverfahren nach § 93a VwGO getroffen werden und bleibt deshalb ebenfalls der Schlussentscheidung nach mündlicher Verhandlung vorbehalten.
- 53 2. In diesem Teilbeschluss ist ferner nicht über den mit Schriftsatz vom 29. April 2013 weiter hilfsweise zu den Hauptanträgen zu Ziffer I.1. gestellten Antrag zu III. zu entscheiden, mit dem die Untersagung der Benutzung der Landebahn Nordwest bei Betriebsrichtung 07 durch bestimmte Luftfahrzeuge sowie hilfsweise dazu die Anordnung begehrt wird, an den baulichen Anlagen im Eigentum der Klägerin im Bereich von 400 Metern südlich und 400 Metern nördlich der Anfluggrundlinie der Landebahn Nordwest durch Verklammerung der Dachziegel Schutzvorkehrungen gegen wirbelschleppenbedingte Schäden vorzunehmen. Denn auch dazu sind Planergänzungsbeschlüsse ergangen (vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014), die nicht Gegenstand der Entscheidungen in den Musterverfahren über den Planfeststellungsbeschluss in der Fassung vom 18. Dezember 2007 waren.
- 54 3. In diesen Fällen handelt es sich zudem um eigenständige und damit abtrennbare Teile des Streitgegenstandes dieses Verfahrens im Sinne des § 110 VwGO, weil das auf Betriebsbeschränkungen und Schutzvorkehrungen bzw. Ersatz für dementsprechende Aufwendungen gerichtete Begehren der Regelung in Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses zugänglich ist und, wie noch darzustellen ist, keinen Einfluss auf die Ausgewogenheit der Gesamtplanung und damit auf die Entscheidung über das Planaufhebungsbegehren der Klageanträge zu Ziffer I.1. hat.

- 55 III. Die Voraussetzungen für eine Teil-Entscheidung im Beschlusswege nach § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO in dem oben unter I. dargelegten Umfang sind gegeben.
- 56 Über die in Bezug auf die Planaufhebung und die Flugbetriebsbeschränkungen bei Tag mit im Wesentlichen gleichlautenden Begehren in den Musterverfahren erhobenen Klagen - darunter insbesondere die der in vergleichbarer Nähe zu den Start- und Landebahnen Süd und Center gelegenen Musterverfahrensklägerin Stadt Raunheim (Hess. VGH 11 C 329/08.T - BVerwG 4 C 1.10) - wurde durch die Urteile des 11. Senats vom 21. August 2009 und die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 sowie durch die Beschlüsse des Bundesverwaltungsgerichts vom 14. April 2011 (BVerwG 4 B 77.09 - Hess. VGH 11 C 318/08.T -) und vom 16. Januar 2013 (BVerwG 4 B 15.10 - Hess. VGH 11 C 305/08.T) rechtskräftig entschieden. Die Beteiligten wurden zu der gewählten Entscheidungsform mehrfach, zuletzt mit gerichtlicher Verfügung vom 23. Januar 2015, angehört (§ 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO, Bl. XXXVI/06248 GA); damit liegen die formellen Voraussetzungen für eine Entscheidung durch Beschluss gemäß § 93a VwGO vor.
- 57 Der Senat ist an einer solchen Entscheidung im Wege des Teil-Beschlusses auch nicht deshalb gehindert, weil die Klägerin damit die ihr zustehenden Justizgrundrechte auf rechtliches Gehör (Art. 103 Abs. 1 GG) und ihren Anspruch auf Effektivität des Rechtsschutzes (Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG) verlieren würde. Dies folgt insbesondere nicht schon daraus, dass der Senat nach § 48 Abs. 1 Nr. 1 VwGO in erster Instanz zuständig und in dem Verfahren der Klägerin die einzige Tatsacheninstanz ist. Das Bundesverfassungsgericht hat in der von der Klägerin selbst erstrittenen Entscheidung vom 8. Dezember 2010 nämlich nicht nur - wie die Klägerin vorbringt - festgestellt, dass den Senat bei der unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten zentralen Weichenstellung, ob er im Wege des Nachverfahrens oder eines Urteilsverfahrens entscheidet, eine besondere Verantwortung trifft, wie die Klägerin vorbringt. Es hat vielmehr außerdem festgestellt, dass eine Entscheidung im Wege des Nachverfahrens nicht schon grundsätzlichen Bedenken unterliegt, da der Klägerin und damaligen Beschwerdeführerin auch im vereinfachten Beschlussverfahren gegen den Beschluss die Rechtsmittel zustehen, die zulässig wären, wenn das Gericht durch Urteil entschieden hätte (vgl. § 93a Abs. 2 Satz 5 VwGO), insbesondere eine Beschwerde

gegen die Nichtzulassung der Revision gemäß § 133 Abs. 1 VwGO (BVerfG 1 BvR 1188/10, juris Rn. 11).

- 58 **IV.** Der Senat ist einstimmig der Auffassung, dass der Sachverhalt im vorliegenden Verfahren in dem dargelegten Umfang geklärt ist und der hier zu entscheidende Streitfall gegenüber den Musterverfahren auch keine wesentlichen Besonderheiten tatsächlicher bzw. rechtlicher Art aufweist.
- 59 Der 11. Senat hat in seinen Urteilen vom 21. August 2009 festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 nicht unter einem Form- oder Verfahrensfehler leidet, der zur Aufhebung oder Ergänzung des Plans führt. Die Klägerin hat weder lagebedingte Besonderheiten ihrer Grundstücke (1.) noch einen ungeklärten Sachverhalt oder wesentliche rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten in Bezug auf die in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen dazu aufgezeigt, dass kein Planungshindernis vorliegt (2.), der Plan für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main dem fachplanerischen Gebot hinreichender Planrechtfertigung genügt (3.), die Planfeststellungsbehörde sämtliche Planungsalternativen verworfen hat, ohne gegen das Abwägungsgebot zu verstoßen (4.), das Lärmschutzkonzept über die Regelungen für die Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) hinaus rechtlich nicht zu beanstanden ist (5.), der Planfeststellungsbeschluss auch in Bezug auf die Behandlung der vorhabensbedingten Sicherheitsrisiken nicht in einer Weise fehlerhaft ist, die zu seiner Aufhebung oder einer Verpflichtung des Beklagten zur Neubescheidung führt (6.), dieser auch nicht wegen Fehlern in der Umweltverträglichkeitsprüfung aufzuheben ist (7.) und die Planfeststellungsbehörde in zutreffender Einschätzung der Rechtslage davon abgesehen hat, als Ausgleich für die beschriebenen Nachteile Entschädigungsleistungen festzulegen (8.).
- 60 Der beschließende Senat ist in diesem Umfang an der Übertragung der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung über den auch von der hiesigen Klägerin geltend gemachten Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 bzw. auf Feststellung der Rechtswidrigkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses (Klageanträge zu Ziffer I.1.) nicht gehindert.
- 61 1. Die Grundstücke und kommunalen Einrichtungen der Klägerin liegen wie die Grundstücke und Einrichtungen der kommunalen Musterverfahrensklägerinnen,

insbesondere der Stadt Raunheim, in der nahen Umgebung des um die Landebahn Nordwest ausgebauten Flughafens Frankfurt Main westlich von der Landebahnschwelle der Landebahn Nordwest in Betriebsrichtung 07. Sie sind von den daraus resultierenden Auswirkungen des Vorhabens, unter anderem Fluglärm und Wirbelschleppen, in erheblichem Maß betroffen, wie der 11. Senat in den Musterverfahren schon ausdrücklich festgestellt hat (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 746 ff.). Danach wird insbesondere der nördliche Teil der Stadt Flörsheim am Main einer erheblichen Zunahme des Lärms am Tag und vor allem in der Nacht ausgesetzt sein und infolgedessen in der Nacht-Schutzzone und der Tag-Schutzzone 1 liegen. Während den Feststellungen des 11. Senats zufolge allenfalls geringe Entlastungen für die südliche Randlage zu erwarten sind, wird die Kernstadt vollständig in dem Geltungsbereich der Tag-Schutzzone 2 gelegen sein (a.a.O., juris Rn. 748).

- 62 Damit weist das Stadtgebiet der Klägerin aber entgegen ihrer Auffassung keine grundlegenden Unterschiede in Bezug auf Art und Intensität der Auswirkungen der mit dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 18. Dezember 2007 mittlerweile errichteten Landebahn Nordwest im Verhältnis zu denjenigen Gebieten auf, die Gegenstand der entschiedenen Musterverfahren gewesen sind. Vielmehr werden die Musterverfahrenskläger, insbesondere die westlich der Süd- und der Centerbahn gelegene Stadt Raunheim, von den Auswirkungen des Flughafenausbaus in ähnlichem, wenn nicht sogar weitergehendem Umfang betroffen wie die hiesige Klägerin, wie sich aus den dazu in deren Musterverfahren getroffenen Feststellungen des 11. Senats ergibt. Demnach wiegen dort die vorhabensbedingten Erhöhungen der Lärmwirkungen besonders schwer, weil das betroffene Gebiet schon zuvor einer Lärmbelastung ausgesetzt war, die in weiten Bereichen nur infolge der Anordnung baulichen Schallschutzes und der Gewährung von Entschädigungen als noch zumutbar betrachtet werden kann (a.a.O., juris Rn. 748). Dass Wohngrundstücke oder kommunale Einrichtungen der hiesigen Klägerin besonders nahe an der Landebahnschwelle der Landebahn Nordwest gelegen sind und die Auswirkungen des Vorhabens auf eine derartige Lage in den Musterverfahren unberücksichtigt geblieben wäre, lässt sich anhand des Vorbringens in ihrem Nachverfahren nicht feststellen.

- 63 Allein aus der Lage ihres Stadtgebiets ergeben sich deshalb weder ein ungeklärter Sachverhalt noch wesentliche tatsächliche oder rechtliche Besonderheiten, die in den Musterverfahren unberücksichtigt geblieben wären und hier zu einer anderen Entscheidung führen müssten. Die von der Klägerin angeführten spezifischen und außerordentlich gravierenden Beeinträchtigungen ihrer Rechte und Güter, die ihrem Vorbringen zufolge aus der unmittelbaren Nähe zur Landebahn Nordwest folgen, sind vielmehr vergleichbar mit denjenigen der Musterverfahrensklägerin Stadt Raunheim, deren Stadtgebiet in unmittelbarer Nähe der Süd- und der Centerbahn gelegen ist, aber auch mit der Situation der Musterverfahrenskläger, die Eigentümer von in unmittelbarer Nähe der Landebahn Nordwest in Betriebsrichtung Westen gelegenen, gewerblich genutzten Grundstücken in Kelsterbach sind sowie der Musterverfahrensklägerin Stadt Neu-Isenburg, deren Stadtgebiet ebenfalls nahe zu den Bahnen Süd und Center gelegen ist. Der Senat vermag deshalb nicht festzustellen, dass die Klägerin allein aufgrund ihrer Lage zur Landebahn Nordwest in einem besonderen Maß von Auswirkungen des Vorhabens betroffen ist, wie sie nirgendwo sonst in der Umgebung des Flughafens Frankfurt am Main anzutreffen sind, und ihr Verfahren schon aus diesem Grund Besonderheiten aufweist, die eine von den Entscheidungen der Musterverfahren abweichende Entscheidung bedingen könnten.
- 64 2. Mit ihrem Vorbringen im Nachverfahren in Bezug auf das Vorliegen eines Planungshindernisses, das sich ihrer Ansicht nach aus einer in dem Planfeststellungsbeschluss von 1971 enthaltenen Zusicherung, künftig keinen weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt Main zuzulassen, ergeben soll, hat die Klägerin weder einen ungeklärten Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten tatsächlicher oder rechtlicher Art aufgezeigt, die eine Abweichung von dieser in den Musterverfahrensurteilen getroffenen Entscheidung erfordern würden. Der 11. Senat des erkennenden Gerichts hat in den Urteilen vom 21. August 2009 (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., juris Rn. 298 ff.) dazu festgestellt, der Planfeststellungsbeschluss des damaligen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft und Technik vom 23. März 1971 stehe dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 nicht als unüberwindbares Hindernis entgegen, da wesentlicher Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses von 1971 der Bau der Startbahn 18 West war, und eine derartige Zusicherung weder in dessen verfügendem Teil (unter C.5) als Auflage

festgelegt noch in dessen Entscheidungsgründen (unter II.2a)) enthalten sei. Dort werde vielmehr nur ausgeführt, die Befürchtungen, später könnte eine weitere Start- oder Landebahn - etwa parallel zur 18 West - errichtet werden, entbehrten jeder Grundlage; die Genehmigung für eine solche Maßnahme werde auf keinen Fall erteilt. Diese Bewertung des 11. Senats, dass eine über die Wirkungen der Planfeststellung selbst hinausgehende, selbständige Verpflichtung des Beklagten zur Unterlassung weiterer Zulassungsentscheidungen durch diese Aussage in dem Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 nicht begründet wurde (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 301), hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 4. April 2012 bestätigt (BVerwG 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 35 ff.).

- 65 Weder aus den Sachverhalten der Urteile des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 24. April 1973 und vom 31. März 1976, noch aus den von der Klägerin vorgetragene Auslegungsgesichtspunkten und dazu vorgelegten Unterlagen - Zeitungsartikel aus dem Jahr 1971 und ein Rechtsgutachten ihres sachverständigen Beistandes (Prof. Dr. Arndt Teichmann vom 28. Oktober 2013, Gutachtliche Stellungnahme zu der Frage, ob das Land Hessen in dem Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 zugesichert hat, über die Startbahn 18-West hinaus den Bau weiterer Start- oder Landebahnen auf dem Flughafen Frankfurt am Main nicht zuzulassen, Anlage K 1 der Klägerin, Bl. XXXIV/05783 ff.), ergeben sich ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt oder rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten dieses Verfahrens. Denn mit den vorgelegten Unterlagen legt die Klägerin im Wege der Urteilskritik lediglich eine andere als die in den Musterverfahrensurteilen des 11. Senats getroffene Auslegung des Inhalts des Planfeststellungsbeschlusses 1971 dar, ohne damit einen neuen und deshalb in den Musterverfahren bisher ungeklärt gebliebenen Sachverhalt vorzutragen, der zu einer abweichenden Entscheidung führen müsste. Den Äußerungen verschiedener damaliger Vertreter des Beklagten in diversen Zeitungsartikeln fehlt es schon an der notwendigen rechtlichen Erheblichkeit, aus der sich eine mit Rechtsbindungswillen abgegebenen Erklärung, die Zulassung weiterer Runways auf dem Flughafen Frankfurt Main zu unterlassen, entnehmen lassen würde. Auch die in der gutachtlichen Stellungnahme des sachverständigen Beistandes Prof. Dr. Teichmann vom 28. Oktober 2013

dargestellten Auslegungsgesichtspunkte werden nur auf die schon in den Musterverfahrensentscheidungen bewerteten Passagen in dem Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 gestützt; sie vermögen deshalb weder Besonderheiten dieses Verfahrens noch einen bisher ungeklärten Sachverhalt aufzuzeigen. Denn die hier als entscheidungserheblich bezeichneten Passagen des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 1971 lagen schon den Entscheidungen in den Musterverfahren zugrunde und sind dort rechtlich bewertet worden (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 275 ff.). Mit den vorgelegten Zeitungsartikeln und dem Rechtsgutachten versucht die Klägerin im Grunde, die in den Musterverfahren dazu getroffenen rechtlichen Bewertungen erneut in Zweifel zu ziehen, ohne damit in ihrem Verfahren gegebene Besonderheiten substantiiert darzutun. Das Nachverfahren dient aber nicht dazu, die in einem Musterverfahren getroffene Entscheidung erneut und umfassend auf den richterlichen Prüfstand zu stellen und einer nachträglichen richterlichen Selbstkontrolle zu unterziehen (BVerwG, Beschluss vom 20.09.2007 - BVerwG 4 A 1008/07 u.a. -, juris Rn. 14).

- 66 Aus diesem Grund ist es auch unerheblich, dass es das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 4. April 2012 (BVerwG 4 C 8/09 u.a., juris Rn. 38) offen gelassen hat, ob eine Zusicherung oder eine nach den Grundsätzen des Allgemeinen Verwaltungsrechts in ihren Wirkungen vergleichbare Zusage, einen weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt Main zukünftig zu unterlassen, in einem Planfeststellungsbeschluss überhaupt rechtlich zulässig wäre, oder ob die Voraussetzungen, unter denen der Beklagte sich von der rechtsverbindlichen Zusage in dem Planfeststellungsbeschluss hätte lösen können, vorlagen. Denn auch damit beruft sich die Klägerin lediglich auf die aus ihrer Sicht fehlerhafte Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses 1971 durch den 11. Senat des beschließenden Gerichts sowie durch das Bundesverwaltungsgericht in den Musterverfahren, ohne damit einen ungeklärt gebliebenen Sachverhalt oder Besonderheiten gerade ihres Verfahrens darzutun. Zudem ergibt sich daraus, dass die Frage der Zulässigkeit einer Zusicherung innerhalb eines Planfeststellungsbeschlusses höchstrichterlich nicht geklärt ist, schon deshalb kein für die Entscheidung erheblicher Sachverhalt, da es an einer Zusicherung selbst gerade fehlt.



- 67 Ein anderes Ergebnis lässt sich entgegen der Ansicht der Klägerin auch nicht aus § 8 Abs. 7 Satz 1 Nr. 3 ROG herleiten, wonach in der Raumordnung die Festlegung von Eignungsgebieten erlaubt ist, in denen bestimmten raumbedeutsamen Maßnahmen oder Nutzungen andere raumbedeutsame Belange nicht entgegenstehen, wobei diese Maßnahmen oder Nutzungen an anderer Stelle im Planungsraum ausgeschlossen werden. Dabei kann offenbleiben, ob und inwieweit diese Grundsätze aus dem Raumordnungsrecht auf das ein konkretes Vorhaben betreffende Planfeststellungsverfahren übertragbar sind. Zwar können in einem Planfeststellungsbeschluss auch solche konkreten Festsetzungen getroffen werden, die bestimmte Bereiche von Wirkungen des Vorhabens ausnehmen, beispielsweise indem die Planfeststellungsbehörde klarstellt, dass deren Schutz zu den tragenden Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses gehört, etwa weil sich die Zulassung des Flughafenausbaus nach ihrem Abwägungskonzept nur so rechtfertigen lässt (vgl. dazu Urteil des Senats vom 20.11.2013 - Hess. VGH 9 C 875/12.T -, juris Rn. 63; BVerwG, Urteil vom 31.07.2012 - BVerwG 4 A 5000.10 u.a. -, juris Rn. 51). Abgesehen davon, dass der Planfeststellungsbeschluss von 1971 keine derartigen Klarstellungen oder Festsetzungen enthält, wären solche dann in einem neuen Änderungsplanfeststellungsverfahren zwar nicht von vornherein unbeachtlich, aber entgegen der Ansicht der Klägerin im Wege einer erneuten Abwägung änderbar. Auch aus dem Vortrag der Klägerin zum angeblichen Planungshindernis ergeben sich mithin weder ein ungeklärt gebliebener Sachverhalt noch wesentliche rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten in ihrem Verfahren.
- 68 Das schriftsätzliche Vorbringen der Klägerin im Nachverfahren bietet deshalb auch keinen hinreichenden Anlass dafür, in die angestrebte Beweisaufnahme einzutreten, um die weiteren äußeren Umstände der in dem Planfeststellungsbeschluss von 1971 enthaltenen Ausführungen unter Auswertung der Berichterstattung der in dem Einwirkungsbereich des Flughafens verbreiteten Tageszeitungen sowie in Rundfunk und Fernsehen in der Zeit von 1968 bis 1972 aufzuklären. Die Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis der Tatsache, dass Vertreter des Beklagten im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 öffentlich erklärt haben, sie rechneten mit einer Erschöpfung des auf drei Bahnen ausgebauten Flughafens Frankfurt Main in überschaubarer Zeit (Anhaltswert: 15 Jahre), sie hielten

einen weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt Main an seinem Standort über die Startbahn 18 hinaus nicht für möglich und es sei deshalb in ebenfalls absehbarer Zeit ein weiterer Flughafenstandort zu entwickeln, ist nicht geboten. Zum einen stellt die Beurteilung der Frage, ob sich aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1971 ein Planungshindernis ergibt, eine durch das Gericht vorzunehmende rechtliche Bewertung dar, zum anderen wäre die unter Beweis gestellte Tatsache des Vorliegens einer öffentlichen Erklärung durch einen Urkunds- oder Zeugenbeweis zu erbringen; beides ist dem beantragten Sachverständigenbeweis nicht zugänglich.

- 69 Außerdem ist dafür allein der Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses von 1971 maßgeblich, so dass in den Musterverfahren insoweit in jeder Hinsicht ausreichend aufgeklärte tatsächliche Entscheidungsgrundlagen vorlagen. Da mithin die Zulassung dieses im Nachverfahren gestellten Beweisantrags nicht zum Nachweis neuer entscheidungserheblicher Tatsachen beitragen kann, würde - worauf Beklagter und Beigeladene zu Recht hinweisen - dadurch die Erledigung des Rechtsstreits verzögert, und dies widerspräche dem Sinn und Zweck des Verfahrens nach § 93a Abs. 2 VwGO. Denn das Nachverfahren dient - wie oben schon dargestellt - gerade nicht dazu, die in einem Musterverfahren getroffene Entscheidung erneut und umfassend auf den richterlichen Prüfstand zu stellen und einer nachträglichen richterlichen Selbstkontrolle auf derselben tatsächlichen Entscheidungsgrundlage zu unterziehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20.09.2007 - BVerwG 4 A 1008/07 u.a. -, juris Rn. 14).
- 70 3. Mit ihrem Vorbringen zu einer nachträglich erwiesenen fehlenden Notwendigkeit des Vorhabens vermag die Klägerin auch in Bezug auf die Planrechtfertigung weder einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch wesentliche rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten darzutun, die an einer Übertragung des Ergebnisses dieser Entscheidungen auf das Verfahren der Klägerin hindern.
- 71 Die Klägerin trägt vor, das dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende, von der Beigeladenen vorgelegte Gutachten G 8 „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen Frankfurt Main und Prognose zum landseitigen Aufkommen am Flughafen Frankfurt Main“ (Intraplan vom 12.09.2006, Ordner 247 der Behördenakten des Planfeststellungsverfahrens) leide an schweren und durchgreifenden methodischen Mängeln. Sie verweist dazu auf die tatsächliche Entwicklung der Flugbewegungen zwischen 2004 und 2014 und die für diesen Zeitraum in dem Gutachten G 8

prognostizierte Entwicklung der Flugbewegungszahlen. In dem Planfeststellungsbeschluss sei eine Zunahme der Flugbewegungen für diesen Zeitraum um 27 % zugrunde gelegt worden, tatsächlich sei die Zahl der Flugbewegungen seither um 1,7 % gesunken. Dieser Trend sei auch gegenwärtig erkennbar; so sei im Jahr 2014 die Zahl der Flugbewegungen erneut zurückgegangen. Dies zeige schlagend die Verfehltheit der Methode, die Intraplan auch bei der der angegriffenen Planfeststellung zugrunde liegenden Prognose in dem Gutachten G 8 zur Anwendung gebracht habe. Die von der Beigeladenen vorgelegte neue Luftverkehrsprognose von Intraplan (Luftverkehrsprognose 2030 für den Flughafen Frankfurt Main, Abschlussbericht vom 23. Oktober 2014, Anlage zum Schriftsatz der Beigel. vom 28.11.2014, Bl. XXXVI/06134 ff GA) lasse jetzt ab dem Jahr 2015 eine schlagartige Trendwende bei der Entwicklung der Flugbewegungen erkennen. Die Entwicklung der Flugbewegungen, die seit Jahren rückläufig sei, solle ab diesem Zeitpunkt in ein rasantes und stabiles Wachstum übergehen, wofür aber angesichts der bisherigen tatsächlichen Entwicklung nichts spreche. Da Intraplan für die Verkehrsprognose aus dem Jahr 2014 die gleiche Methodik verwendet habe wie in dem Gutachten G 8 treffe der Vorwurf mangelnder Plausibilität beide Gutachten.

- 72 Dies führt nicht zu Zweifeln an der Übertragbarkeit der in den Musterverfahren gefundenen Ergebnisse auf das vorliegende Verfahren. Der 11. Senat des Gerichts hat in seinen Entscheidungen vom 21. August 2009 (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a.) festgestellt, dass der Plan für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main dem fachplanerischen Gebot hinreichender Planrechtfertigung genügt (a.a.O., juris Rn. 309 ff.), zu Recht von einem Nachfrageüberhang ausgegangen wurde (a.a.O., juris Rn. 315 ff.) und auch die weitere Feststellung, dass die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen am Flughafen Frankfurt Main bis zum Jahr 2020 weiter anwachsen wird und der planfestgestellte Ausbau zur Befriedigung dieser Nachfrage geboten ist, nicht zu beanstanden ist (a.a.O., juris Rn. 322 ff.). Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 4. April 2012 (BVerwG 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 48 ff) diese Entscheidung bestätigt. Die Planrechtfertigung habe der Verwaltungsgerichtshof ohne Bundesrechtsverstoß bejaht und die Würdigung der Verkehrsprognose der Planfeststellungsbehörde für das Prognosejahr 2020, die der Planrechtfertigung zugrunde liege, sei nach den vom Senat entwickelten Maßstäben nicht zu beanstanden (BVerwG a.a.O., juris Rn. 58 ff); ohne Bundesrechtsverstoß habe

der Hessische Verwaltungsgerichtshof schließlich zu erkennen gegeben, dass er auch das Ergebnis der Nachfrageprognose für nachvollziehbar und einleuchtend begründet hält (BVerwG a.a.O., juris Rn. 72).

- 73 Auf dieses in den Musterverfahren gefundene Ergebnis kann die Klägerin des vorliegenden Verfahrens verwiesen werden. In den Musterverfahrensurteilen hat der 11. Senat insbesondere ausgeführt, zu Recht habe die Planfeststellungsbehörde das Bestehen einer Luftverkehrsnachfrage angenommen, die den planfestgestellten Bau einer neuen Landebahn Nordwest rechtfertige. Schon derzeit bestehe am Flughafen Frankfurt Main ein Nachfrageüberhang und die derzeitige Verkehrsleistung des Flughafens bleibe hinter der Luftverkehrsnachfrage zurück, weil die Start- und Landebahnkapazität die Zahl der planbaren Flugbewegungen limitiere. Nach der Auskunft des Flughafenkoordinators der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Planfeststellungsbehörde vom 27. September 2006 übersteige die Nachfrage nach Zeitnischen für Starts und Landungen ("Slots") am Flughafen Frankfurt Main seit etlichen Jahren kontinuierlich das kapazitiv mögliche Angebot. Diese Kapazität sei nach den überzeugenden Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde nahezu vollständig während des gesamten Tagesverlaufs erschöpft und ein nennenswertes Verkehrswachstum sei ohne Beseitigung der Kapazitätsengpässe nicht mehr möglich. Kapazitätsreserven zur Befriedigung der künftigen Luftverkehrsnachfrage beständen nicht (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., juris Rn. 316).
- 74 Auch wenn die Zahl der tatsächlichen Flugbewegungen ab dem Zeitpunkt der Feststellung des Plans (18.12.2007) nicht in dem darin prognostizierten Umfang zugenommen hat, so stellt sich doch die heutige Situation (2014: 469.000 Flugbewegungen) nicht wesentlich anders dar als zum Zeitpunkt der Planfeststellung (2006: 489.400 Flugbewegungen). Die aktuelle Luftverkehrsnachfrage für den Flughafen Frankfurt Main rechtfertigt mithin nach wie vor die im Jahr 2007 planfestgestellte Erweiterung des Flughafens. Dies wird auch durch die Entwicklung der Flugbewegungen in dem Zeitraum von 2005 bis 2014 insoweit bestätigt, als nach einem Anstieg der Flugbewegungen bis 2006 zwar ein durch die Wirtschaftskrise 2008 bedingter Rückgang der Flugbewegungen festzustellen ist, es aber im Jahr 2011/2012 auch wieder zu einem Anstieg kam, bevor die Zahlen sich wieder rückläufig entwickelten (Anlage K 1 der Klägerin zu ihrem Schriftsatz vom 09.03.2015, Bl.

XXXVII/06342R GA). Die nach Ansicht der Klägerin zu erwartende Stagnation oder gar ein Rückgang auch in Zukunft lässt sich daraus nicht zwingend herleiten.

- 75 Außerdem ist nach den von der Beigeladenen vorgelegten Gutachten zur Passagier- und Luftverkehrsentwicklung für den Flughafen Frankfurt Main bis zum Jahr 2030 auch für die Zukunft mit einem Ansteigen der Zahl der Flugbewegungen zu rechnen, wenn auch womöglich nicht in dem ursprünglich vorhergesagten Umfang. In einem Vergleich mit der von ihr erstellten, dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Prognose (Gutachten G 8 vom 12.09.2006) gelangt Intraplan in der aktuellen Luftverkehrsprognose 2030 für den Flughafen Frankfurt Main zu der Einschätzung, das nun für 2030 erwartete Passagieraufkommen liege etwa auf dem Niveau von 2020 in der alten Prognose und das Cargo-Aufkommen etwas darüber; für 2030 würden hingegen deutlich weniger Flugbewegungen erwartet als bisher (S. 137 der Luftverkehrsprognose 2030 von Intraplan; Bl. XXXVI/06208 GA). Gegenüber 701.000 Bewegungen im Gutachten G 8 für das Jahr 2020 würden jetzt 611.000 Bewegungen für das Jahr 2030 erwartet. 2020 werde die Bewegungszahl gemäß vorliegender Prognose erst bei 529.000 liegen. Als Grund für diese Entwicklung nennt Intraplan die steigende mittlere Flugbelegung (Paxe/Passagierflugbewegungen bzw. Verkehrseinheiten / Gesamtflugbewegungen), die durch drei Faktoren beeinflusst werde, nämlich einen stärkeren Anteil des Interkontinentalverkehrs gegenüber dem Kontinentalverkehr, einem stärkeren Sitzladefaktor und einer höheren mittleren Flugzeuggröße (engere Bestuhlung, vor allem aber durch Einsatz größerer Flugzeuge gleicher Baureihe). Es sei allerdings zu erwarten, dass die sprunghafte Erhöhung der Flugbelegung (Passagiere/Flug) der letzten Jahre nicht in gleichem Maße weitergehe. Es handele sich um einen technisch begrenzten und damit zeitlich befristeten Effekt (S. 138 der Luftverkehrsprognose 2030 von Intraplan; Bl. XXXVI/06208R GA).
- 76 Der Senat vermag daraus einen in den Musterverfahren tatsächlich ungeklärt gebliebenen Sachverhalt nicht zu erkennen. Weder ist unter Berücksichtigung des heutigen Erkenntnisstandes eine offensichtliche Verfehltheit der Methode, die die Fa. Intraplan der zuvor auszugsweise wiedergegebenen aktuellen Luftverkehrsprognose 2030 und auch bereits dem Gutachten G 8 zugrunde gelegt hat, zu erkennen, noch hat sich die Prognose aufgrund methodischer Mängel als nicht plausibel erwiesen.

- 77 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur gerichtlichen Überprüfung von Prognosen hat ein Gericht insoweit - bezogen auf den maßgeblichen Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung - nur zu prüfen, ob die Prognose mit den zu jener Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden ist (BVerwG, Urteil vom 08.07.1998 - BVerwG 11 A 53/97 -, BVerwGE 107, 142-150, juris Rn 25). Das Gericht überprüft demnach insoweit die Wahl einer geeigneten fachspezifischen Methode, die zutreffende Ermittlung des der Prognose zugrundeliegenden Sachverhalts und ob das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist. Ferner ist zu fragen, ob die mit jeder Prognose verbundene Ungewissheit künftiger Entwicklungen in einem angemessenen Verhältnis zu den Eingriffen steht, die mit ihr gerechtfertigt werden sollen. Es ist hingegen nicht Aufgabe der Gerichte, das Ergebnis einer auf diese Weise sachgerecht erarbeiteten Prognose darauf zu überprüfen, ob die prognostizierte Entwicklung mit Sicherheit bzw. größerer oder geringerer Wahrscheinlichkeit eintreten wird oder kann, ferner nicht darauf, ob die Prognose durch die spätere tatsächliche Entwicklung mehr oder weniger bestätigt oder widerlegt ist. An diesen Grundsätzen hat das Bundesverwaltungsgericht auch in neueren Entscheidungen festgehalten (vgl. etwa: BVerwG, Beschluss vom 16.07.2007 – BVerwG 4 B 71/06 –, juris Rn. 30).
- 78 Abweichungen der tatsächlichen von der prognostizierten Entwicklung aufgrund nicht vorhersehbarer Umstände - wie etwa der weltweiten Wirtschaftskrise seit den Jahren 2008 und 2009 - sind einer Prognose immanent. Diese jeder Prognose innewohnende Ungewissheit wird auch in dem von der Klägerin in Bezug genommenen Gutachten (IUBH-Gutachten zur Qualitätssicherung der von der Fraport im Jahr 2014 vorgelegten Verkehrsprognosen, Endfassung vom Februar 2015, Anlage K 3 des Schriftsatzes des Bevollm. der Klägerin vom 09.03.2015, Bl. XXXVII/06364 ff GA) bestätigt. Danach ist eine Prognose nicht, wie oft noch unterstellt wird, eine Vorausschau eines Phänomens einschließlich der unbewiesenen Behauptung seiner größten Eintrittswahrscheinlichkeit, sondern die in sich möglichst widerspruchsfreie, quantitative Abschätzung des Phänomens unter Angabe der herrschenden oder unterstellten Einflussbeziehungen und -faktoren. Diese Prämisse zu setzen sei vor allem im Verkehrsnachfragebereich notwendig, da die Nachfrage nach Verkehrsleistungen eine Komplementärgröße sei und sich damit nicht autonom entwickle (S. 100 des IUBH-Gutachtens mit Angabe der Quelle des Zitats, Bl. XXXVII/06413R GA).

- 79 Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 07.07.1978 - BVerwG IV C 79.76 -, BVerwGE 56, 110-138, juris Rn. 57) zur gerichtlichen Überprüfung von Prognosen kann zwar im Einzelfall das Auseinanderklaffen zwischen Prognose und nachträglicher tatsächlicher Entwicklung als Indiz für eine unsachgemäße Aufstellung der Prognose in Betracht zu ziehen sein (so genannte fehlgeschlagene Prognose). Indes stellt das Bundesverwaltungsgericht in dem gleichen Urteil klar, dass es sich dabei um Fallgestaltungen handelt, in denen infolge unvorhersehbarer Ereignisse die tatsächliche Entwicklung von einer im hier verstandenen Sinn - zutreffend - aufgestellten Prognose in extremer Weise abweicht, und zwar dergestalt, dass sich die Frage stellt, ob der Planfeststellungsbeschluss dadurch funktionslos und deshalb rechtswidrig geworden ist. Dass vorliegend nicht von einer Funktionslosigkeit des Plans, sondern vielmehr angesichts der in dem Zeitraum von 2005 bis heute festzustellenden Flugbewegungszahlen von der Notwendigkeit der planfestgestellten Kapazitätserweiterung auszugehen ist, hat der Senat bereits oben dargelegt. Mithin ist die nachträgliche Entwicklung der Zahl der Flugbewegungen vorliegend nicht als Indiz für eine unsachgemäße Aufstellung der Prognose zu werten.
- 80 Die Prognosemethodik der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Luftverkehrsprognose der Fa. Intraplan ist bereits vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof in den Musterverfahrensurteilen als sachgerecht bewertet worden. Die von der Planfeststellungsbehörde im Verwaltungsverfahren eingeholte Qualitätssicherung für das Intraplan-Gutachten durch die Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH) bestätigt hiernach im Zusammenwirken mit den von der Planfeststellungsbehörde noch ergänzend angeforderten Sensitivitätsrechnungen von Intraplan, dass die Bedarfsprognose in dem Gutachten G 8 im Ergebnis methodisch einwandfrei und auf der Grundlage ordnungsgemäß erhobener Daten erarbeitet worden ist. Die Gutachten von Intraplan und der TUHH stellen danach insgesamt eine tragfähige Grundlage für die gerichtliche Entscheidung dar, so dass der Senat nicht gehalten war, ein weiteres Sachverständigengutachten zur Luftverkehrsnachfrage einzuholen (Hess. VGH – 11 C 227/08.T u.a. juris Rn. 327, 330).
- 81 Die Geeignetheit der Prognosemethodik der Fa. Intraplan wird letztlich auch durch das von der Klägerin in Bezug genommene IUBH-Gutachten sowie das ebenfalls im Auftrag des Beklagten erstellte Fellendorf-Gutachten (Bedarfsprüfung Terminal 3 des

Verkehrsflughafens Frankfurt Main, Dr. Ing. Fellendorf vom 16. Februar 2015, Anlage K 2 des Schriftsatzes des Bevollm. der Klägerin vom 09.03.2015, Bl. XXXVII/06352 ff GA) bestätigt. Beiden Gutachten lassen sich keine Anhaltspunkte für eine nicht sachgerechte Prognosemethodik entnehmen. Das IUBH-Gutachten gelangt zu der Bewertung, die sowohl im Gutachten von Intraplan als auch in dem weiteren vom Beklagten in Auftrag gegebenen Gutachten von MKmetric (Langfristprognose 2030 Flughafen Frankfurt Main vom Oktober 2014, Anlage zum Schriftsatz der Beigel. vom 28.11.2014, Bl. XXXVI/06108 ff GA) verwendeten Verkehrsmodelle stellen wissenschaftlich anerkannte sowie adäquate und erprobte Prognosemethoden und -modelle dar. Insgesamt seien die Bearbeitungsschritte der Verkehrsprognose nachvollziehbar, umfassend dargestellt und logisch. In beiden Gutachten würden alle wichtigen und zielführenden Einflussfaktoren von der Nachfrage- wie auch der Angebotsseite berücksichtigt. Es fehlten aber sowohl Informationen zur Kalibrierung der beiden Modelle, als auch ein Vergleich der Ist- und Prognosewerte für das Referenzjahr, um die Verlässlichkeit der beiden Modelle abschätzen zu können. Das Fellendorf-Gutachten gelangt zu der Einschätzung, beide Studien (gemeint sind die Langfristprognose 2030 der Fa. MKmetric und die der Fa. Intraplan jeweils vom Oktober 2015) verwendeten die wissenschaftlich anerkannte Methodik der nachfrageorientierten Verkehrsmodelle. Dabei werde in beiden Studien zwischen der Nachfrageseite und dem Verkehrsangebot unterschieden. Die Modellprämissen seien nach derzeitigem Kenntnisstand vollständig eingeschätzt worden und bewegten sich in einem optimistischen, aber vertretbaren Rahmen. Des Weiteren wird in dem Fellendorf-Gutachten ausgeführt, aus welchen Gründen die Abhängigkeit von einzelnen Eingangsdaten als Schwäche beider Studien zu betrachten sei (S. 21 des Fellendorf-Gutachtens, Bl. XXXVII/06362 GA).

- 82 Der in den von der Beigeladenen in Auftrag gegebenen Gutachten von MKmetric und Intraplan prognostizierte Zuwachs an Passagierzahlen und Flugbewegungen wird auch in dem von der Klägerin in Bezug genommenen Fellenbach-Gutachten nicht grundsätzlich in Zweifel gezogen. Zu der Flugbewegungszahl wird dargestellt, dass diese aus der Flugzeuggrößenentwicklung und Annahmen zum Sitzladefaktor in Abhängigkeit zum Passagieraufkommen ermittelt worden sei. Es werde mit niedrigeren Elastizitäten zwischen Passagieraufkommen und Flugbewegungszahl als in der Vergangenheit gerechnet, so dass die Zunahme an Flugbewegungen richtigerweise



deutlich geringer erwartet werde als das Wachstum von Passagier- und Frachtaufkommen (S. 17 des Fellenbach-Gutachtens, Bl. XXXVII/06360 GA). Auch in dem IUBH-Gutachten wird in einem Vergleich der beiden Gutachten von MKmetric und Intraplan in Bezug auf die zu erwartenden Flugbewegungen festgestellt, dass beide Gutachter bis zum Jahr 2025 zu fast gleichen und plausiblen Prognoseergebnissen kommen und lediglich danach die von MKmetric erwartete positivere Entwicklung der Passagiermenge zwingend und auch wieder logisch zu einem Mehr an Flugbewegungen kommt (IUBH-Gutachten, S. 84, Bl. XXXVII/06405 RS GA). Auch in einem Vergleich mit veröffentlichten Industrieprognosen (etwa von Flugzeugherstellern, IATA oder Beratungsunternehmen) werden in dem IUBH-Gutachten die in den Langfristprognosen von MKmetric und Intraplan angenommenen Steigerungsraten im Passagierverkehr in einem Vergleich mit den Steigerungsraten der Londoner Flughäfen bzw. mit dem Hub Flughafen London Heathrow als plausibel betrachtet (IUBH-Gutachten S. 85, Bl. XXXVII/06406 GA).

- 83 Damit wird sowohl in dem Fellendorf-Gutachten als auch in dem IUBH-Gutachten die Tendenz steigender Flugbewegungszahlen für den Prognosezeitraum 2030 nicht in Frage gestellt, sondern es werden - wie dargestellt - lediglich aus Sicht der jeweiligen Gutachter bestehende Schwächen oder Defizite der aktuellen Langfristprognosen vom Oktober 2014 (wie etwa eine fehlende Kalibrierung) aufgezeigt. Da diese Kritik aber die Sachgerechtigkeit der verwendeten Prognosemethoden oder die Plausibilität der prognostizierten Entwicklung der Flugbewegungen nicht grundsätzlich in Frage stellt, ist von einer zu erwartenden Steigerung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2030 und damit anknüpfend an die bereits in den Musterverfahrensurteilen festgestellte Planrechtfertigung von ihrem Fortbestehen auszugehen.
- 84 Auch der weitere Vortrag der Klägerin steht einer Übertragung des in den Musterverfahren gefundenen Ergebnisses auf das vorliegende Verfahren nicht entgegen. Die Klägerin trägt ergänzend vor, aufgrund der ab dem 1. Januar 2014 geltenden, von der Beigeladenen beantragten und von dem Beklagten genehmigten Änderung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt Main erhielten die betreffenden Airlines seit dem genannten Zeitpunkt bares Geld für zusätzlichen Flugverkehr. Auf diese Weise versuche die Beigeladene, zusätzliche Flugbewegungen zu akquirieren, um die Auslastung der nach der Errichtung der Landebahn Nordwest

überdimensionierten Flughafenanlage zu steigern („Incentive-Programm“ der Beigeladenen). Dies stelle einen neuen Sachverhalt dar, der noch nicht Gegenstand der tatrichterlichen Würdigung durch den 11. Senat gewesen sei. Dieser Sachverhalt sei auch wesentlich, weil er wegen des schieren Ausmaßes der Realitätsverfehlung geeignet sei, das in den Musterverfahren positiv bewertete Verkehrsprognosegutachten zu erschüttern. Selbst wenn der Senat dieser Auffassung nicht folge, sei das Incentive-Programm jedenfalls ein Indiz dafür, dass das Verkehrsgutachten an rechtlich erheblichen Mängeln leide, so dass es Einfluss auf die tatrichterliche Sachverhaltserkenntnis habe. In beiden Fällen scheidet eine Übertragung der in den Musterverfahren gewonnenen Ergebnisse auf dieses Verfahren aus.

- 85 Indes kann die Klägerin des vorliegenden Verfahrens auf das oben näher dargestellte, in den Musterverfahren gefundene Ergebnis betreffend die Planrechtfertigung verwiesen werden. Das von ihr angeführte „Incentive-Programm“ der Beigeladenen stellt nach dem Vorbringen der Klägerin eine Reaktion auf die nachträglich eingetretene Entwicklung der Zahl der Flugbewegungen bis zum Jahr 2014 dar, wie sie oben schon dargestellt worden ist. Aus der von der Klägerin als „Realitätsverfehlung“ bezeichneten Abweichung der tatsächlichen von den prognostizierten Flugbewegungszahlen kann aber - wie gleichfalls oben ausgeführt worden ist - nicht auf eine fehlende Planrechtfertigung geschlossen werden, da sich die heutige Situation nicht wesentlich anders als zum Zeitpunkt der Planfeststellung darstellt.
- 86 4. Auch in Bezug auf die in den Musterverfahren getroffene Entscheidung, die Planfeststellungsbehörde habe ohne Verstoß gegen das Abwägungsgebot und damit zu Recht sämtliche anderen Planungsalternativen verworfen, vermag die Klägerin in ihrem Nachverfahren weder einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten aufzuzeigen, die davon abweichend zum Erfolg ihres auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 gerichteten Begehrens führen würden.
- 87 In den Musterverfahrensentscheidungen wurde zugrunde gelegt, dass die Alternativenauswahl erst dann rechtswidrig ist, wenn sich die verworfene Alternative entweder als die eindeutig vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist. Dabei

ergebe sich aus dem grundsätzlichen planerischen Gebot, Alternativen zu nutzen, dass die Planungsträger gewisse Abstriche an dem Grad der Zielvollkommenheit einer Planung hinnehmen müssen, wenn sich auf diese Weise eine in Bezug auf Rechte Dritter schonendere Variante verwirklichen lässt (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 524 ff.). Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze stellte der 11. Senat des Gerichts fest, dass die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Alternativenprüfung in einer ersten Stufe ohne Rechtsfehler diejenigen Varianten ausgeschieden hat, die nicht näher zu untersuchen waren, weil sie bereits nach einer Grobanalyse die Kapazitätsanforderungen eindeutig verfehlen oder sonst wie nicht geeignet sind, die Planungsziele in zumutbarer Weise zu erfüllen (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 546 ff.).

- 88 Diesen Feststellungen zufolge hat die Planfeststellungsbehörde zu Recht die Errichtung einer Start- und Landebahn Süd sowie den Bau zweier Start- und Landebahnen im Süden des Flughafens verworfen, weil die erstgenannte Variante die Kapazitätsanforderungen bei weitem nicht erfüllen kann, während die letztgenannte Variante eine vollständige Umlagerung des überwiegenden Teils der Passagier- und Frachtabfertigung und damit eine komplette Änderung der Flughafeninfrastruktur erfordert hätte (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 563).
- 89 Ferner wurde festgestellt, dass bei der Detailprüfung der zweiten Stufe dennoch die Varianten einer Landebahn Nordwest, Landebahn Nordost und Start- und Landebahn Süd unter Auswirkungskriterien untersucht wurden. Die dazu durchgeführte, ausführliche Prüfung unter den Gesichtspunkten der Luftsicherheit und der öffentlichen Sicherheit, der Nutzungseinschränkungen im Flughafenumfeld, der Flächeninanspruchnahmen und baulichen Folgemaßnahmen sowie hinsichtlich der Fluglärm Auswirkungen und der Auswirkungen auf Wasser, Boden, Luft und Klima überzeugte den 11. Senat in jeder Hinsicht (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 564 ff.). Unter Bezugnahme auf diese Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (dort S. 739 ff.), wonach auf der Grundlage der Ergebnisse der diesbezüglichen Gutachten aus Sicherheits- und Risikogesichtspunkten kein eindeutiger Vorrang einer Vorhabensalternative herzuleiten war (Planfeststellungsbeschluss S. 749), stellte der 11. Senat fest, die Nordwestvariante weise insbesondere unter dem Aspekt des Lärmschutzes gegenüber der unter

Kapazitätsgesichtspunkten allein noch verbleibenden Nordostalternative so erhebliche Vorteile auf, dass ein Abwägungsfehler bei der Auswahlentscheidung auszuschließen ist (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 567). Diese Feststellungen wurden vom Bundesverwaltungsgericht seiner Entscheidung in den Revisionsverfahren zugrunde gelegt (Urteil vom 4. April 2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 48 ff.) und damit bestätigt.

- 90 4.1. Die Klägerin vermag mit ihrem Vorbringen zur Fehlerhaftigkeit der Prognose des Wirbelschleppenrisikos bei Landungen auf der Landebahn Nordwest keine erheblichen Zweifel an der Übertragbarkeit dieser Entscheidung auf ihr Nachverfahren aufzuzeigen.
- 91 Die Klägerin beruft sich in diesem Zusammenhang darauf, eine detaillierte, vergleichende Ermittlung der von der jeweiligen Planungsalternative ausgehenden Wirbelschleppenrisiken unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich aufgetretenen Schadensfälle in Flörsheim, deren Häufigkeit und der sich ihrer Ansicht nach daraus ergebenden Fehlerhaftigkeit des dem Planfeststellungsbeschluss und in den Musterverfahren zugrunde gelegten Gutachtens „Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main“ (GfL - Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH - und Dziomba Aeronautical Consulting vom 16.11.2006; Gutachten G 1 Anhang II.1 - GfL/Dziomba -) hätte dazu geführt, dass an Stelle der ausgewählten Landebahn Nordwest der Planungsalternative Süd oder der Planungsalternative Nordost der Vorzug zu geben gewesen wäre.
- 92 4.1.1. Ein derart gravierend abweichendes Ergebnis der Sicherheitsanalyse, das zur Vorzugswürdigkeit der Alternative Süd trotz der mangelnden Erreichbarkeit der Planungsziele oder der Alternative Nordost führen könnte, obwohl die letztere Variante deutlich höhere Lärmauswirkungen verursacht, ergibt sich nicht schon daraus, dass - wie die Klägerin vorbringt - die Wirbelschleppenlage sich wegen der größeren Entfernung bewohnter Gebiete in Richtung der Anfluggrundlinie dieser Planungsalternativen dort jeweils nicht in der gleichen Weise darstellt, wie dies im Fall der Lage des Stadtgebiets der Klägerin in Bezug zur Schwelle der Landebahn Nordwest der Fall ist. Die durch die Wirbelschleppenrisiken betroffenen Belange sind bei der Musterverfahrensklägerin Stadt Raunheim Gegenstand der Abwägungsentscheidung in den Musterverfahrensurteilen gewesen, und dort ist über die Planaufhebungsbegehren unter Berücksichtigung der von dem Vorhaben ausgehenden Sicherheitsrisiken in Form

der mit den Absturzgefahren verbundenen Risiken, der durch Vogelschlag drohenden Gefahren und des Risikos, von Wirbelschleppen betroffen zu werden, sowohl in Bezug auf die Alternativenauswahl (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris, Rn. 567) als auch hinsichtlich der Ausgewogenheit der Gesamtplanung (a.a.O., juris Rn. 1191 ff.) entschieden worden. Dabei wurde festgestellt, dass keine inakzeptablen Sicherheitsrisiken vorliegen und dieser Teil der materiell-rechtlichen Abwägung in dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 (PFB 2007, Teil C III. 2.4.2.4, S. 618 ff.) nicht zu beanstanden ist, die Grundentscheidungen des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses sämtlich davon unberührt bleiben und der Planfeststellungsbeschluss auch in Bezug auf die Bewältigung der von Wirbelschleppen ausgehenden Sicherheitsrisiken durch die Planfeststellungsbehörde keine Fehler aufweist (a.a.O., juris Rn. 1192). Diese Feststellungen wurden auch vom Bundesverwaltungsgericht seinen Entscheidungen in den Musterverfahren zugrunde gelegt (Urteil vom 4. April 2012 - BVerwG 4 C 08.09 u.a. -, juris, Rn. 101 ff.) und damit bestätigt.

- 93 Weder aus ihrem Vorbringen zur Fehlerhaftigkeit des dem Planfeststellungsbeschluss und den Entscheidungen in den Musterverfahren zugrunde gelegten Gutachtens „Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main“ (GfL - Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH - und Dziomba Aeronautical Consulting vom 16.11.2006; Anhang II.1 zum Gutachten G 1 - Gutachten G 1 Anhang II.1 -) noch aus den tatsächlichen Umständen, die dem Erlass der Planergänzungsbeschlüsse des Beklagten vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014 zugrunde lagen, mit denen die Beigeladene unter Abänderung der diesbezüglichen Nebenbestimmungen zur Durchführung von Dachklammerungen zum Schutz vor Auswirkungen der Wirbelschleppen bzw. dem Ersatz entsprechender Aufwendungen verpflichtet wurde, ergibt sich ein in Bezug auf diese Entscheidung erheblicher, in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt. Die damit aufgeworfenen Probleme können vielmehr sämtlich durch Planergänzungsverfahren über Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses bewältigt werden und betreffen mithin nur die mit ihren Hilfsanträgen geltend gemachten, auf (weitere) Betriebsbeschränkungen oder Schutzvorkehrungen gerichteten Ansprüche der Klägerin. Da über diese jedoch im Wege der Planergänzung mit Beschlüssen des Beklagten vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014 entschieden wurde, muss diese Entscheidung der Schlussentscheidung

nach mündlicher Verhandlung vorbehalten bleiben und wird nicht von der vorliegenden Teil-Entscheidung erfasst (vgl. oben II.).

- 94 Nach den Grundsätzen der Planerhaltung (§ 75 Abs. 1a Satz 2 VwVfG) ist auch im Fall von Abwägungsmängeln eine Planaufhebung nämlich dann ausgeschlossen, wenn diese Mängel durch Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren behoben werden können (vgl. grundsätzlich hierzu Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, S. 255 f.). Die Beschränkung auf einen Planergänzungsanspruch für den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss eine gebotene Schutzauflage (noch) nicht vorgesehen hat, greift nur dann nicht ein, wenn dadurch nicht nur einzelne Betroffene benachteiligt werden, sondern die Ausgewogenheit der Gesamtplanung oder eines abtrennbaren Planungsteils in Frage gestellt wird, weil die Gesamtkonzeption der Planung in einem wesentlichen Punkt berührt wird (vgl. dazu Ziekow, a.a.O., S. 256 Rn. 92, mit Nachweisen aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts). Da auch einem sich möglicherweise als höher erweisenden Risiko für die Klägerin, von Wirbelschleppen betroffen zu sein, unter Anwendung dieser Grundsätze durch Schutzvorkehrungen im Wege der Planergänzung begegnet werden kann, wie die Beschlüsse des Beklagten vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014 zeigen, stellt sich die Übertragung der Entscheidung in den Musterverfahren über die Rechtmäßigkeit des Ausscheidens der von der Klägerin als vorzugswürdig angeführten Planungsalternativen als unproblematisch dar.
- 95 Den Feststellungen des 11. Senats in den Musterverfahrensentscheidungen zufolge wirkt es sich auch dann nicht auf die Ausgewogenheit der Gesamtplanung aus, wenn das Risiko, von Wirbelschleppen betroffen zu werden, deutlich höher einzuschätzen ist als nach dem Ergebnis des Gutachtens G 1 Anhang II.1. Denn demnach ist die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde, auch ein bis zu 35% erhöhtes Risikopotenzial für derartige Schäden als nicht abwägungsrelevant zu bewerten, rechtlich nicht zu beanstanden (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 1207), weil die dadurch etwa aufgeworfenen Probleme mit den Nebenbestimmungen in Teil A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses bewältigt werden können. Diese auf die Ausgewogenheit der Gesamtplanung bezogenen Feststellungen des 11. Senats wurden durch das Bundesverwaltungsgericht in seiner Revisionsentscheidung bestätigt, da in dem Revisionsverfahren der

Musterverfahrensklägerin Stadt Raunheim die auf Planaufhebung gerichtete Klage abgewiesen wurde, nachdem der Beklagte dem für die dortige Klägerin als erhöht angesehenen Risiko durch Wirbelschleppen mit weiteren Schutzvorkehrungen in Form der Verpflichtung der Beigeladenen zu Dachklammerungen in einem näher bestimmten Vorsorgegebiet begegnet war.

- 96 Weder die in den Verfahren zum Erlass der Planergänzungsbeschlüsse des Beklagten vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014 eingeholten Gutachten und gutachtlichen Stellungnahmen (DLR, Dr. Thomas Gerz und Dr. Frank Holzäpfel, Stellungnahme zur Gefährdung von Personen und Gegenständen durch Wirbelschleppen von Verkehrsflugzeugen vom 5. Juli 2013, Bl. XXXII/05391 ff. GA; Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH - GfL - vom 23. Juli 2013, Anl. Beigel. 8 Bl. XXXII/05398 ff. GA) noch das von der Klägerin vorgelegte Gutachten ihres sachverständigen Beistandes Prof. Dr. Friedhelm Schönfeld (Sachverständigenstellungnahme zum Wirbelschleppengutachten der GFL-Dziomba sowie zum Stand der Technik bzgl. Wirbelschleppenprognosen vom 19.01.2015, Anlage K 10 der Klägerin, Bl. XXXVIII/06500 ff. GA) können deshalb zu einer gegenüber den Urteilen in den Musterverfahren abweichenden Entscheidung über den Antrag der Klägerin auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen.
- 97 In diesem Teil-Beschluss kann deshalb offen bleiben, ob die darin unter anderem getroffenen Feststellungen, das Herauslösen von Ziegeln aus dem Verbund durch Wirbelschleppen stelle ein seltenes Ereignis dar, noch seltener rutschten die gelösten Ziegel das Dach herunter, erreichten die Dachkante und würden herabfallen (DLR vom 05.07.2013, S. 6; GA XXXII/05396), ein derartiges Schadensbild an Hausdächern geschehe etwa bei einem von 10.000 Anflügen und die Lösung bestehe in der Ziegelbefestigung, überhaupt die Fehlerhaftigkeit des Gutachtens G 1 Anhang II.1 belegen. Denn selbst wenn dies zu bejahen wäre, sind davon nur die in dem verbleibenden Verfahren noch zu entscheidenden Hilfsanträge zu II. der Klägerin über den Umfang von etwa in Nebenbestimmungen noch zu treffenden Betriebsbeschränkungen oder Schutzvorkehrungen entscheidungserheblich betroffen, nicht jedoch der hier zu entscheidende Planaufhebungsanspruch.
- 98 Ohne Belang ist deshalb in der hier zu treffenden Entscheidung über den Antrag auf Aufhebung bzw. den Antrag auf Feststellung der Rechtswidrigkeit des

Planfeststellungsbeschlusses ferner, wie die von Wirbelschleppen ausgehenden Risiken im einzelnen zu berechnen sind, ob die dazu vorgelegten Gutachten fehlerhaft sind oder nicht und ob die Auffassung des beschließenden Senats in den dazu in zwei Eilverfahren getroffenen Beschlüssen vom 29. Juli 2013 (Hess. VGH 9 B 1362/13. T, juris Rn. 49; Hess. VGH 9 B 1363/13.T, juris Rn. 47) zutreffend ist oder nicht. Denn diese Fragen sind nicht hier, sondern in dem verbleibenden Teil des Verfahrens über die von der Klägerin dazu gestellten Hilfsanträge zu klären. Aus diesem Grund ist der Senat auch nicht gehalten, den von der Klägerin dazu gestellten Beweisanträgen zur Einholung eines Sachverständigengutachtens und der Einvernahme von Prof. Dr. Friedhelm Schönfeld als Sachverständigem hier nachzugehen.

- 99 Dies gilt auch für die Frage, ob das Gutachten G 1 Anhang II.1 auch bei Anwendung der bisher angewendeten Grundsätze über die Prüfung fachplanerischer Prognosen unter einem durchgreifenden, rechtlich erheblichen Mangel leidet, in sich widersprüchlich ist, auf offensichtlichen Unrichtigkeiten beruht, nach den Maßstäben der einschlägigen Wissenschaft nicht methodengerecht erstellt und deshalb nicht nachvollziehbar ist. Deshalb ist der Senat auch nicht gehalten, in dem Verfahren über das auf die Planaufhebung gerichtete Begehren der Klägerin der Frage nachzugehen, ob die Angaben des Gutachtens von G 1 Anhang II.1 zu den Landegewichten in sich widersprüchlich sind, die für das Gutachten modellierten Landegewichte fehlerhaft einen nach dem Verkehrsanteil der Luftfahrzeugtypen gewichteten Wert berücksichtigen, der auch die Zusammensetzung des Verkehrs einbezieht und fälschlich von der Prämisse ausgeht, dass das schwerste, bei Betriebsrichtung 07 das Gebiet der Klägerin im Anflug auf die Landebahn 07L überquerende Flugzeug eine wesentlich höhere Masse hat und schon deren Leergewichte die „modellierten Landegewichte“ der dortigen Wirbelschleppenprognose übersteigen, und dazu Beweis durch Einvernahme von Prof. Dr. Friedhelm Schönfeld als Sachverständigem, durch Einholung einer amtlichen Auskunft jeweils der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH sowie der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und Vernehmung des Herrn Carsten Spohr, Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, als Zeugen, zu erheben.
- 100 Aus diesen Gründen kommt es hier auch nicht entscheidungserheblich darauf an, ob und welche Fehler das Wirbelschleppengutachten G 1 Anhang II.1 deshalb aufweisen



mag, weil bei den Berechnungen nicht von Startgewichten, sondern von einem modellierten Landegewicht ausgegangen wurde, und ob die in dem Gutachten verwendete Methode der Modellierung der für die Berechnung der Wirbelschleppenintensität zentral wichtigen Flugzeugmassen zu einer massiven Unterschätzung der tatsächlichen Landegewichte und damit der zu erwartenden Wirbelschleppenintensität in der Umgebung des Flughafens Frankfurt Main geführt hat. Aus dem von der Klägerin dazu weiter vorgebrachten Umstand, in den Musterverfahren sei die Anknüpfung an Lärmklassen und Startgewicht als dem Stand der Wissenschaft entsprechend angesehen worden, den Berechnungen in dem Wirbelschleppengutachten seien aber nicht die Startgewichte, sondern ein modelliertes Landegewicht zugrunde gelegt worden, ergibt sich kein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt. Denn der 11. Senat hat dort nur festgestellt, diese Berechnungsart begegne keinen Bedenken, die Ermittlung des Gefährdungspotenzials der vor allem durch landende Flugzeuge verursachten Wirbelschleppen in der Form einer mathematisch bestimmten Modellierung und nicht anhand konkreter Schadensereignisse (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1199) entspreche vielmehr auch der in anderen gutachtlichen Untersuchungen praktizierten Methode, das Gefährdungspotenzial anhand des in den Wirbelschleppen entstehenden Unterdrucks sowie in Abhängigkeit von den Flugzeugklassen zu berechnen (a.a.O., juris Rn. 1201). Ferner wurde ausgeführt, es sei methodisch unumstritten, dass das Landegewicht, die Spannweite sowie der sich hieraus ergebende Auftriebswert einschließlich der Landegeschwindigkeit von Luftfahrzeugen den Umfang, die Lebensdauer sowie Sink- und Ausbreitungsgeschwindigkeit der von ihnen erzeugten Wirbelschleppen maßgeblich bestimmen. Die Lärmklassen der Anleitung zur Berechnung der Lärmschutzklassen - AzB - bieten diesen Feststellungen zufolge geeignete Anknüpfungstatsachen für diese Berechnungen, da dort die Flugzeugklassen nach dem Startgewicht unterschieden werden, aus dem der Gutachter die Landegewichte ermittelt habe (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, Rn. 1203). Daraus lässt sich schon nicht entnehmen, der 11. Senat habe die Anknüpfung (allein) an das Startgewicht von Luftfahrzeugen als Stand der Wissenschaft festgestellt. Außerdem käme einem solchen Mangel - wenn er denn vorläge - auch keine Relevanz im Hinblick auf das Planaufhebungsbegehren zu, wie oben schon dargestellt wird.

- 101 Gleiches gilt, soweit die Klägerin vorbringt, bei der Berücksichtigung von maximalen im Unterschied zu den im Gutachten G 1 Anhang II.1 zugrunde gelegten modellierten Landegewichten ergäben sich zum Teil um 46 % höhere Anflugmassen, etwa bei dem Flugzeug A340-400, mit einem wesentlich höheren Wirbelschleppenrisiko. Denn auch in diesen Fällen ist nicht die Ausgewogenheit der Gesamtplanung und damit die Alternativenauswahl in Frage gestellt, sondern allenfalls der Umfang etwa zu treffender Schutzvorkehrungen oder der Notwendigkeit von Betriebsbeschränkungen für Flugzeuge bestimmter Klassen, die jedoch ebenfalls in Nebenbestimmungen zu dem Planfeststellungsbeschluss durch Planergänzung zu regeln wären.
- 102 Gleichfalls ohne Belang für die hier zu treffende Entscheidung ist auch, ob das von der Beigeladenen vorgelegte DLR-Gutachten vom 18. November 2013 seiner Berechnung jeweils Maximalgewichte zugrunde legt und dieses Vorgehen nunmehr für das Richtige gehalten wird, dass - wie die Klägerin vorbringt - von den sieben in diesem Gutachten als plausibel eingestuften Wirbelschleppenereignissen fünf bei dem Anflug auf die Landebahn 07L stattfanden und diese nahezu allein von den Flugzeugmustern B 777, A 340 und B 757 verursacht wurden. Deshalb ist in diesem Teil des Verfahrens auch nicht den Beweisanträgen dazu nachzugehen, das Gutachten G 1 Anhang II.1 beruhe auf der offensichtlich unrichtigen Annahme, das schwerste Flugzeug, das die wehrfähigen Rechtsgüter der Klägerin im Ausbaufall auf dem Weg zur Landebahn 07L überquere, wiege nur 173.244 kg, und die der Prognose des Wirbelschleppenrisikos zugrunde gelegte Berechnung der Landegewichte im Wege einer Mittelwertbildung sei nach den Maßstäben der einschlägigen Wissenschaft methodisch verfehlt, und ein Sachverständigengutachten dazu einzuholen oder Prof. Dr. Friedhelm Schönfeld als Sachverständigen anzuhören.
- 103 Außerdem ist es für die hier zu beurteilende Frage der Übertragbarkeit der in den Musterverfahren zum Begehren der Planaufhebung getroffenen Entscheidung unerheblich, ob in dem Gutachten G 1 Anhang II.1 die damals schon etablierten Methoden zur Beurteilung von Wirbelschleppen nicht oder nur fehlerhaft herangezogen wurden, deshalb die in Wirbelschleppen herrschenden Unterdrücke, die Überlebenswahrscheinlichkeit von Wirbelschleppen, ihr Absinkverhalten, die in ihnen herrschende Wirbelstärke und Zirkulation, die meteorologischen Einflüsse und die Bodeneffekte nicht bzw. fehlerhaft berechnet oder berücksichtigt wurden mit dem

Ergebnis eines um den Faktor von mindestens  $10^7$  abweichenden Wertes der Ereigniswahrscheinlichkeit. Denn entgegen der Ansicht der Klägerin ist auch dann, wenn es nach alledem mehrmals im Jahr anstelle von einmal in 10 Millionen Jahren zu Wirbelschleppenschäden im Stadtgebiet der Klägerin kommen wird und deshalb insgesamt 6.000 Dächer betroffen wären, die geklammert werden müssten, nicht ersichtlich, dass sich die Auswahl der Planungsalternative Südbahn als vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen, mit der zwar eine geringere Wirbelschleppenbetreffenheit verbunden gewesen, jedoch ein Erreichen der Planziele unmöglich geworden wäre, wie oben schon dargestellt wurde. Gleiches gilt für die im Hinblick auf die Wirbelschleppenbetreffenheit folgende Planungsalternative Nordost, die sehr viel stärkere Lärmwirkungen und damit einhergehende Gesundheitsgefährdungen in ebenfalls weit größerem Umfang aufweist.

- 104 Das Gleiche gilt, soweit die Klägerin sich darauf beruft, die Anwendung gemittelter Landmassen stelle einen schwerwiegenden methodischen Fehler dar, weil es sich um eine vorweggenommene Mittelung handle, hier aber diejenigen Wirbelschleppen hätten ermittelt werden müssen, die in Flörsheim die Hausdächer und den Boden erreichen würden.
- 105 Aus diesen Gründen ist der Senat auch nicht gehalten, in diesem das Planaufhebungsbegehren der Klägerin betreffenden Teil des Verfahrens den zum Beweis der oben genannten Fehler des Gutachtens G 1 Anhang II.1 insgesamt 17 angekündigten Beweisanträgen nachzugehen.
- 106 4.1.2. Ein anderes Ergebnis folgt schon aus den oben dargestellten Gründen auch nicht daraus, dass der Beklagte nach den in den Jahren 2013 und 2014 eingetretenen Schadensfällen in Flörsheim und Raunheim mit zwei Planergänzungsbeschlüssen Vorsorgegebiete festgesetzt hat, in denen die Beigeladene unter bestimmten Voraussetzungen zur Dachklammerung verpflichtet wurde. Denn auch die dem zugrunde liegenden tatsächlichen Umstände ergeben weder einen in den Musterverfahren in Bezug auf die Alternativenauswahl erheblichen, aber ungeklärt gebliebenen Sachverhalt, noch wesentliche Besonderheiten des Nachverfahrens der Klägerin, die die Übertragung der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidungen insoweit als problematisch erscheinen lassen. Denn die betroffenen Belange sind - wie oben schon dargestellt - nicht geeignet, die Ausgewogenheit der Gesamtplanung in

Frage zu stellen und deshalb bei der Beurteilung der Vorzugswürdigkeit von Planungsalternativen auch nicht geeignet, sich gegenüber Kapazitätserfordernissen oder bedeutsamen Lärmwirkungen durchzusetzen.

- 107 Ohne Belang ist deshalb, wenn - wie die Klägerin vorbringt - der Beklagte Mitte Mai 2014 hinsichtlich der Wirbelschleppengefahr zunächst keinen weiteren Handlungsbedarf gesehen haben sollte, gleichwohl aber mit dem kurze Zeit danach erlassenen Planergänzungsbeschluss der Beigeladenen eine massive Erweiterung des Dachsicherungsgebiets aufgegeben hat. Denn da der Beklagte dem Wirbelschleppenrisiko durch nachträgliche Anordnung von Schutzvorkehrungen begegnet ist, bleibt allenfalls die Frage zu klären, ob damit gegenüber diesen Risiken in hinreichendem Maß Vorsorge getroffen worden ist. Diese Frage ist aber dem hier nicht zu entscheidenden Teil des Verfahrens über die Nebenbestimmungen in Teil A XI 2.3 vorbehalten.
- 108 Unerheblich ist hier deshalb weiter, dass die Planfeststellungsbehörde bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses am 18. Dezember 2007 noch der Auffassung war, vorsorgende Maßnahmen zur Abwehr des Wirbelschleppenrisikos seien nicht erforderlich und die Verpflichtung der Vorhabensträgerin zur Beseitigung von nachweislich durch Wirbelschleppen verursachten Schäden auf ihre Kosten oder zur Erstattung der angemessenen Kosten der Schadensbeseitigung reiche aus. Denn selbst wenn sich deshalb die diesbezüglichen Nebenbestimmungen in ihrem damaligen Umfang nach heutigem Erkenntnisstand als rechtswidrig erweisen sollten, kommt dem nach den zwischenzeitlich dazu ergangenen Planergänzungsbeschlüssen keine eigenständige Bedeutung mehr zu, weil in dem verbleibenden Teil des Verfahrens der Planfeststellungsbeschluss in der Gestalt Verfahrensgegenstand (geworden) ist, die er durch die Planergänzungen erfahren hat. Damit erweist sich vielmehr als offensichtlich, dass auch weitergehende Schutzvorkehrungen wie das Klammern der in dem von Wirbelschleppen betroffenen Bereich liegenden Dächer durch Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss regelbar sind. Der beschließende Senat vermag auch daraufhin nicht festzustellen, dass damit die Ausgewogenheit der Gesamtplanung in Frage gestellt wäre.
- 109 Gleiches gilt für die Frage, ob die von der Klägerin begehrte Sperrung der Landebahn 07L für die wirbelschleppenträchtigen Luftfahrzeugmuster der Wirbelschleppenkategorie

„Heavy“ und B 757 angesichts der Schwere des Eingriffs in die Rechtsposition der Beigeladenen entgegen der diesbezüglichen Feststellungen des Senats in dem Eilverfahren (Hess. VGH 9 B 1362/13.T u.a., juris Rn. 54) als verhältnismäßig anzusehen ist. Unerheblich ist für die hier zu treffende Entscheidung deshalb auch, ob der Beklagte schon mit Erlass des Planergänzungsbeschlusses vom 10. Mai 2013 der Meinung war, damit die „weitestgehende Vorsorge vor weiteren Sachschäden“ getroffen zu haben.

- 110 Auch die im Zusammenhang mit dem im Mai 2014 durchgeführten Planergänzungsverfahren (Beschluss vom 26. Mai 2014, Bl. II/051 BA 66 p - 01.03.04/031) eingeholten und hier von der Klägerin vorgelegten Gutachten und gutachtlichen Stellungnahmen führen zu keinem anderen Ergebnis. Das von dem Beklagten zur Frage der Plausibilität des mit Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 festgesetzten Vorsorgegebietes eingeholte Gutachten der NLR (G.B. van Baren, Bewertung eines Wirbelschleppen-Vorsorgegebietes um den Flughafen Frankfurt vom März 2014, Bl. XXXIII/05670 ff. GA) hat wegen der Komplexität des Wirbelschleppenverhaltens in Bodennähe die durch diese verursachten Drücke nur für eine Höhe von 40 m bewertet und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Drücke in dieser Höhe in den Bereichen Flörsheim und Raunheim relativ schwach sind und selten die zum Anheben von Dachziegeln erforderliche Stärke von  $270 \text{ N/m}^2$  erreichen, jedoch nicht ausgeschlossen werden könne, dass niedrigere Drücke auch begrenzte Schäden verursachen können. Der Großteil der Drücke von mehr als  $100 \text{ N/m}^2$ , für die insbesondere im Fall von Verlegefehlern oder bei Dächern im Altbestand das Anheben von Dachziegeln nicht ausgeschlossen werden könne, liege demnach innerhalb des 2013 festgesetzten Vorsorgegebietes, Ereignisse außerhalb des Gebietes seien von relativ niedriger Stärke und würden seltener außerhalb eines Bereichs von bis zu 3.000 m vor den Landebahnschwellen erscheinen (Bl. XXXIII/05680R GA). Es kann hier offen bleiben, ob sich daraus überhaupt ein Mangel der bisherigen Begutachtung und damit ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt ergibt, da damit jedenfalls kein Fehler in der Ausgewogenheit der Gesamtplanung und damit der Alternativenauswahl aufgezeigt wird. Zu klären bleibt allenfalls die Rechtmäßigkeit der Größe des in den durch die Planergänzungsbeschlüsse abgeänderten Nebenbestimmungen festgesetzten Gebietes für Schutzvorkehrungen. Dies betrifft aber

nur die auf diese Nebenbestimmungen bezogenen und hier nicht zu entscheidenden Hilfsanträge der Klägerin.

- 111 Ein anderes Ergebnis folgt auch nicht daraus, dass in den Musterverfahrensentscheidungen zu Unrecht festgestellt worden wäre, das bereits in dem Verfahren der Stadt Raunheim (Hess. VGH 11 C 329/08.T) vorgelegte „Gutachten zum Gefährdungspotential von Wirbelschleppen an der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München" von Gerz, Holzäpfel (DLR) vom 10. Juli 2007 berechne das Wirbelschleppenpotential „anhand vergleichbarer Parameter" wie das der hier angegriffenen Planfeststellung zugrunde gelegte Wirbelschleppengutachten (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 1202). Selbst wenn - wie die Klägerin meint - in dem Wirbelschleppengutachten der DLR für die Massen der landenden Luftfahrzeuge der Parameter „maximale Landemasse", in dem Gutachten G 1 Anhang II.1 aber nur ein modelliertes Landegewicht für die Berechnung des Wirbelschleppenrisikos verwendet wurde, handelt es sich doch insoweit um vergleichbare Parameter, als jeweils an das Landegewicht angeknüpft wird. Unabhängig davon wirft die Klägerin damit erneut allenfalls die Frage der Fehlerhaftigkeit der in den Musterverfahrensurteilen getroffenen Feststellungen auf, zeigt aber keinen ungeklärt gebliebenen Sachverhalt auf. Schließlich betrifft auch die Frage des der Berechnung zugrunde gelegten Landegewichts nur die Frage des Umfangs des Wirbelschleppenrisikos und damit der in den Nebenbestimmungen zu dem Planfeststellungsbeschluss zu treffenden Regelungen über Schutzvorkehrungen. Sie ist hinsichtlich der Frage der Übertragbarkeit der in den Musterverfahrensentscheidungen zur Frage der Planaufhebung getroffenen Feststellungen deshalb rechtlich unerheblich.
- 112 4.2. Hinsichtlich der zur Alternativenauswahl in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung vermag die Klägerin auch unter dem Aspekt der Berücksichtigung des Vogelschlagrisikos keinen ungeklärt gebliebenen Sachverhalt oder wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufzuzeigen, die an einer Übertragung der dort getroffenen Entscheidung hindern könnten.
- 113 Die Klägerin bringt dazu vor, dem Beklagten sei im Hinblick auf die Vogelschlagprognose zu den neben der planfestgestellten Landebahn Nordwest ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen Nordost und Süd ein vollständiges

Ermittlungsdefizit vorzuwerfen, die Alternativenprüfung des Beklagten deshalb mangelhaft und die Planfeststellung der Landebahn Nordwest rechtswidrig gewesen. Es wurde oben (IV.4.) schon dargestellt, dass die Alternativenauswahl in den Musterverfahren auch unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen auf die Sicherheit im Umfeld des Vorhabens untersucht und dazu festgestellt worden ist, dass die getroffene Auswahl nicht zu beanstanden ist. Auch mit der von ihr aufgeworfenen Frage, ob ein einwandfreies Vogelschlaggutachten mit einer - ihrer Ansicht nach - zutreffenden Prognosebasis hinsichtlich des Mönchwaldsees und der Wirksamkeit von MIVOTHERM und einem ordnungsgemäßen Vergleich der Nordwestbahn mit den Alternativen Nordost und Süd zu einem Ergebnis geführt hätte, das zu Gunsten der Alternative Nordost gesprochen hätte, zeigt die Klägerin keine Anhaltspunkte auf, die wegen gravierender Sicherheitsmängel infolge von Vogelschlagrisiken zur Vorzugswürdigkeit der wegen der Kapazitätsverfehlung ausgeschiedenen Planungsalternative Südbahn oder der wegen deutlich gravierenderer Lärmwirkungen ausgeschiedenen Planungsalternative Nordostbahn geführt hätten.

- 114 Der 11. Senat hat in den Musterverfahren Feststellungen zu den von der geplanten Landebahn Nordwest ausgehenden Vogelschlagrisiken getroffen und entschieden, dass die Problematik des Vogelschlagrisikos in fehlerfreier Weise bewältigt und die daraus folgenden Gefahren beanstandungsfrei ermittelt wurden. Die in den Nebenbestimmungen der Beigeladenen aufgegebenen Konzeptionen zur Vermeidung von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs und Gefahren für die öffentliche Sicherheit durch den Luftverkehr sind demnach nicht zu beanstanden und die von Seiten der dortigen Kläger im Einzelnen geäußerten Zweifel an ihrer Wirksamkeit haben sich als unbegründet erwiesen (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., juris Rn. 1150 ff.). Wie oben (IV.4.1.) schon ausführlich dargestellt wird, bestätigt die Entscheidung über eine nicht zu beanstandende Abwägungsentscheidung in diesem Punkt auch die Entscheidung über die Alternativenauswahl und die zu Recht erfolgte Ausscheidung der übrigen Planungsalternativen.
- 115 Die Klägerin beruft sich insoweit darauf, das Gutachten G 7 (Vogelschlaggutachten von Dr. Jochen Hild vom 01.06.2004 und Vogelschlaggutachten - Stellungnahme - von Dr. Jochen Hild und Bernd Petri vom 26.01.2007, Ordner 247 der Behördenakten zum Planfeststellungsverfahren) habe sich als ungeeignet für die abwägende Entscheidung

über die Alternativen erwiesen, die tatsächliche Vogelschlagrate der Landebahn Nordwest sei wesentlich höher als jene, die der Flughafen Frankfurt Main vor dem Ausbau aufgewiesen habe. Auf der Grundlage einer zutreffenden Vogelschlagprognose hätte der Beklagte feststellen müssen, dass das Vogelschlagüberwachungssystem MIVOTHERM nicht geeignet ist, die Vogelschlaggefahr wesentlich zu minimieren, und erkannt, dass der Alternative Nordost unter dem Aspekt des Vogelschlagrisikos der Vorzug gebührt. Sie zeigt damit jedoch weder einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt auf, noch wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens.

- 116 Die von der Klägerin aufgeworfenen Fragen, ob die Prognosebasis des Vogelschlaggutachtens schon deshalb unzutreffend ist, weil von der fortdauernden Existenz eines Gehölzstreifens am südlichen Ufer des Mönchwaldsees ausgegangen worden sei, und ob ihre Auffassung zutrifft, dass auch die dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Aussagen über die Wirksamkeit des Vorwarn- und Überwachungssystems MIVOTHERM Prognosen im Rechtssinne darstellen, sind ebenfalls in den Musterverfahrensurteilen abschließend beantwortet worden.
- 117 Dort wurde festgestellt, dass die unmittelbare räumliche Nähe des Mönchwaldsees zu der geplanten Landebahn Nordwest auch dann keine signifikante Erhöhung des Vogelschlagrisikos bewirkt, wenn der Waldsaum dort zur nahegelegenen neuen Landebahn geöffnet wird, weil der dort vorgesehene Vorhang über eine Länge von 300 m und einer Höhe von 10 Metern die infolgedessen zunächst fehlende Kulisse eines Ufergehölzes ersetzt (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1177 ff.). Entgegen der Ansicht der Klägerin wurde den Entscheidungen in den Musterverfahren damit gerade nicht die fortdauernde Existenz dieses Gehölzsaumes zugrunde gelegt.
- 118 Soweit die Klägerin geklärt wissen möchte, ob es sich bei den dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Aussagen über die Wirksamkeit des Vorwarn- und Überwachungssystems MIVOTHERM um Prognosen im Rechtssinne handele, fragt sie im Grunde nur nach der rechtlichen Bedeutung der in dem Planfeststellungsbeschluss dazu getroffenen Aussagen. Dies ist der Sache nach in den Musterverfahren ebenfalls schon geklärt worden, denn dort wurde festgestellt, dass das Konzept MIVOTHERM geeignet ist, eine vorauslaufende Prognose von



vogelschlagrelevanten Ereignissen zu geben und damit trotz des ebenfalls prognostizierten, zeitweise hohen Vogelaufkommens im Kreuzungsbereich des Anflugkorridors zur Landebahn Nordwest ein sicheres Landen auf dieser Landebahn zu gewährleisten (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1160 ff. [1162]).

- 119 Auch aus dem Vorbringen der Klägerin, das System MIVOTHERM stelle nur eine theoretische Möglichkeit ohne empirische Grundlage dar, vermag der beschließende Senat keine Unvollständigkeit des Vogelschlaggutachtens G 7 und damit keinen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt herzuleiten. Dort wurde festgestellt, dass der Wirksamkeitsprognose für MIVOTHERM zur Zeit des Erlasses des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses am 18. Dezember 2007 nur theoretische Darstellungen, aber keine empirischen Belege zugrunde lagen. Jedoch werde auf der Grundlage eines fortdauernden Monitorings gewährleistet, dass alle maßgeblichen Vogelflugbewegungen erfasst werden (a.a.O., juris Rn. 1164), sodass dies der Wirksamkeit des Systems MIVOTHERM nicht entgegenstehe (a.a.O., juris Rn. 1171). Auch die von der Klägerin in ihrem Nachverfahren aufgeworfene Frage, ob die Wirksamkeitsprognose für MIVOTHERM auf einer den rechtlichen Anforderungen genügenden Prognosebasis angestellt worden ist, hat in den Musterverfahren mithin eine abschließende, auf hinreichender Tatsachengrundlage beruhende und durch die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 14. April 2011 (BVerwG 4 B 77.09 - Hess. VGH 11 C 318/08.T -) sowie vom 4. April 2012 (BVerwG 4 C 8.09 u.a. - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a.) bestätigte Entscheidung erfahren.
- 120 Soweit sich die Klägerin darauf beruft, die Wirksamkeitsprognose für MIVOTHERM sei rechtswidrig, weil das von der Beigeladenen geplante Überwachungssystem nicht mehr als eine theoretische Möglichkeit aufweise und das zugrunde liegende technische Konzept für den am Flughafen Frankfurt gedachten Zweck offenbar nicht empirisch getestet worden sei, der praktische Nachweis der Wirksamkeit des Systems durch eine im kleinen Maßstab ausgeführte Testanlage aber zwingend zur Prognosebasis hätte gemacht werden müssen, meint die Klägerin offenbar die diesbezüglichen Feststellungen des 11. Senats, beschränkt sich dabei aber im Grunde erneut auf eine hier nicht erhebliche Urteilskritik, ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO darzutun.

- 121 Den Feststellungen des 11. Senats in den Musterverfahrensentscheidungen zufolge wurden durch die Planfeststellungsbehörde die flugsicherheitsrelevanten Vogelarten sowie deren Flugbewegungen in Art und Umfang für die Beurteilung der Flugsicherheit ausreichend ermittelt. Demzufolge wurde auch berücksichtigt, dass das Vogelschlagrisiko insbesondere bei dem Kreuzungspunkt zwischen Main und Anfluggrundlinie generell erhöht ist, aber geeignete Vermeidungsmaßnahmen für das verbleibende Kollisions- und damit Sicherheitsrisiko vorgesehen sind, die das Vogelschlagrisiko auf eine Größenordnung reduzieren, die gesellschaftlich auch in anderen Bereichen akzeptiert wird (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 1152). Weiter wurde festgestellt, dass die Prognose, das Vogelschlagrisiko werde durch das Vorhaben nicht signifikant erhöht, in nicht zu beanstandender Weise auch auf das im Planfeststellungsbeschluss in der Nebenbestimmung unter A XI 2.1.2. (PFB, S. 129) angeordnete Überwachungs- und Vorwarnsystem (MIVOTHERM) gestützt wurde (a.a.O., Rn. 1161). Den Feststellungen des 11. Senats zufolge ist das Überwachungssystem geeignet, die erforderliche Vorwarnzeit zu erreichen, da mit den je zwei stereoskopischen Einzelsystemen flussaufwärts und flussabwärts sowohl die Flugrichtung als auch die Fluggeschwindigkeit der Vögel erfasst wird und sich aus der Entfernung der Vögel im jeweiligen Zeitpunkt der Erfassung durch die Kameras sowie ihrer durchschnittlichen Fluggeschwindigkeit der Zeitpunkt des Erreichens des Kreuzungsbereichs bestimmen lässt. Dazu hat der 11. Senat die dazu vorgelegten Gutachten ausgewertet (a.a.O., Rn. 1165) und sich mit den Einwänden der Musterverfahrenskläger zur Ungeeignetheit des Vorwarnsystems umfänglich auseinandergesetzt (a.a.O., Rn. 1166 ff.).
- 122 Mit ihrem weiteren Vorbringen in ihrem Nachverfahren, die Beigeladene habe mit Lufthansa, DFS und dem eingeschalteten Gutachterbüro einvernehmlich beschlossen, eine dreistufige Warnmeldung zu generieren, die sich in Abhängigkeit von Schwarmgröße und Individuengröße der Vögel ergibt, mit zwei Szenarien, bei denen die hohen Risikoklassen („rot“) als Warnmeldungen an die DFS weitergegeben werden sollen, zeigt die Klägerin keinen in den Musterverfahrensurteilen unberücksichtigt gebliebenen Sachverhalt auf, der in ihrem Verfahren zu einer anderen Entscheidung führen könnte. Dem aus dem Zusammenhang genommenen Teil des 5. Zwischenberichts „MIVOTHERM“ des Büros Baader Konzept vom 17. Mai 2011

(Anlage K 19 der Klägerin, Bl. XXX/05095 GA) lässt sich schon nicht entnehmen, dass die Beschränkung der Weiterleitung an die DFS auf beobachtete Schwärme von Tauben, Möwen oder Krähen mit 30 Vögeln und mehr sowie auf Schwärme großer Vögel (Kormorane, Gänse etc.) mit 10 Vögeln und mehr eine ungeeignete Handhabung des Überwachungssystems darstellt. Selbst wenn - wie die Klägerin meint - offenkundig wäre, dass auch Schwärme geringerer Individuenzahl in den von den Flugzeugen durchflogenen Lufträumen flugsicherheitsrelevant sind, lässt sich daraus nicht der Schluss ziehen, das System MIVOTHERM sei ungeeignet, das Vogelschlagrisiko zu minimieren. Insbesondere bestätigt sich allein damit nicht schon, dass die von den optischen Einrichtungen generierten Bilder und Daten nur schwer nach ihrer Vogelschlagrelevanz ausgewertet werden können, schon deshalb die Effektivität des Systems nicht gewährleistet ist und damit ein neuer, in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt vorliegt.

- 123 Auch wenn, wie die Klägerin vorbringt, anstelle der ursprünglich vorgesehenen je zwei stereoskopischen Einzelsysteme flussaufwärts und flussabwärts bisher nur drei optische Systeme installiert worden sein sollten, folgt daraus kein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt, der im Nachverfahren der Klägerin zu einer anderen Entscheidung führen könnte. Denn wie der Beklagte zu Recht anführt, ist weder mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 ein konkreter Standort oder eine bestimmte Anzahl von Kameras festgelegt worden, noch ist dies Grundlage der Entscheidung in den Musterverfahren gewesen. Denn Grundlage der dortigen Entscheidung war, dass die installierte Anlage Flughöhe und Fluggeschwindigkeit eines Vogelschwarms sowie dessen Größe erkennt, und dies wird allein mit dem Hinweis auf Abweichungen in dem operativen Betrieb gegenüber dem ursprünglich dazu vorgelegten Gutachten nicht schon widerlegt.
- 124 Soweit sich die Klägerin darauf beruft, das westliche Drittel des planfestgestellten Landebahnbereichs sei unmittelbar von großen, offenen Wasserflächen umgeben, und unter Vorlage eines Gutachtens von Bernd Petri vom 20. Januar 2005 (Anlage E 44 sowie Seiten 196 ff., 436 ff. der Einwendungsschrift vom 01.03.2005) darlegt, das dem Planfeststellungsantrag zugrunde gelegte Vogelschlaggutachten G 7 gehe von einer falschen und unvollständigen Prognosebasis aus, sei mit einer ungeeigneten Methode gefertigt worden und insgesamt unplausibel, wie sich aus ihrer Klagebegründung vom

19. März 2008 ergebe, werden schon angesichts dieser in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen weder ein ungeklärt gebliebener Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens dargelegt. Abgesehen davon, dass das schon mit den Einwendungen gegen das planfestgestellte Vorhaben vorgelegte und in dem Verfahren bewertete Gutachten nicht geeignet ist, einen dort ungeklärt gebliebenen Sachverhalt darzulegen, sind dazu auch abschließende Entscheidungen in den Musterverfahren getroffen worden. Der 11. Senat hat in den Musterverfahren auch Feststellungen zur unmittelbaren räumlichen Nähe des Mönchwaldsees zu der geplanten Landebahn Nordwest getroffen und auf dieser Basis entschieden, dass dies keine signifikante Erhöhung des Vogelschlagrisikos bewirkt. Denn die im Maßnahmeblatt S 5 angeordnete Errichtung eines luftströmungsmindernden und blickdichten Vorhangs, der über eine Länge von 300 m und einer Höhe von 10 Metern die zunächst fehlende Kulisse eines Ufergehölzes ersetzt, ist den dort getroffenen Feststellungen zufolge geeignet, flugsicherheitsrelevante Vogelflugbewegungen in Richtung Landebahn Nordwest oder zum Kreuzungspunkt der Anfluggrundlinie mit dem Main zu verhindern (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1177). Der schon in der Klagebegründung der hiesigen Klägerin enthaltene Hinweis, ein Anschnitt des den Mönchwaldsees umgebenden Waldgürtels lasse einen größeren Korridor entstehen, durch den Vögel den See anfliegen oder verlassen werden, ist damit in den Musterverfahren ausdrücklich berücksichtigt und dies auch durch die Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt worden. Daran ändert sich auch dann nichts Wesentliches, wenn der Versuch einer Wiederaufforstung des Gehölzsaumes am Südufer des Mönchwaldsees als gescheitert zu beurteilen sein sollte, weil die in großen Abständen von rund 15 Meter gepflanzten Laubbäume nicht in der Lage wären, den Vogelflug von und zum Mönchwaldsee wesentlich zu behindern, und im Übrigen rund 20 % dieser neu gepflanzten Laubbäume krank zu sein scheinen.

- 125 Auch der von der Klägerin angeführte Vorfall, bei dem am 19. Juni 2012 eine B 777 der Air Canada (ACA 874) Opfer eines Vogelschlags bei Betriebsrichtung 07 unmittelbar vor dem Aufsetzen geworden sein soll, zeigt keinen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt oder wesentliche Besonderheiten des Nachverfahrens der Klägerin auf, die wegen der gravierenden Auswirkungen auf die Sicherheitsanalyse der Landebahn Nordwest zur Auswahl einer anderen, aus diesem Grund als vorzugswürdig

zu bewertende Planungsalternative führen müssten. Denn der 11. Senat hat in den Musterverfahren ebenfalls festgestellt, dass sich Kollisionen zwischen Vögeln und landenden Flugzeugen auch bei ausreichenden Vermeidungs- und Gegenmaßnahmen wie beispielsweise dem System „MIVOTHERM“ nicht ausschließen lassen. Weiter wurde ausgeführt, dass selbst bei Unterstellung des schlimmsten Falles des Ausfalls aller Triebwerke infolge eines Vogelschlags ein betroffenes Flugzeug, das sich hier im Landeanflug kurz vor der Landebahn befindet, gleichsam im Gleitflug sicher zu Boden gebracht werden kann. Ferner wurde festgestellt, dass auch bei zusätzlicher Unterstellung einer Beschädigung des Flugzeugs bei der Landung und von Verletzungen bei Personen im Flugzeug dieses Unfallgeschehen auf den Bereich unmittelbar vor der Landebahn und auf dem Flughafengelände beschränkt ist. Den Entscheidungen in den Musterverfahren zufolge besteht kein hinreichender Anhaltspunkt dafür, dass sich ein durch einen Vogelschlag bei Main-km 14,4 ausgelöster Flugunfall auf Bereiche auswirken kann, die in Landerichtung seitlich oder hinter dem Flughafengelände liegen (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1182 f.) und damit auch nicht für eine Betroffenheit der klägerischen Belange. Dies gilt erst recht für den Fall, dass die Landebahn Nordwest oder der Bereich unmittelbar davor durch Vögel überquert wird, die vom unmittelbar benachbarten Mönchwaldsee kommen oder dorthin fliegen.

- 126 Mit den von ihr vorgelegten Unterlagen zu dem angeführten Vorfall mit einer Air Canada-Maschine hat die Klägerin keinen dabei unberücksichtigt gebliebenen Sachverhalt aufgezeigt. Demnach hat sich möglicherweise ein Vogelschlag bei einer B77W auf Höhe des Rollweges P 24 ereignet, wo er kurz vor dem Aufsetzen auf der Landebahn von dem Piloten gemeldet wurde (Email-Verkehr der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vom 21.06.2012, Anlage K 18 der Klägerin, Bl. XXX/05091 ff. GA), und damit genau in dem von dem Gutachten prognostizierten Bereich.
- 127 Ohne Belang ist nach alledem, dass die für die Abwägung der Alternativen notwendigen vergleichenden Betrachtungen des Vogelschlagrisikos für die beiden - nach Ansicht der Klägerin - neben der planfestgestellten Landebahn Nordwest ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen nicht gesondert ermittelt wurden und nicht in das Vogelschlaggutachten G 7 aufgenommen wurden. Denn das Gutachten erweist sich deshalb auch nachträglich nicht als insoweit sachlich unvollständig.

- 128 Auch das Vorbringen der Klägerin, die Vogelschlagrate im Bereich des Flughafens Frankfurt Main sei wesentlich höher als in dem Gutachten und damit in den Musterverfahren zugrunde gelegt, lässt die Übertragung der in Bezug auf die Alternativenauswahl getroffenen Entscheidung auf das Nachverfahren der Klägerin nicht als problematisch erscheinen.
- 129 Der 11. Senat hat schon in den Musterverfahrensentscheidungen festgestellt, dass der in Frankfurt Main bisher beobachtete Wert von 2,26 festgestellten Vogelschlägen (Kollisionsereignissen) je 10.000 Flugbewegungen deutlich den Durchschnittswert für die im Rahmen der Risikobewertung betrachteten Verkehrsflughäfen von 3,02 Vogelschlägen je 10.000 Flugbewegungen - jeweils im Zeitraum zwischen 1990 und 2000 - unterschreitet und damit das Vogelschlagrisiko am Flughafen Frankfurt Main innerhalb des Rahmens des allgemein hinnehmbaren Risikos liegt. Auf dieser Basis wurde auch festgestellt, dass die Vogelschlagsituation sich für den Flughafen Frankfurt Main bisher und im Verhältnis zu anderen Flughäfen verhältnismäßig günstig dargestellt hat, und sich dies nicht nur aus der günstigen Lage des Flughafens ergeben hat, sondern auch aufgrund des bisher praktizierten Vogelschlagmanagements.
- 130 Mit ihrem Vorbringen, bei im Jahr 2012 auf der Landebahn Nordwest insgesamt 117.776 gelandeten Flugzeugen und 45 festgestellten Vogelschlägen ergebe sich jedoch eine Vogelschlagquote von 3,82 auf 10.000 Landungen auf der neuen Runway 07L/25R, die Vogelschlagrate der Runway 25R (Betriebsrichtung 25) habe damit 2012 einen Wert von 4,38 auf 10.000 Landungen erreicht, zeigt die Klägerin - unabhängig von der fehlenden Erkennbarkeit der Betroffenheit ihres nur von Landungen in Betriebsrichtung 07 und von (ungleich selteneren) Fehlanflugverfahren auf der Landebahn Nordwest betroffenen Stadtgebiets - keinen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt auf, der in ihrem Nachverfahren zu einer anderen Entscheidung über die Alternativenauswahl führen könnte. Denn ein einziger Jahreswert vermag nicht schon derart gravierende, neue Erkenntnisse darzulegen, die geeignet sein können, die in den Musterverfahren zugrunde gelegte, über einen Zeitraum von zehn Jahren gemittelte Vogelschlagprognose derart zu erschüttern, dass daraus die Möglichkeit einer anderen als der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung zu entnehmen wäre. Zu Recht weist deshalb die Beigeladene darauf hin, dass der von der Klägerin angeführte Anstieg der Vogelschlagrate die dazu in den

Musterverfahren getroffenen Feststellungen schon deshalb nicht in Zweifel ziehen könne, da nach der veröffentlichten Statistik des Deutschen Ausschusses zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr - DAVVL - im Jahr 2012 gleichfalls ein Anstieg pro 10.000 deutsch registrierten Luftfahrzeugen von und nach dem Flughafen Frankfurt Main um 23,33% zu beobachten war, in Bezug auf die Vogelschlagrate das Mittel der vergangenen 12 Jahre schon bei 2,81% lag, es in 8 von 12 Jahren eine höhere Vogelschlagrate als im Jahr 2012 gab und der für 2012 zu beobachtende Anstieg bundesweit zu verzeichnen war (Bl. XXXI/05333 GA). Da sich aus dem von der Klägerin vorgebrachten singulären, auf ein Jahr bezogenen Umstand kein für die Entscheidung erheblicher Sachverhalt ergibt, der in dem Nachverfahren der Klägerin zu klären wäre, ist der Senat auch nicht gehalten, dem dazu gestellten Antrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Frage der aktuellen Vogelschlagsituation nachzugehen.

- 131 4.3. Auch soweit die Klägerin sich darauf beruft, der Forschungsreaktor in Mainz-Bretzenheim sei übersehen worden und daraus folge ein Ermittlungs- und Abwägungsfehler von solchem Gewicht, dass der Beklagte ohne diesen Fehler eine der Klägerin günstigere Entscheidung - etwa zu Gunsten der Alternative Nordost - gewählt hätte, erweist sich die Übertragbarkeit der in den Musterverfahren in Bezug auf die Alternativenauswahl getroffene Entscheidung nicht als problematisch.
- 132 Wie oben (IV.4.1.) schon dargestellt, weist die Nordwestvariante den Feststellungen in den Musterverfahren zufolge gegenüber der Nordostalternative insbesondere unter dem Aspekt des Lärmschutzes so erhebliche Vorteile auf, dass ein Abwägungsfehler bei der Alternativenauswahl schon aufgrund dessen auszuschließen ist. Weiter wurde dazu festgestellt, dass dies auch für das im vorliegenden Verfahren wichtige Auswirkungskriterium der Luftverkehrssicherheit gilt und die Planfeststellungsbehörde beanstandungsfrei zu dem überzeugenden Ergebnis gelangt sei, dass die Landebahn Nordwest in Relation zu den anderen Varianten wegen der geringeren Entfernung zwar höhere Risikowerte hinsichtlich der Störfallanlagen bewirke, die Eintrittswahrscheinlichkeit aber so gering sei, dass sich unter diesem Aspekt keine Zulassungsschranke für die Nordwestbahn ergebe. Die ausführlichen und überzeugend begründeten Ausführungen zur Variantenauswahl wurden den Feststellungen des 11. Senats in dem Musterverfahren eines Störfallbetriebes zufolge durch die Einwendungen

der dortigen Klägerin auch nicht in Frage gestellt (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 305/08.T -, juris Rn. 86).

- 133 Soweit die Klägerin in ihrem Nachverfahren dazu noch vorbringt, der auf dem Gelände der Universität der Stadt Mainz gelegene Forschungsreaktor Mainz-Bretzenheim liege noch in dem Flugerwartungsgebiet der Landebahn Nordwest und es hätten wegen seines Gefährdungspotenzials bei der Abwägung deshalb auch die Gefahren, die das Vorhaben für den Forschungsreaktor bedeute, sowie die Folgen eines möglichen luftverkehrsinduzierten Störfalls ermittelt werden müssen, ergibt sich kein anderes Ergebnis. Der Forschungsreaktor liegt etwa 30 km entfernt von dem Flughafen Frankfurt Main und damit innerhalb des insoweit maßgeblichen Untersuchungsgebiets, für das eine unbeanstandet gebliebene Risikoabwägung vorgenommen wurde. Denn in den Musterverfahren wurde festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde die von dem Vorhaben ausgehenden Risiken - insbesondere die Absturzrisiken - innerhalb des zu Recht für die Risikobewertung zugrunde gelegten Nahbereiches von 40 x 40 km Größe um den Flughafen Frankfurt Main ermittelt (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1104 ff.) und dabei auch das in diesem Nahbereich von Störfallbetrieben ausgehende Risiko in nicht zu beanstandender Weise berücksichtigt hat (a.a.O., juris Rn. 1136 ff.). Weiter wurde für einen im wesentlich näheren Umfeld des Flughafens gelegenen Störfallbetrieb entschieden, dass dessen Belange trotz des dort vorhabensbedingt erhöhten Risikos nur in einer Weise betroffen sind, die zu Recht von der Planfeststellungsbehörde zurückgestellt wurde, weil der Erwartungswert für das Einzelrisiko dort für den am stärksten betroffenen nördlichen Bereich bei 455.152 Jahren liegt, im Übrigen zwischen 702.056 und 845.823 Jahren, in den Randbereichen der bebauten Grundstücke sogar bei bis zu 6,5 Mio. Jahren sowie für die sicherheitsrelevanten Teile des Betriebsgeländes bei 119.000 Jahren. Er liegt demnach deutlich unterhalb der maßgeblichen Risikoakzeptanzschwelle von einem Erwartungswert für Schadensereignisse dieser Art von etwa 10.000 Jahren für gewerblich genutzte Immobilien (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 305/08.T -, juris Rn. 125 ff.).
- 134 Ferner hat der 11. Senat in dem Musterverfahren des nahe gelegenen Störfallbetriebs entschieden, dass entgegen der Ansicht der dortigen Klägerin für die Ermittlung und Bewertung des Externen Risikos nicht noch das aus weiteren Störfallbetrieben folgende



Risiko zusätzlich in die Abwägung einzustellen war. Den Feststellungen des 11. Senats zufolge hat die Planfeststellungsbehörde den Untersuchungsraum auch daraufhin untersucht, ob es durch flugbetriebsbedingte Unfallfolgen, die einen Störfallbetrieb betreffen, zu nicht tolerablen Risikoerhöhungen kommen kann und dabei in nicht zu beanstandender Weise nur Anlagen im Sinne des § 1 der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-schutzgesetzes - Störfall-Verordnung - (12. BImSchV i.d.F. vom 08.06.2005, BGBl. I, S. 1599 - Störfall-VO -) gesondert betrachtet, die im Bereich von weniger als 4 km Entfernung innerhalb des Anflugsektors der planfestgestellten Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt Main liegen. Ferner wurde entschieden, dass der Luftverkehr nach diesen Regelungen ausdrücklich außer Betracht bleiben kann, wenn ein Störfallbetrieb bei Flughäfen außerhalb der Sicherheitsflächen und des Anflugsektors liegt oder sich zwar innerhalb des Anflugsektors befindet, jedoch mehr als vier Kilometer vom Beginn der Landebahn entfernt liegt (im Einzelnen hierzu Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 305/08.T -, juris Rn. 129 ff.). Schließlich wurde festgestellt, es habe kein Anlass zu einer gesonderten Betrachtung besonders gefährlicher Betriebe bestanden, da nach den gutachtlichen Ermittlungsergebnissen höhere Absturzraten und daraus folgende relevante Risiken lediglich für die unbebauten Bereiche vor oder hinter der jeweiligen Landebahnschwelle in Betracht kommen, es im Übrigen an einer signifikanten und abwägungsrelevanten Risikoerhöhung fehlt und derartige Risiken in die Unfallfolgenberechnung pauschaliert eingeflossen sind (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 305/08.T -, juris Rn. 129). Diese in den Musterverfahrensentscheidungen getroffenen Feststellungen wurden durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 und insbesondere mit Beschluss vom 16. Januar 2013 (BVerwG 4 B 15.10) bestätigt. Aus dem Vorbringen der Klägerin in ihrem Nachverfahren ergeben sich keinerlei weitergehende Anhaltspunkte, die zur Vorzugswürdigkeit einer anderen Planungsalternative aus Sicherheitsaspekten führen und damit an einer Übertragung der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung auf ihr Verfahren hindern könnten.

- 135 5. Auch in Bezug auf das Lärmschutzkonzept ergeben sich aus dem Vorbringen der Klägerin weder ein ungeklärter Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten, die eine

von den Urteilen in den Musterverfahren abweichende Entscheidung über ihr Planaufhebungsbegehren ermöglichen könnten.

- 136 5.1. Zunächst folgt dies nicht daraus, dass - wie die Klägerin meint - dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss ein undurchführbares Flugbetriebssystem zugrunde gelegt wurde.
- 137 In den Musterverfahrensurteilen wurde dazu entschieden, dass das Konzept für die Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Start- und Landebahnen sowie auf die Flugrouten, insbesondere die Nordwestrouten, nicht zu beanstanden ist und sich auch aus den von den Musterverfahrensklägern dazu vorgelegten gutachtlichen Stellungnahmen ihrer sachverständigen Beistände kein hinreichender Anhaltspunkt dafür ergibt, dass das der Planfeststellung zugrunde gelegte Betriebssystem nicht durchführbar ist (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 641).
- 138 Bei den diesbezüglichen Feststellungen in den Musterverfahren (a.a.O., juris Rn. 639 ff.) handelt es sich in materiell-rechtlicher Hinsicht auch nicht nur um obiter dicta. Anders als die Klägerin meint, ist diese Frage dort zwar für den Kläger zu 8., der sich auf diese Einwände ausdrücklich berufen hat, als nicht entscheidungserheblich beurteilt worden. Jedoch hat der 11. Senat dazu die Entscheidung weiter tragend ausgeführt, dass abgesehen von dessen nicht erkennbarer Betroffenheit der Einwand gegen die Nordwestrouten auch in der Sache nicht begründet ist. In der Folge hat der 11. Senat sich im einzelnen mit Einwänden und gutachtlichen Stellungnahmen dazu, ob dieses System undurchführbar sei, auseinandergesetzt und festgestellt, dass die Verlagerung der Abflüge von den Nordwest- auf die Südwestrouten von der DFS mit der Erwägung begründet wurde, der Raum westlich der neuen Landebahn Nordwest solle von Abflügen von den Parallelbahnen freigehalten werden, um die Fehlanflugverfahren für die Nordwestbahn bei Betriebsrichtung 25 zu gewährleisten. Weiter wurde dazu ausgeführt, dass dies gut nachvollziehbar ist und auch nicht dadurch in Frage gestellt wird, dass Fehlanflugverfahren für die Nordwestlandebahn auch möglich sein können, wenn gleichzeitig die Nordwestrouten durch Abflüge von der (damaligen) Parallelbahn 25R belegt seien. Außerdem wurde festgestellt, dass es für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht darauf ankommt, ob ein anderes als das von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte Betriebssystem möglich wäre. Dem liegt

weder wegen des nach den Urteilen in den Musterverfahren vom 21. August 2009 mit Schriftsatz der Klägerin vom 28. August 2009 in diesem Verfahren vorgelegten und durch ein Gutachten untermauerten Vortrags der Klägerin noch unter Berücksichtigung der Entscheidung des beschließenden Senats vom 3. September 2013 (Hess. VGH 9 C 323/12.T) zur sogenannten Südumfliegung ein ungeklärt gebliebener Sachverhalt zugrunde; auch ergeben sich daraus keine wesentlichen Besonderheiten, die an der Übertragung dieser Entscheidung aus den Musterverfahren auf das Verfahren der Klägerin hindern können.

- 139 Anders als die Klägerin meint, ist mit dem Urteil des Senats vom 3. September 2013 (Hess. VGH 9 C 323/12.T) nicht festgestellt worden, dass die in der Grobanalyse der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte „Südumfliegung“ (Planteil B 11 - Kap. 12 Datenerfassungssysteme und Modelltage - vom 07.09.2006, S. 107) nicht zu realisieren ist und damit die für den verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss fundamentale Flugbetriebsprognose auf einer unzutreffenden Prognosebasis beruht, diese mit einer ungeeigneten Methode durchgeführt wurde und offenbar geworden ist, dass dieses Flugbetriebssystem undurchführbar ist. Denn auch in der von der Klägerin angeführten Entscheidung des Senats zur „Südumfliegung“ vom 3. September 2013 wurde nur das zur Umsetzung der „Südumfliegung“ festgesetzte konkrete Flugverfahren, nicht aber das gesamte Flugbetriebssystem der „Südumfliegung“ für rechtswidrig befunden. Der beschließende Senat hat dabei zugrunde gelegt, dass es sich bei der Festlegung der Flugverfahren nicht um einen aus der luftverkehrsrechtlichen Fachplanung „herausgeschnittenen“ Teil handelt, und deshalb mit der Grobplanung des Flugbetriebssystems auch kein Verstoß gegen den Grundsatz der Problembewältigung vorliegt, dem zufolge ein Planfeststellungsbeschluss alle von dem Planvorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme bewältigen muss. Weiter wurde dazu festgestellt, dass für das Planfeststellungsverfahren eine prognostische Grobplanung der An- und Abflugverfahren genügt, eine Detailplanung wie bei der konkreten Festsetzung des Streckenverlaufs dagegen dem vorläufigen Charakter der nur prognostischen Planung nicht gerecht würde. Diese muss den dort getroffenen Feststellungen des Senats zufolge die Modalitäten des Flugbetriebs nur soweit abbilden, wie es für die jeweilige im Planfeststellungsverfahren zu treffende Entscheidung erforderlich ist, und zudem in aller Regel mit dem Bundesaufsichtsamt und der DFS abgestimmt sein. Nach den in den

Musterverfahrensurteilen getroffenen Feststellungen ist dies in dem der Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main zugrundeliegenden Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 in nicht zu beanstandender Weise erfolgt. Einer Untersuchung aller realistischerweise in Betracht kommenden Flugverfahren auf zu erwartende Lärmbeeinträchtigungen im Planfeststellungsverfahren bedarf es demgegenüber nicht, die Planfeststellungsbehörde kann sich vielmehr auf die Betrachtung bestimmter Flugstrecken beschränken (Urteil vom 03.09.2013 - Hess. VGH 9 C 323/12.T -, juris Rn. 33).

- 140 Der Senat hat in der von der Klägerin zitierten Entscheidung zudem nur entschieden, dass sich die Festlegung des angegriffenen Flugverfahrens deshalb als abwägungsfehlerhaft erweist, weil der Auswahlentscheidung ein Ermittlungsdefizit zugrunde liegt und die Beklagte infolge dessen von einem unvollständigen und damit unzutreffenden Sachverhalt ausgegangen ist. Denn da die ausgewählte Variante der „Südumfliegung“ das normgeberische Ziel einer sicheren und flüssigen Abwicklung der durch den Planfeststellungsbeschluss vorgegebenen Kapazität verfehlt, fehlt es der Entscheidung zufolge an dem im Fall der Belastung mit Lärm erforderlichen sachlichen Grund für die Festlegung dieser Abflugverfahren (a.a.O., Rn. 99 ff.). Daraus kann kein neuer, in den Musterverfahren über den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 ungeklärt gebliebener Sachverhalt entnommen werden, weil sich damit - wie sich weiter aus dem von der Klägerin dazu angeführten Urteil ergibt - entgegen deren Ansicht das Flugbetriebssystem der „Südumfliegung“ nicht als undurchführbar erwiesen hat. Denn der Senat hat auch festgestellt, dass - da neben der ausgewählten Streckenführung eine Reihe anderer möglicher Abflugverfahren zur Verfügung stand - es jedenfalls als konkret möglich erscheint, dass bei Einstellung der maßgeblichen tatsächlichen Umstände in die Abwägungsentscheidung eine andere, mit Sicherheit im unabhängigen Betrieb durchführbare Variante der „Südumfliegung“ ausgewählt worden wäre (a.a.O., Rn. 120).
- 141 Zur Beurteilung der Frage, ob dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 ein undurchführbares Flugbetriebssystem zugrunde gelegen hat, kommt es deshalb nicht in rechtserheblicher Weise darauf an, dass - wie die Klägerin weiter vorbringt - wegen der ausgewählten Streckenvariante der „Südumfliegung“ ein Konflikt der Abflüge von der Startbahn 18 bei Betriebsrichtung 25 mit den Starts von der Runway 25C/25L

vorliegt und der unabhängige Betrieb dieser beiden Runways deshalb aufgehoben werden musste, bis heute noch nicht wieder hergestellt wurde und es nicht absehbar ist, ob überhaupt, in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt der unabhängige Betrieb auf dieser Streckenvariante möglich sein wird. Ebenfalls unbeachtlich ist es hier deshalb auch im Gegensatz zur Auffassung der Klägerin, wenn die vom Senat beanstandete Variante der „Südumfliegung“ zurzeit nicht einmal in der Lage wäre, die aktuelle Verkehrsbelastung zu bewältigen, und sie für den prognostizierten Verkehr gänzlich ungeeignet ist.

- 142 Ebenso wenig kommt es darauf an, ob die im Planfeststellungsverfahren vorgelegte „Flugbetriebliche Untersuchung TAAM 61“ vom 20. August 2004 (Planteil A 3, Anlage 3) der DFS sowie das Gutachten „Flugbetriebliche Gesamtfunktionalität Planungsfall 2020“ (Gutachten G 18 vom 12.09.2006 der Firma OTSD) sich mit der Frage, ob das geprüfte Südumfliegungskonstrukt bei dem voraussehbaren, realen Flugbetrieb zu Kapazitätsproblemen führen wird, nicht befassen haben.
- 143 Da - wie oben dargestellt - auch nach der Entscheidung des beschließenden Senats vom 3. September 2013 die Durchführung der „Südumfliegung“, so wie sie dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt wurde, in einer anderen als der aktuell ausgewählten Variante durchaus möglich ist, ergibt sich aus der allein festgestellten Rechtswidrigkeit dieser ausgewählten Variante kein erheblicher, in den Musterverfahrensentscheidungen ungeklärt gebliebener Sachverhalt, aus dem sich ein zur Planaufhebung führender Abwägungsmangel wegen einer von gänzlich unrealistischen Prämissen ausgehenden Flugbetriebsprognose ergeben könnte.
- 144 Gleiches gilt, soweit sich die Klägerin auf ein von der DFS zwischenzeitlich vorgeschlagenes Interimsverfahren beruft, nach dem für den Regelfall die abhängige Nutzung der Nacht-Abflugstrecke anstelle der „Südumfliegung“ (M-SIDs) vorgeschlagen wird und für Verkehrsspitzen und bei Sondersituationen die abhängige Nutzung der Nordwestabflugstrecken hinzukommen soll (Anlage K 13 der Klägerin, Präsentation der DFS in der Sitzung der Fluglärmkommission am Flughafen Frankfurt vom 19.02.2014, „Betreff: Unterrichtung Südumfliegung“; Bl. XXXIV/05995 ff. GA). Denn auch dies führt schon deshalb zu keinem in den Musterverfahrensurteilen unberücksichtigt gebliebenen und rechtserheblichen neuen Sachverhalt, da es sich dabei nur um eine Zwischenlösung bis zur Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in dem

die „Südumfliegung“ betreffenden, noch nicht rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren handelt. Außerdem kann daraus schon deshalb nicht die Undurchführbarkeit des dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Flugbetriebssystems gefolgert werden, weil an diesem gerade festgehalten wird (Bl. XXXIV/05997 GA). Daraus, dass - wie die Klägerin vorbringt - infolge dessen in Verkehrsspitzenzeiten etwa ein Drittel der Flugzeuge auf die Nordwestabflugstrecken geführt werden können, ergibt sich wegen des vorübergehenden Charakters dieser Interimslösung keine andere Entscheidung. Unerheblich ist deshalb auch, dass nach der Prognose an einem typischen Spitzentag bei Betriebsrichtung 25 nur noch 1,6 % der Flugbewegungen die das Gebiet der Klägerin tangierenden Nordwestrouten befliegen sollen, während 98,4% der Flugbewegungen auf die „Südumfliegungsrouten“ gelenkt werden sollen. Denn der von der Klägerin gezogene Schluss, sie werde wegen der Undurchführbarkeit des Systems der „Südumfliegung“ mit dem darauf entfallenden Flugverkehr belastet, weil dieser wieder auf die Nordwestrouten gelenkt werde, ist nach der Entscheidung des Senats zu der angegriffenen Südumfliegungsstrecke weder naheliegend noch gar zwingend.

- 145 Entgegen der Ansicht der Klägerin hat sich auch nicht die der Flugbetriebsprognose zugrunde gelegte Behauptung, das Fehlanflugverfahren auf die Landebahn Nordwest schließe eine Nutzung der herkömmlichen Nordwestabflugrouten aus und erzwingt gleichsam die Südumfliegungskonstruktion, als bereits zur Zeit der Erstellung der Flugbetriebsprognose offenkundig falsch erwiesen. Diese wurde vielmehr durch die Entscheidung des Senats im Verfahren über die „Südumfliegung“ bestätigt (Urteil vom 03.09.2013 - Hess. VGH 9 C 323/12.T -, juris Rn. 69 ff.), und auch aus der von der Klägerin angeführten Interimslösung ergibt sich - wie oben dargestellt - insoweit kein neuer, in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt.
- 146 Ohne Belang für die Übertragung der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung auf das Verfahren der Klägerin ist deshalb, ob die hiesige Klägerin im Gegensatz zu den Klägern in den Musterverfahren unmittelbar und unvermeidbar betroffen wäre, wenn die zurzeit betriebene Streckenalternative der „Südumfliegung“ die Verkehre bei Betriebsrichtung 25 nicht bewältigen kann.
- 147 Aus diesen Gründen stellt sich hier auch die von der Klägerin aufgeworfene Frage nicht als entscheidungserheblich dar, ob die mit dem Gutachten von Herrn Andreas Heiter vom 21. August 2009, dem BFU-Bericht vom Dezember 2012 und den als Anlagen K 5

und K 6 beigefügten Foliensätzen der DFS untermauerte Behauptung der Klägerin, die Flugbetriebsprognose beruhe auf einem aus Sicherheitsgründen undurchführbaren Flugbetriebssystem und leide damit an einem fundamentalen Ermittlungsfehler, zutrifft, deshalb ihre Belange wesentlich unterschätzt wurden und wegen der fehlerhaften Flugbetriebsprognose die Zahl der von dem Fluglärm erheblich betroffenen Menschen im Ausbaufall um 30.000 Betroffene unterschätzt worden ist.

- 148 Auch aus den Ausführungen des sachverständigen Beistands der Klägerin Herrn Heiter kann nicht geschlossen werden, das Flugbetriebssystem des Planfeststellungsbeschlusses sei wegen des Konflikts zwischen den Abflügen von der Runway 25C mit der „Südumfliegung“ und dem Fehlanflug auf die Runway 25L undurchführbar. Dass zur Ermittlung des Eckwertes von 126 Flugbewegungen pro Stunde für die Anflüge in Richtung 25L eine Mindeststaffelung von drei Nautischen Meilen - NM - oder Wirbelschleppenstaffelung unterstellt wurde, wegen des Konfliktkurses der „Südumfliegung“ aus Sicherheitsgründen aber fünf NM Abstand oder Wirbelschleppenstaffelung angelegt wurden und zusätzlich Abflüge von der 25 C nur erheblich verzögert starten können, weil sie den Durchflug dieser vergrößerten 5 Meilen-Zone abwarten müssen, führt schon deshalb zu keinem anderen Ergebnis, weil dies nur einen momentanen Betriebszustand infolge der noch ausstehenden Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über die derzeitige Streckenführung der „Südumfliegung“ darstellt. Wie der Senat in seiner Entscheidung zu der angegriffenen Südumfliegungsstrecke festgestellt hat, ist es der Beklagten des dortigen Verfahrens möglich, mit einer anderen Streckenalternative diesen Konflikt zu lösen. Die Klägerin hat auch nicht darzulegen vermocht, dass sich die kapazitätsmindernden Effekte der derzeitigen Streckenführung der „Südumfliegung“ durch andere Flugverfahren keinesfalls lösen lassen. Der von ihr angeführte Umstand, damit lasse sich das dem Planfeststellungsbeschluss tragend zugrunde gelegte Flugbetriebssystem der „Südumfliegung“ auf keine Weise realisieren, ist schon deshalb nicht feststellbar. Insbesondere ist die für die Flugverfahrensfestsetzung zuständige Behörde nicht gehindert, etwa durch Aufteilung der Verkehrsströme der abfliegenden Luftfahrzeuge auf alternative, aber bisher verworfene Strecken den abzuwickelnden Verkehrsmengen gerecht zu werden.

- 149 Schließlich folgt auch aus dem Vorbringen des früheren Bevollmächtigten der TICONA in dem Erörterungsverfahren der Planfeststellungsbehörde kein anderes Ergebnis, denn der Planfeststellungsbeschluss hindert nicht an einer veränderten Streckenführung der „Südumfliegung“ gegenüber der jetzt festgesetzten.
- 150 Auch die von der Klägerin vorgelegte Ausarbeitung ihres sachverständigen Beistandes Prof. Oehler („Flughafen Frankfurt am Main — Belegungsanalysen für Runways und Flugrouten“ vom 09.03.2015, Anlage K 8 der Klägerin zu ihrem Schriftsatz vom 09.03.2015, Bl. XXXVI/06496 ff. GA) führt zu keinem anderen Ergebnis. Abgesehen davon, dass nach dieser Stellungnahme mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Oktober 2011 der Anteil der die Nordwest-Routen nutzenden, bei Betriebsrichtung 25 abfliegenden Luftfahrzeuge und damit die bis dahin bestehende Belastung der Klägerin auf einen Wert von etwa ein Drittel zurückgegangen ist, stellt die seitherige Nutzung der Nordwestabflugrouten mit monatlichen Schwankungen von unter 20 % bis etwa 35 % eine künftige, den kapazitiven Anforderungen gerecht werdende Konstruktion der Südumfliegungsstrecke aus den oben dargestellten Gründen nicht in Frage. Sie vermag die von der Klägerin als wesentliche Besonderheit behauptete unzumutbare Belastung auch nicht darzutun. Noch weniger wird dies dadurch in Zweifel gezogen, dass es der Stellungnahme zufolge offenkundig möglich ist, trotz zahlreicher Landungen auf der Landebahn Nordwest (25R) die Nordwestrouten in erheblichem Ausmaß zu nutzen. Denn auch nach der Entscheidung des Senats vom 3. September 2013 ist dies nicht grundsätzlich ausgeschlossen, wenn auch damit die Kapazitätsziele letztlich nicht erreicht werden können, wie ebenfalls dort festgestellt wurde. Den diesbezüglichen Beweisanträgen der Klägerin muss der Senat deshalb in dem hier zu entscheidenden Teil des Planaufhebungsbegehrens der Klägerin schon wegen mangelnder Erheblichkeit nicht nachgehen.
- 151 5.2. Wesentliche Besonderheiten des Verfahrens der Klägerin ergeben sich auch nicht daraus, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf ihre Rechte durch den Beklagten grundlegend verkannt worden wären, weil die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 FLärmSchG für den Fluglärm nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft mit dem grundgesetzlich gebotenen Gesundheitsschutz unvereinbar wären. Damit wirft die Klägerin schon deshalb keine in den Musterverfahren ungeklärt gebliebene Rechts- oder gar Tatsachenfrage auf, weil die Frage der Verfassungsmäßigkeit des



Fluglärmschutzgesetzes Gegenstand der Musterverfahren war und dort abschließend geklärt und entschieden worden ist.

- 152 In den Musterverfahren wurde festgestellt, dass gegen das Fluglärmschutzgesetz, das ohne Übergangsregelung in Kraft getreten ist, weder verfassungsrechtliche noch gemeinschaftsrechtliche Bedenken bestehen und seine Anwendbarkeit auch nicht an dem Fehlen von Ausführungsverordnungen scheitert (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 578 ff.). Diese Entscheidung wurde sowohl durch das Bundesverwaltungsgericht in den Revisionsverfahren (BVerwG 4 C 8.09 u.a.) als auch durch Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts (zuletzt BVerfG, Beschluss vom 04.05.2011 - 1 BvR 1502/08 -, juris) bestätigt.
- 153 Der Anwendbarkeit der Neufassung des Fluglärmschutzgesetzes steht demnach auch nicht entgegen, dass das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main vor dem 7. Juni 2007 begonnen worden ist. Da keine ausdrückliche Übergangsregelung besteht, gilt Art. 6 des Gesetzes vom 1. Juni 2007 ausnahmslos.
- 154 Da sich der Anwendungsbereich des Fluglärmschutzgesetzes nicht in der Regelung des baulichen Schallschutzes erschöpft, sondern mit der Festlegung der Grenzwerte in § 2 Abs. 2 Satz 2 FLärmSchG die abstrakt-generelle Frage nach der fachplanerischen Zumutbarkeit von Fluglärm definitiv entschieden wurde, sind diese Grenzwerte demnach gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG (in der Fassung des Gesetzes vom 1. Juni 2007) auch im Rahmen der Abwägung der Lärmschutzbelange zu beachten.
- 155 Die Planfeststellungsbehörde hat den Feststellungen in den Musterverfahrensurteilen zufolge die Lärmschutzbelange deshalb zu Recht auf der Grundlage des Fluglärmschutzgesetzes und in nicht zu beanstandender Weise ermittelt und bewertet. Dies gilt auch für denjenigen Fluglärm, der die fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze überschreitet. Denn obwohl die Neuregelung nichts daran geändert hat, dass Lärmbeeinträchtigungen unterhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze, also unterhalb der Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 FLärmSchG, bei der Abwägung der für und gegen das Projekt streitenden Belange zu berücksichtigen sind, soweit sie die Geringfügigkeitsschwelle übersteigen, wirkt sich den Feststellungen in den Musterverfahren zufolge die gesetzliche Neuregelung auch insoweit aus, als eine Relation zwischen der konkreten Belastung im Einzelfall und der gesetzlich festgelegten

(abstrakten) Zumutbarkeitsgrenze hergestellt werden kann. Soweit im Rahmen der Abwägung auf die Erheblichkeit einer Lärmbelastung abgestellt wird oder abzustellen ist, gelten auch hier die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FLärmSchG (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 575 ff.).

- 156 Die Klägerin hat mit ihrem Vorbringen dazu, der Stand der Lärmwirkungsforschung habe sich seit der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts über das neue Fluglärmschutzgesetz vom 4. März 2008 (BVerfG 1 BvR 2617/07) weiter entwickelt und grundlegend geändert, denn eine Vielzahl von Studien belegten einen Zusammenhang zwischen Fluglärmbelastung und der Häufigkeit von diversen Erkrankungen, insbesondere Bluthochdruck, Herzinfarkt und Schlaganfall, keinen rechtlich erheblichen, in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt dargelegt. Auch auf die neuerlich erstellten und von ihr vorgelegten lärmmedizinischen Studien und gutachtlichen Stellungnahmen ihrer Sachbeistände kommt es aus den Gründen der Musterverfahrensurteile nicht in entscheidungserheblicher Weise an.
- 157 5.3. Aus dem Vorbringen der Klägerin in Bezug auf die zur Fluglärmernittlung und -bewertung bezogen auf den Tag in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen ergeben sich keine Zweifel an der Übertragbarkeit der dort dazu getroffenen Entscheidungen auf das Planaufhebungsbegehren der Klägerin.
- 158 Der 11. Senat hat in den Musterverfahrensurteilen Feststellungen dazu getroffen, dass die Fluglärmbelastung durch die Planfeststellungsbehörde in dem gebotenen Umfang ermittelt wurde (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 619 ff.). Trotz der beträchtlichen Lärmbelastung für eine enorme Zahl betroffener Menschen und schutzbedürftiger Einrichtungen wurde demnach den für das Vorhaben streitenden Belangen ohne Abwägungsfehler der Vorrang vor den Lärmschutzbelangen eingeräumt und es wurden weder abwägungserhebliche Aspekte außer Acht gelassen, noch Belange fehlerhaft bewertet oder die widerstreitenden Interessen in einer Weise zueinander in Relation gesetzt, die außer Verhältnis zu deren objektivem Gewicht steht (a.a.O., juris Rn. 792 ff.). Weiter wurde dazu festgestellt, durch § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG werde sichergestellt, dass die im Wege der planerischen Abwägung nicht überwindbare Schwelle der fachplanerischen Unzumutbarkeit von Fluglärm durch die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 FLärmSchG bestimmt und damit die heftig umstrittene Frage nach den Grenzwerten für die fachplanerische Zumutbarkeit von Fluglärm durch § 2 Abs. 2

Satz 2 FLärmSchG i.V.m. § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG mit Verbindlichkeit auch gegenüber dem Planfeststellungsverfahren entschieden worden ist. Diesen Entscheidungen zufolge bestimmen die dort normierten Grenzwerte auch die Schwelle, an der das planerische Ermessen der Planfeststellungsbehörde endet und das Vorhaben nur mit Schutzauflagen zulässig ist (a.a.O., juris Rn. 598 ff.).

- 159 In den Musterverfahren wurde ebenfalls festgestellt, der Gesetzgeber habe mit der Festlegung der Grenzwerte die Planfeststellungsbehörden und die Gerichte weitgehend von der bisher gebotenen intensiven Auseinandersetzung mit der Lärmwirkungsforschung entbunden. Die lärmmedizinischen Erkenntnisse seien mithin zwar weiterhin bedeutsam für die Überprüfung und gegebenenfalls die Fortschreibung der Grenzwerte durch den Gesetzgeber (vgl. § 2 Abs. 3 FLärmSchG) und können demnach unter besonderen Voraussetzungen im Einzelfall auch Bedeutung bei der abwägenden Entscheidung über einzelne Betriebsregelungen oder der Ermittlung atypischer Situationen erlangen. Soweit die Werte des § 2 Abs. 2 FLärmSchG nicht überschritten werden, können Lärmbetroffene unter Berufung auf anderweitige Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung aber keine weitergehenden Ansprüche mit Erfolg geltend machen. Der 11. Senat hat weiter dazu entschieden, dass die pauschalierende Wirkung der Definition der Grenzwerte es auch ausschließt, entsprechende Ansprüche in Bezug auf einzelne Schutzziele, zum Beispiel auf möglichst ungestörte Kommunikation, durchsetzen zu können. Die gesetzgeberische Entscheidung, dass die Belästigung durch Fluglärm am Tag erst bei Überschreiten der Grenzwerte erheblich ist, lässt sich diesen Feststellungen zufolge auch nicht unter Hinweis auf lärmmedizinische Studien und daran anknüpfende gutachterliche Stellungnahmen von Sachbeiständen in Frage stellen (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 609).
- 160 Es wurde darüber hinaus festgestellt, dass der Gesetzgeber mit der Festlegung der Grenzwerte als Voraussetzungen für die Gewährung von baulichem Schallschutz sowie für Entschädigungen wegen einer Einschränkung der Nutzung von Außenwohnbereichen in §§ 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. 9 Abs. 1, 2 und 5 FLärmSchG und der Entscheidung, dass diese Werte auch für das Planfeststellungsverfahren verbindlich sind (§ 13 Abs. 1 Satz 1 FLärmSchG), die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle für

Fluglärm mit pauschalierenden Effekten definiert hat und diese Entscheidung unter Auswertung der lärmmedizinischen Erkenntnisse getroffen wurde.

- 161 Weiter hat der 11. Senat ausgeführt, dass sich dem neuen Fluglärmschutzgesetz Anhaltspunkte für die Festsetzung der Gesundheitsgefährdungsgrenze entnehmen lassen. Da das Gesetz einen sofort greifenden Anspruch auf Gewährung baulichen Schallschutzes bei bestehenden Flughäfen (sogenannter Lärmsanierungsanspruch) erst gewährt, wenn der äquivalente Dauerschallpegel den Wert von 70 dB(A) am Tag oder den Wert von 60 dB(A) in der Nacht übersteigt (vgl. § 9 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 2 FLärmSchG), ist die Auffassung der Planfeststellungsbehörde, die diese Begrenzungswerte ihrem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 zugrunde gelegt hat, soweit es auf die Schwelle zur Gefährdung der Gesundheit (und nicht auf die Schwelle der Zumutbarkeit bzw. Erheblichkeit) ankommt, demnach nicht zu beanstanden. Diesen Feststellungen zufolge hat die Planfeststellungsbehörde, soweit im streitigen Planfeststellungsverfahren die Gesundheitsgefährdungsgrenze am Tag überschritten wird, sei es durch den Fluglärm allein oder sei es durch den Fluglärm in Kombination mit dem Bodenlärm, dem zu Recht dadurch Rechnung getragen, dass sie anstelle baulichen Schallschutzes Übernahmeansprüche gewährt hat (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 580 ff.).
- 162 Soweit die Klägerin sich unter Vorlage von Gutachten und gutachtlichen Stellungnahmen zu Lärmwirkungen darauf beruft, es sei nunmehr evident, dass Fluglärm in der Größenordnung, wie er für die Klägerin durch das planfestgestellte und angegriffene Vorhaben ausgelöst wird, eine Gefahr für die Gesundheit darstelle, ergeben sich angesichts dieser in den Musterverfahren getroffenen und durch die Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigten Feststellungen kein ungeklärt gebliebener Sachverhalt oder wesentliche Besonderheiten ihres Verfahrens. Die von der Klägerin gestellten Beweisanträge auf Einholung von Sachverständigengutachten dazu, dass Gesundheitsschäden auch bei nächtlichem Fluglärm auftreten, wie er auf ihren Wohngrundstücken bereits heute und erst recht bei Erreichen der von dem Planfeststellungsbeschluss vorausgesetzten 701.000 Flugbewegungen pro Jahr auftreten wird, sind deshalb für diese Teil-Entscheidung nicht erheblich und der Senat ist schon aus diesem Grund nicht gehalten, ihnen nachzugehen.

- 163 Unerheblich ist auch, wenn diese Lärmwerte unter der Prämisse berechnet worden sind, im Ausbaufall würden rund 98 % der bei Betriebsrichtung 25 abfliegenden Luftfahrzeuge die Stadt Flörsheim weiträumig südlich umfliegen. Denn entgegen der Ansicht der Klägerin gibt es keinerlei tatsächliche Anhaltspunkte dafür, dass künftig etwa ein Drittel der bei Betriebsrichtung 25 abfliegenden Flugzeuge dauerhaft die Nordwestrouten nutzen und die genannten Anwesen der Klägerin mit zusätzlichem Fluglärm beaufschlagen werden, wie oben (IV.5.1.) schon dargestellt wurde. Der Beweisantrag der Klägerin zur Einholung eines Sachverständigengutachtens dazu, dass voraussichtlich etwa ein Drittel der bei Betriebsrichtung 25 abfliegenden Flugzeuge die Nordwestrouten nutzen und die Klägerin mit zusätzlichem Fluglärm beaufschlagen werden, stellt sich infolge dessen und da die Klägerin selbst keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür aufgezeigt hat, als Ausforschungsbeweisantrag dar, dem der Senat hier nicht nachgehen muss.
- 164 Ohne Belang für die Übertragbarkeit der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung auf das Nachverfahren der Klägerin ist auch ihr Vorbringen, die ihr nach den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung drohende Gesundheitsgefahr sei weder von dem Gesetzgeber bei Erlass des im Jahr 2007 novellierten Fluglärmschutzgesetzes noch bisher von dem Bundesverfassungsgericht oder dem Bundesverwaltungsgericht zur Kenntnis genommen und gewürdigt worden. Denn die von der Klägerin vorgelegten Lärmwirkungsstudien sind nicht geeignet, die Fluglärmwerte des Fluglärmschutzgesetzes als Verstoß gegen das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit einzustufen.
- 165 Zweifelhaft ist schon, ob - wie die Klägerin meint - die Erkenntnislage über die Wirkung des Fluglärms heute im Unterschied zu den Musterverfahren insofern neu ist, als die von ihr vorgetragenen Erkenntnisse über die Gefährlichkeit von Fluglärm in der Wissenschaft deutlich von den bisherigen abweichen und nicht mehr kontrovers diskutiert werden. Wie die Klägerin selbst einräumt, sind sowohl der 11. Senat des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (Urteil vom 21.08.2009, Hess. VGH 11 C 227/08. T, juris, Rn. 608, 713, 849) als auch das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 04.04.2012, BVerwG 4 C 8/09 u.a., juris Rn. 180 f.) in den Musterverfahren davon ausgegangen, dass die vom Gesetzgeber in § 9 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 S. 2 Nr. 1 FluglärmG definierte Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bei einem fluglärmbedingten

Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegt, bei der auch der Lärmsanierungsanspruch greift (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08. T -, juris Rn. 586; BVerwG, Urteil vom 04.04.2012, BVerwG 4 C 8/09 u.a., juris Rn. 539), und eine Verletzung gesetzlicher Nachbesserungspflichten gerichtlich erst festgestellt werden kann, wenn evident ist, dass eine ursprünglich rechtmäßige Regelung zum Schutz der Gesundheit aufgrund neuer Erkenntnisse oder einer veränderten Situation untragbar geworden ist (BVerwG a.a.O., Rn. 155; BVerfG, Beschluss vom 04.05. 2011 - 1 BvR 1502/08 -, juris Rn. 38 ff.). Auch mit dem vorgetragenen, seit der Entscheidung der Tatsacheninstanz in den Musterverfahren im Jahr 2009 weiter entwickelten wissenschaftlichen Erkenntnisstand vermag die Klägerin gegenüber den dazu in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen eine evidente Untragbarkeit der Regelungen im Fluglärmschutzgesetz nicht darzulegen.

- 166 Die Klägerin beruft sich dazu zunächst auf eine von ihr vorgelegte EntschlieÙung des 115. Deutschen Ärztetages 2012 (Anlage K 23 der Klägerin, Bl. XXX/05108 ff. GA), mit der Bundesrat, Bundesregierung und die Landesregierungen sowie die Gesundheitsministerkonferenz aufgefordert werden, das bestehende Fluglärmschutzgesetz und untergeordnete Regelwerke kurzfristig so zu überarbeiten, dass die aktuelle wissenschaftliche Evidenz berücksichtigt wird. In der Begründung dazu wird beklagt, es gebe einen offensichtlichen Widerspruch im Schutzniveau zwischen Immissionsschutzgesetzen und dem Fluglärmschutzgesetz, die Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes seien eindeutig zu hoch und das Lärmberechnungsverfahren werde der Problematik der Einzelschallereignisse nicht gerecht (Bl. XXX/05108 f. GA). Bei dieser EntschlieÙung handelt es sich um eine allein an den Gesetzgeber gerichtete Aufforderung, der eine in der EntschlieÙung selbst nicht erkennbare Erkenntnislage über Lärmwirkungen zugrunde liegen mag, der es jedoch an der für eine rechtliche Relevanz erforderlichen und erkennbaren Datengrundlage fehlt. Im Übrigen vermögen die pauschal gehaltenen Ausführungen in der EntschlieÙung dazu, dass Fluglärm für die Entstehung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Depressionen verantwortlich sei und dies durch eine Vielzahl von Studien belegt werde, die evidente Untragbarkeit der Regelungen im Fluglärmschutzgesetz auch nicht im Ansatz darzutun. Der damit begründete Antrag, ein Sachverständigengutachten des Sachverständigen Prof. Dr. med. Thomas Münzel einzuholen und den Sachverständigen dazu zu vernehmen, stellt

sich aus diesem Grund als Ausforschungsbeweisantrag dar, dem der Senat schon deshalb nicht nachgehen muss.

- 167 Daran ändert sich auch nichts aufgrund des ebenfalls vorgelegten Artikels der Deutschen Herzstiftung („Mehr geht nicht - Fluglärm macht krank“ vom 29. Februar 2012, Anlage K 24 der Klägerin, Bl. XXX/05110 ff. GA), in dem ebenfalls mit pauschal gehaltenen Äußerungen zu dem Zusammenhang zwischen Fluglärm und Gesundheitsstörungen ein striktes Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr gefordert wird. Dass nach verschiedenen dort in Bezug genommenen Studien eine Fluglärmbelastung von über 50 dB(A) das Risiko des Bluthochdrucks bei einer Zunahme des nächtlichen Schallpegels um 10 dB(A) um 14 % erhöhen kann, sowie bei Personen mit einer starken Fluglärmbelastung von über 60 dB(A) ein um 30 % höheres Risiko besteht, an einem Herzinfarkt zu sterben, vermag die evidente Untragbarkeit der Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes nicht darzutun. Abgesehen davon, dass diesen Angaben nicht entnommen werden kann, ob es sich um Dauerschallpegel oder um Einzelschallereignisse handelt und - wenn es sich um Einzelschallereignisse handeln sollte -, um wie viele es geht, lässt sich die Fehlerhaftigkeit der im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Grenzwerte daraus nicht entnehmen. In den Musterverfahrensurteilen wurde dazu nämlich außerdem festgestellt, dass der Regelungsgehalt des § 2 Abs. 2 FLärmSchG sich nicht darin erschöpft, die Grenzwerte für die Zumutbarkeit von Fluglärm der Höhe nach festzulegen, sondern mit dieser Regelung zugleich die für die Abgrenzung maßgeblichen Kriterien definiert werden. Demnach ist für die Bewertung von Fluglärm am Tag der äquivalente Dauerschallpegel vorgegeben mit der gesetzlichen Folge, dass Anzahl und Höhe von Einzelschallereignissen für diesen Zeitraum rechtlich unerheblich sind. Für die Einschätzung der Fluglärmbelastung in der Nacht schreibt § 2 Abs. 2 FLärmSchG aber eine Betrachtung sowohl des äquivalenten Dauerschallpegels als auch eines Pegel-Häufigkeits-Kriteriums vor (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 801).
- 168 Ohne Belang ist deshalb auch, dass nach dem Vorbringen der Klägerin dem Wissenschaftlichen Beirat der Deutschen Herzstiftung mehr als 400 Professoren der Medizin angehören.

- 169 Dass die entsprechenden Festlegungen in dem Fluglärmschutzgesetz von 6 mal 57 dB(A) bzw. ab dem 1. Januar 2011 von 6 mal 53 dB(A) (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 FLärmSchG) evident untragbar sind, lässt sich auch anhand der weiter von der Klägerin vorgelegten Studien nicht feststellen. Die Stellungnahme des sachverständigen Beistands der Klägerin Prof. Dr. med. Münzel und Dr. med. Schmidt der Universitätsklinik Mainz (Lärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen vom 10. Dezember 2014, Anlage K 13 der Klägerin zu ihrem Schriftsatz vom 09.03.2015, Bl. XXXVIII/06524 GA) beschränkt sich auf die Feststellung, schon seit 2006 sei bekannt, dass Lärm zu einem Mehr an Herz-Kreislauf-Erkrankungen führt, Fluglärm im Vergleich zu Schienen- und Straßenlärm deutlich stärkere Ärgerreaktionen auslöse und schon ab 2006 ernsthaft über die Implementierung von aktiven Schallschutzmaßnahmen nachgedacht werden könne (Bl. XXXVIII/06525R GA). Sie vermag so in dieser Pauschalität gravierend abweichende und neue Erkenntnisse nicht darzutun. Soweit ferner darin festgestellt wird, nächtlicher Fluglärm wirke sich vor allem auf den Blutdruck aus, ein Anstieg des nächtlichen Fluglärmpegels um 10 dB(A) im Schallpegelbereich zwischen 30 - 60 dB(A) erhöhe das Risiko um 14 %, ist dies für die hier bezogen auf den Tagfluglärm zu treffende Entscheidung unerheblich. Gleiches gilt in Bezug auf die dort vorgetragenen Ergebnisse der HYENA-Studie, die sich ebenfalls mit dem Nachtfluglärm befasst.
- 170 Unerheblich ist aus den oben genannten Gründen auch die nach einer Schweizer Studie - die ihrerseits in diesem Verfahren in deutscher Übersetzung vorgelegt wurde (Anlage K 14 der Klägerin zu ihrem Schriftsatz vom 09.03.2015, Floud et al., Bl. XXXVIII/06528 ff. GA) - vorgetragene Erkenntnis, dass von Fluglärm Betroffene in einem Bereich von mehr als 45 dB(A) 30% mehr Herzinfarkte hatten, dieser Wert nach Adjustierung für geographische Variablen inklusive Luftverschmutzung jedoch statistisch nicht mehr signifikant sei, während ein statistisch signifikanter Anstieg um 50% zu verzeichnen sei, wenn die Anwohner 15 und mehr Jahre von Fluglärm betroffen waren. In dieser Studie wird nämlich außerdem festgestellt, die Erkenntnisse aus der durchgeführten Querschnittsstudie unterstützten die Hypothese, dass die langfristige Belastung durch Fluglärm das Risiko von kardiovaskulären Erkrankungen außer Bluthochdruck erhöhen kann, was wiederum den oben dargestellten Angaben von Münzel und Schmidt hinsichtlich der Wirkung auf den Blutdruck widerspricht. Daraus vermag die Klägerin weder einen unstreitigen noch einen gegenüber den dem



Fluglärmschutzgesetz zugrunde gelegten Erkenntnissen gravierend abweichenden Erkenntnisstand herzuleiten.

- 171 Auch die weiter vorgelegte Studie von Münzel et al. (Kardiovaskuläre Auswirkungen von Umweltbelastungen durch Lärm, Anlage K 15 der Klägerin zu ihrem Schriftsatz vom 09.03.2015, Bl. XXXVIII/06535 ff. GA) mit der Erkenntnis, dass Lärm nicht nur stört, Schlafstörungen verursacht und die Lebensqualität beeinträchtigt, sondern auch die wesentlichen kardiovaskulären Risikofaktoren für arterielle Hypertonie und das Auftreten von kardiovaskulären Erkrankungen begünstigt, führt zu keinem anderen Ergebnis. Auch diese Studie befasst sich überwiegend mit den Wirkungen nächtlichen Fluglärms, der jedoch in der vorliegenden Teilentscheidung ohnehin nicht zu beurteilen ist. Soweit darin Ergebnisse von Fall-Kontroll-Studien zusammengefasst wurden, denen zufolge sich beispielsweise eine Odds Ratio (der sich bei Vergleich mit einer Kontrollgruppe ergebende Quotient) von 1,13 pro Erhöhung des Lärmpegels um 10 dB des gewichteten Lärmpegels am Tag und in der Nacht im Bereich von mehr als 55 bis 65 dB ergeben hat, lassen sich keine evidenten Unrichtigkeiten der Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes feststellen. Auch insoweit besteht für den Senat kein Anlass, dem dazu gestellten Beweisantrag zur Einholung eines Sachverständigengutachtens nachzugehen.
- 172 Soweit sich die Klägerin zudem auf eine in der Schweiz von Anke Huss, Martin Rösli u.a. durchgeführte und 2010 veröffentlichte Studie beruft, die einen deutlichen Zusammenhang zwischen Herzinfarktsterblichkeit und Fluglärm nachgewiesen haben soll, führt die deutschsprachige Wiedergabe der dazu vorgelegten, in englischer Sprache abgefassten Veröffentlichung in „Epidemiology (Volume 21, 2010, Seite 829 ff.)“ zu keinem anderen Ergebnis. Aus dem Vorbringen, in dieser Studie sei die Sterblichkeit anhand von 4,6 Millionen Erwachsenen über 30 Jahre über einen Zeitraum von fünf Jahren untersucht und dabei festgestellt worden, dass bei Personen mit einer starken Fluglärmbelastung von über 60 dB(A) gegenüber Personen, die einer Belastung von 45 dB(A) ausgesetzt sind, ein um 30% höheres Risiko bestehe, an einem Herzinfarkt zu sterben, ergibt sich angesichts der im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Grenzwerte von bis zu 60 dB(A) weder deren evidente Untragbarkeit noch eine grundlegende Änderung des Standes der Wissenschaft gegenüber dem Zeitraum seit

der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts über das Fluglärmenschutzgesetz vom 4. März 2008 bzw. vom 4. Mai 2011.

- 173 Ebenso wenig lässt sich eine evidente Untragbarkeit der im Fluglärmenschutzgesetz festgesetzten Grenzwerte aus der von der Klägerin vorgelegten Veröffentlichung zu einer Studie der 2. medizinischen Klinik und Poliklinik der Universitätsmedizin Mainz („Effect of nighttime aircraft noise exposure on endothelial function and stress hormone release in healthy adults“ von Frank P. Schmidt u.a., Anlage K 15 der Klägerin, Bl. XXXV/06009 ff. GA) herleiten. Der zusammengefassten Wiedergabe dieser - vollständig nur in englischer Sprache vorgelegten - Studie zufolge sind 75 gesunde Freiwillige ohne diagnostizierte Vorschädigung des Herz-Kreislauf-Systems während des Schlafs drei unterschiedlichen Lärmszenarien ausgesetzt worden, in denen Nachtflüge mit einem durchschnittlichen Lärmwert von 60 Dezibel simuliert wurden, und zwar mit 30 oder 60 simulierten Flügen und einer lärmfreien Nacht (Bl. XXXV/06009 GA). Dabei wurde festgestellt, dass Nachtfluglärm bei den Probanden das Stresshormon Adrenalin steigerte und die Gefäßfunktion verschlechterte.
- 174 Auch daraus lässt sich die evidente Untragbarkeit der im Fluglärmenschutzgesetz festgelegten Grenzwerte nicht herleiten, denn der 11. Senat hat in seinen Entscheidungen in den Musterverfahren schon festgestellt, dass §§ 9 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 Satz 2 FLärmSchG einen sofort greifenden Anspruch auf Gewährung baulichen Schallschutzes und damit einen sogenannten Lärmsanierungsanspruch gewähren, wenn der äquivalente Dauerschallpegel den Wert von 60 dB(A) in der Nacht übersteigt (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 586). Für die in diesem Teil-Beschluss in Bezug auf den Planaufhebungsanspruch allein maßgeblichen Grenzwerte am Tag trifft die Studie dagegen keinerlei Aussage. Sie stellt sich deshalb auch als rechtlich unerheblich für die hier in Bezug auf den Fluglärm am Tag (oben I.) zu treffende Entscheidung über den Planaufhebungsanspruch dar. Aus diesem Grund ist der Senat auch nicht gehalten, dem Antrag zur Einholung eines Sachverständigengutachtens darüber nachzugehen, dass die in der genannten Studie ermittelten Gesundheitsschäden auch bei nächtlichem Fluglärm auftreten, wie er auf den Wohngrundstücken der Klägerin bereits heute und erst recht bei Erreichen der von dem Planfeststellungsbeschluss vorausgesetzten 701.000 Flugbewegungen pro Jahr

auftreten wird, oder den Mitautor der Studie Prof. Dr. med. Thomas Münzel dazu zu vernehmen.

- 175 Für diese Entscheidung unerheblich sind deshalb auch die von der Klägerin angeführten Belastungsspitzen in den Nachtstunden, da dies die hier nicht zu entscheidende Frage der Nachtrandstunden betrifft (siehe oben II.).
- 176 Da es - wie schon dargestellt - auf lärmmedizinische Studien zur Beurteilung der Bewertung und Ermittlung der Lärmbelastungen durch das Vorhaben aufgrund der in dem Fluglärmschutzgesetz getroffenen Festlegungen nicht entscheidungserheblich ankommt, geht auch der Hinweis der Klägerin fehl, dass fachgerichtliche Entscheidungen nur inter partes gelten und fremde Gerichtsentscheidungen für die vorliegende Auseinandersetzung um den Stand der Lärmwirkungsforschung nur dann Hinweise enthielten, wenn dort ebenfalls bereits die von der Klägerin angeführten Arbeiten in ihrer Gesamtheit beurteilt worden wären. Daraus allein erwächst deshalb auch kein Grund, der an der Übertragbarkeit der diesbezüglichen - auf den Taglärm bezogenen - Entscheidungen in den Musterverfahren auf das Verfahren der Klägerin hindern könnte.
- 177 Auch die von der Klägerin vorgelegte Studie NORAH - Wirkungen chronischer Fluglärmbelastung auf kognitive Leistungen und Lebensqualität bei Grundschulkindern - Endbericht Band 1 und Ergebnisse (Anlagen 16 und 17 der Klägerin zu ihrem Schriftsatz vom 09.03.2015, Bl. XXXVIII/06545 ff. und XXXIX/06710 ff. GA) führt nicht zu Zweifeln an der Übertragbarkeit der Entscheidungen in den Musterverfahren betreffend einen auf unzumutbare Lärmwirkungen gestützten Planaufhebungsanspruch auf das Verfahren der Klägerin. Denn aufgrund der Anwendbarkeit des Fluglärmschutzgesetzes und der dort festgelegten Grenzwerte sind Betroffene, wie in den Musterverfahren festgestellt wurde, zu Recht im Fall von demzufolge unzumutbaren Lärmbelastungen auch für schutzbedürftige Einrichtungen auf passiven Schallschutz oder etwaige Übernahmeansprüche zu verweisen. Eine evidente Unrichtigkeit der anwendbaren Grenzwerte ist mit dieser Studie auch nicht dargelegt worden. Denn es wird dort zusammenfassend bemerkt, entgegen verschiedentlich geäußelter Auffassungen sei der Nachweis dafür, dass Fluglärm wie er im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main vorliegt, bei Kindern, die sich in der Leseerwerbsphase befinden, die Lesefähigkeit und die Entwicklung sprachlich-kognitiver Funktionen, die

dem Lesenlernen zugrunde liegen, beeinträchtigen kann, bislang nicht eindeutig erbracht worden. Entscheidend ist dieser Studie zufolge vielmehr der Nachweis, dass Fluglärm über destruktive Potenzen für die infrage stehenden kognitiven Prozesse verfügt (NORAH Band 1, Bl. XXXIX/06674R f. GA). Auch daraus lässt sich eine evidente Unrichtigkeit der in den Musterverfahren den Entscheidungen über die Abwägung der Lärmbetroffenheit zugrunde gelegten Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes nicht ableiten.

- 178 5.4. Es stellt auch weder einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch wesentliche rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten des Verfahrens der Klägerin dar, dass der Beklagte die Betroffenheit der Klägerin ihrer Ansicht zufolge durch die von den tiefen Überflügen bei Betriebsrichtung 07 ausgelösten Kombinationswirkungen nicht ermittelt und dadurch wesentliche, von dem Vorhaben massiv in Mitleidenschaft gezogene Belange der Klägerin ignoriert hat. Der 11. Senat hat sich in den Musterverfahren auch mit den „Kombinationswirkungen“ als den von besonders niedrig fliegenden Flugzeugen ausgehenden Belastungen auseinandergesetzt und Feststellungen dazu getroffen (Urteil v. 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 921 ff.). Diesen Feststellungen zufolge hat die Planfeststellungsbehörde die nähere Umgebung des Flughafens auch unter diesem Aspekt untersucht und ist dem Problem mit der Ausweisung eines Entschädigungsgebiets in nicht zu beanstandender Weise begegnet.
- 179 Wie oben (IV.1.) schon dargestellt wurde, weist das Stadtgebiet der Klägerin auch unter Berücksichtigung seiner Lage vor der Landebahn Nordwest und den Überflügen von schweren Verkehrsmaschinen bei Betriebsrichtung 07 in Höhen zwischen 300m und 240m über Grund keine Besonderheiten auf, die in den Musterverfahren nicht zur Kenntnis genommen worden wären, da sich die Musterverfahrenskläger Stadt Raunheim und Gewerbetreibende in Kelsterbach in einer unmittelbar vergleichbaren Lage befinden. Die auch in diesen Musterverfahren geltend gemachten vorhabensbedingten Belastungen der tiefen Überflüge mit deutlich wahrnehmbaren Geruchsimmissionen, Schadstoffeinträgen, Erschütterungen und Bedrohungsängsten wurden in der dazu getroffenen Entscheidung berücksichtigt. Den Feststellungen des 11. Senats zufolge stellt es keinen Abwägungsfehler dar, dass diese Phänomene nicht näher ermittelt und bewertet wurden (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T

u.a. -, juris Rn. 923 ff.). Denn es konnte nicht festgestellt werden, dass diese Auswirkungen ein Ausmaß annehmen, das infolge einer fehlenden isolierten Ermittlung und Bewertung ein Abwägungsdefizit ergeben könnte oder ein besonderes Schutzkonzept über die Festsetzung eines Entschädigungsgebiets hinaus erforderlich macht. Dies gilt sowohl für die durch Wirbelschleppen verursachten Geräusche (a.a.O., juris Rn. 923) als auch für Erschütterungen (a.a.O., juris Rn. 924) und für daraus folgende psychische Belastungen (a.a.O., juris Rn. 925), sowie schließlich auch für Luftschadstoffe, die zudem eine eigene umfassende Bewertung in den Musterverfahren erfahren haben (a.a.O., juris Rn. 927 ff.).

- 180 Weder aus dem von der Klägerin vorgelegten Bericht der Dipl. Psych. Irmgard Hahn-Buczko in Rüsselsheim über die von ihr betreuten zahlreichen Flörsheimer Patienten noch aus dem Bericht einer Bewohnerin von Flörsheim Nord (Anlagen der Klägerin K 27 und K 28, Bl. XXX/05125 ff. GA) ergeben sich weitergehende Erkenntnisse, wobei die darin angeführten Schlafstörungen des vierjährigen Sohnes zwischen 23:00 und 05:00 Uhr bei Ostbetrieb sich offensichtlich auf die Nachtzeit beziehen, die aber nicht Teil der hier zu treffenden Entscheidung ist (siehe oben II.). Da das Vorbringen der Klägerin keine hinreichenden Anknüpfungstatsachen für weitergehende Ermittlungen zu den von diesen Kombinationswirkungen ausgehenden Folgen aufweist, ist der Senat auch nicht gehalten, dem sich im Übrigen als Ausforschungsbeweisantrag darstellenden Antrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens darüber nachzugehen.
- 181 Auch der Umstand, dass der Beklagte und die Beigeladene ein zusätzliches Schutzprogramm unter dem Namen Fraport Casa 2 aufgelegt haben, vermag nicht zu belegen, dass das Instrumentarium des Fluglärmschutzgesetzes nicht ausreicht, sondern zeigt allenfalls, dass über das festgesetzte Entschädigungsgebiet hinaus noch freiwillige Leistungen der Vorhabensträgerin erbracht werden.
- 182 Etwas Anderes ergibt sich auch nicht daraus, dass der 11. Senat in seinen Urteilen in den Musterverfahren dem Fluglärmschutzgesetz abschließende Wirkung für den Fluglärm im engeren Sinn beigemessen und damit erklärt hat, das Fluglärmschutzgesetz sei kein „allgemeines Überflugschutzgesetz“, das den Schutzbedarf gegen sämtliche Schadwirkungen, die insbesondere von tiefen Überflügen ausgehen, deckt. Soweit die Klägerin meint, ihr könne wegen der

schädlichen Kombinationswirkungen tiefer Überflüge über ihrem Wohngebiet in Flörsheim Nord die Sperrwirkung des Fluglärmschutzgesetzes nicht entgegengehalten werden, beruft sie sich deshalb nur auf die aus ihrer Sicht gegebene und hier nicht zu überprüfende Fehlerhaftigkeit der diesbezüglich in den Musterverfahren getroffenen und vom Bundesverwaltungsgericht in den Revisionsentscheidungen bestätigten Entscheidungen.

183 6. Auch in Bezug auf die Feststellungen, die in den Musterverfahren zu den von dem Vorhaben ausgehenden Gefahren und Risiken für die Sicherheit getroffen wurden, sind keine das Planaufhebungsbegehren der Klägerin begründenden wesentlichen Besonderheiten oder ein ungeklärt gebliebener Sachverhalt aufgezeigt worden.

184 6.1. Wesentliche Besonderheiten des Verfahrens der Klägerin oder ein erheblicher, in den Musterverfahren aber ungeklärt gebliebener Sachverhalt, die eine Übertragung der Entscheidungen in den Musterverfahren auf das Verfahren der Klägerin problematisch erscheinen lassen könnten, ergeben sich insbesondere nicht daraus, dass bei den Feststellungen zur Rechtmäßigkeit der Risikoabwägung des Beklagten in den Entscheidungen des 11. Senats der Forschungsreaktor in Mainz-Bretzenheim übersehen worden wäre.

185 Die Klägerin bringt in ihrem Nachverfahren dazu vor, der auf dem Gelände der Universität der Stadt Mainz gelegene Forschungsreaktor Mainz-Bretzenheim liege noch in dem Flugerwartungsgebiet der Landebahn Nordwest und es hätten wegen seines Gefährdungspotenzials bei der Abwägung deshalb auch die Gefahr, die das Vorhaben für den Forschungsreaktor bedeute, sowie die Folgen eines möglichen luftverkehrsinduzierten Störfalls berücksichtigt werden müssen. Dass der etwa 30 km entfernt von dem Flughafen Frankfurt Main und damit innerhalb des insoweit maßgeblichen Untersuchungsgebiets liegende Forschungsreaktor bei den in den Musterverfahren dazu getroffenen Feststellungen schon in ausreichendem und nicht zu beanstandendem Maß berücksichtigt wurde, ist oben zur Alternativenauswahl (IV. 4.3.) schon ausführlich dargestellt worden.

186 Etwas anderes folgt auch nicht daraus, dass der Reaktor nicht durch eine Kuppel geschützt wird, sondern sich in einer quaderförmigen Betonhalle befindet und weder ein

Evakuierungsplan noch ein Katastrophenschutzplan existieren, wie die Klägerin vorbringt.

- 187 Denn den Feststellungen in den Musterverfahren zufolge ist - wie oben (IV.4.3.) schon ausführlich dargestellt wird - selbst ein im wesentlich näheren Umfeld des Flughafens gelegener Störfallbetrieb trotz des vorhabensbedingt erhöhten Risikos nur in einer Weise betroffen, die deutlich unterhalb der maßgeblichen Risikoakzeptanzschwelle von einem Erwartungswert für Schadensereignisse dieser Art von etwa 10.000 Jahren für gewerblich genutzte Immobilien liegt (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 305/08.T -, juris Rn. 125, 147 ff.).
- 188 Ferner hat der 11. Senat in diesem Musterverfahren festgestellt, dass das aus weiteren Störfallbetrieben folgende Risiko nicht noch zusätzlich in die Abwägung einzustellen war, weil in nicht zu beanstandender Weise nur Anlagen im Sinne des § 1 der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Störfall-Verordnung - (12. BImSchV i.d.F. vom 08.06.2005, BGBl. I, S. 1599 - Störfall-VO -) gesondert betrachtet wurden, die im Bereich von weniger als 4 km Entfernung innerhalb des Anflugsektors der planfestgestellten Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt Main liegen. Wie oben (IV.4.3.) schon ausgeführt wird, ist zu Recht kein Anlass zu einer gesonderten Betrachtung besonders gefährlicher Betriebe gesehen worden, da höhere Absturzszenarien und damit relevante Risiken lediglich für die unbebauten Bereiche vor oder hinter der jeweiligen Landebahnschwelle in Betracht kommen, außerdem sind derartige Risiken den Feststellungen in den Musterverfahren zufolge in die Unfallfolgenberechnung pauschaliert eingeflossen (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 305/08.T -, juris Rn. 129).
- 189 Die von der Klägerin aufgeworfene Frage, ob Eintrittswahrscheinlichkeit und Folgen eines luftverkehrsinduzierten Störfalls in dem Forschungsreaktor Mainz-Bretzenheim von dem Beklagten notwendig hätten ermittelt werden müssen, ist entgegen ihrer Ansicht mit diesen Feststellungen in den Musterverfahren schon beantwortet worden. Darauf, ob die Auswirkungen eines luftverkehrsinduzierten Störfalls entgegen der von der Beigeladenen vorgelegten Stellungnahme der Betreiberin des Reaktors, der Universität Mainz (Anlage der Beigel. B 1, Bl. XXXIII/05570 ff. GA), in diesem Reaktor zur Freisetzung erheblicher Mengen an Radioaktivität in die Luft führen und diese auch die Klägerin erreichen können, kommt es deshalb nicht entscheidungserheblich an.

- 190 6.2. Besonderheiten des Verfahrens oder ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt ergeben sich auch in Bezug auf die der Abwägung des planfestgestellten Vorhabens zugrunde gelegte Sicherheitsanalyse nicht daraus, dass die Vogelschlaggefahr in den Musterverfahren wesentlich unterschätzt worden wäre. Wie schon oben (IV. 4.2.) zur Alternativenauswahl ausgeführt wird, ergeben sich aus dem Vorbringen der Klägerin zur ihrer Ansicht nach gegebenen Unvollständigkeit und Fehlerhaftigkeit der Vogelschlagprognose weder ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens.
- 191 Auch die von der Klägerin in diesem Zusammenhang aufgeworfene Frage, ob sie für ihre Rechtsgüter die gleiche Sicherheit gegen die Auswirkungen von Vogelschlägen verlangen könne, wie sie auch innerhalb der Luftfahrt für richtig gehalten wird, ist in den Musterverfahren schon erschöpfend beantwortet worden. Dort ist auf breiter Tatsachengrundlage über die vogelschlagbedingten Risiken entschieden und dabei auch berücksichtigt worden, dass die Risikotoleranz des Verkehrskreises der Luftfahrt gegenüber Vogelschlägen gering ist (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. - Rn. 1150 ff. [1152, 1157, 1159]; Rn. 1182 ff.). Dieser für die Prognose der von Vogelschlagrisiken ausgehenden Gefahren für die Sicherheit angewendete Maßstab hat auch für die Bewertung der Auswirkungen auf die Rechtsgüter betroffener Musterverfahrenskläger Anwendung gefunden und gilt mithin auch für die Klägerin des hiesigen Verfahrens, soweit eine Betroffenheit ihrer Belange zu berücksichtigen ist.
- 192 6.3. Dem Vorbringen der Klägerin lassen sich auch zu den in den Musterverfahren in Bezug auf Wirbelschleppenrisiken getroffenen Feststellungen kein erheblicher, dort ungeklärt gebliebener Sachverhalt oder wesentliche rechtliche bzw. tatsächliche Besonderheiten ihres Verfahrens entnehmen, die an der Übertragung der dort in Bezug auf die Rechtmäßigkeit der Abwägung und damit über das Planaufhebungsbegehren getroffenen Entscheidung hindern.
- 193 Wie oben (IV.4.1.) und in den Beschlüssen des Senats in den zu diesem Begehren der Klägerin vorab durchgeführten Eilverfahren (Beschluss vom 29.07.2013 - Hess. VGH 9 B 1362/13.T u.a. -, juris Rn. 32 ff.) schon festgestellt wurde, folgen rechtlich erhebliche Mängel und infolgedessen offensichtliche Abwägungsfehler mit Einfluss auf das Abwägungsergebnis nicht schon aus der von der Klägerin vorgebrachten Mangelhaftigkeit des zur Wirbelschleppenproblematik von der Vorhabensträgerin



vorgelegten Gutachtens G 1 Anhang II.1. Denn daraus ergeben sich gegenüber den in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen keine rechtlich erheblichen Abwägungsfehler, die Einfluss auf die Ausgewogenheit der Gesamtplanung haben können. Auch etwa neue, erst nach Abschluss der Musterverfahren gewonnene Erkenntnisse über die Häufigkeit und Intensität, mit der Wirbelschleppen mit schadenstiftender Gewalt Dächer oder den Boden erreichen, betreffen lediglich die Frage der Rechtmäßigkeit der dazu in Teil A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses getroffenen Nebenbestimmungen, nicht jedoch die Ausgewogenheit der Gesamtplanung, wie gleichfalls oben (IV.4.1.2.) schon ausführlich dargestellt wurde.

- 194 Dass es deshalb für die hier zu treffende Entscheidung über den Antrag auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. den Antrag auf Feststellung der Rechtswidrigkeit des Beschlusses auch in Bezug auf die Ausgewogenheit der Gesamtplanung unerheblich ist, ob die der Planfeststellungsbehörde vorgelegten Gutachten - wie die Klägerin meint - fehlerhaft sind und ob die Auffassung des beschließenden Senats in den Beschlüssen vom 29. Juli 2013 (Hess. VGH 9 B 1362/12. T, juris Rn. 49; Hess. VGH 9 B 1363/13.T, juris Rn. 47) zutreffend ist, wurde ebenfalls oben (IV.4.) ausführlich dargestellt. Aus diesem Grund ist der Senat auch hier nicht gehalten, in diesem Teil des Verfahrens den von der Klägerin dazu gestellten Beweisanträgen zur Einholung eines Sachverständigengutachtens und der Einvernahme von Prof. Dr. Friedhelm Schönfeld als Sachverständigem nachzugehen und Beweis über die Fehlerhaftigkeit der Gutachten zu erheben.
- 195 Gleiches gilt für die in Bezug auf den Planaufhebungsanspruch von der Klägerin aufgeworfene Frage, ob die von der Klägerin begehrte Sperrung der Landebahn 07L für die wirbelschleppenträchtigen Luftfahrzeugmuster der Wirbelschleppenkategorie „Heavy“ und B 757 angesichts der Schwere des Eingriffs in die Rechtsposition der Beigeladenen entgegen der diesbezüglichen Feststellungen des Senats in dem Eilverfahren (Hess. VGH 9 B 1362/13.T u.a., juris Rn. 51) als verhältnismäßig anzusehen ist und ob der Beklagte mit Erlass des Planergänzungsbeschlusses vom 10. Mai 2013 der Meinung war, damit schon die „weitestgehende Vorsorge vor weiteren Sachschäden“ getroffen zu haben.
- 196 Auch die weiter von ihr aufgeworfene Frage, ob der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung ein erheblicher, gerichtlich nicht

überprüfbarer Beurteilungsspielraum für die Risikoabschätzung zuzubilligen ist, und ihr auch bei der in der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung anzustellenden Sicherheitsanalyse ein Funktionsvorbehalt zukommt, oder diese der vollen richterlichen Kontrolle auch dann unterliegen, wenn sie im Rahmen einer Fachplanung erstellt worden sind, ist in den Musterverfahren entschieden worden. Es wurde dort festgestellt, dass die Analyse der Sicherheitslage vorrangig der Planfeststellungsbehörde obliegt, und diese eigenverantwortlich den angemessenen Sicherheitsstandard zu bestimmen hat, um im Einzelfall Sicherheitsrisiken möglichst auszuschließen. Ferner wurde zugrunde gelegt, dass diese Sicherheitsanalyse eine Einschätzung denkbarer Ereignisse und hierauf bezogener Ereigniswahrscheinlichkeiten erfordert, die gerichtliche Kontrolle eingeschränkt ist und den Grundsätzen folgt, die für die Überprüfung fachplanerischer Prognosen gelten. Diese erstreckt sich demnach darauf, ob die Prognose auf der Grundlage fachwissenschaftlicher Maßstäbe methodengerecht erstellt wurde oder fehlerhaft, weil sie auf willkürlichen Annahmen oder offensichtlichen Unwahrscheinlichkeiten beruht, in sich widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht nachvollziehbar ist (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 1089).

- 197 Weiter wurde festgestellt, dass die diesbezüglichen Feststellungen Teil der Abwägung sind, für die keine normierten Voraussetzungen bestehen, da das Luftverkehrsrecht keinerlei Beurteilungsmaßstäbe für eine genaue Grenzziehung der gesellschaftlichen Toleranz gegenüber Schadensrisiken enthält, die vom Luftverkehr ausgehen. Ferner hat der 11. Senat entschieden, dass die Planfeststellungsbehörde zu Recht selbst diejenigen Erheblichkeits- und Akzeptanzkriterien definiert hat, die als Anhaltspunkte für die Beurteilung der Relevanz und gegebenenfalls Gewichtung der Risikobetroffenheiten dienen. Denn in Deutschland besteht demnach kein normiertes Konzept einer Risikobewertung für gefährliche Anlagen und ähnliche Einrichtungen - mit Ausnahme einzelner Bewertungen der Sicherheit von Eisenbahnanlagen und deren Einrichtungen, die hier aber als Teil der Ermittlungsergebnisse der Gutachter von der Planfeststellungsbehörde einbezogen wurden -, während das Gebot der Abwägung gleichwohl die Bewertung des Risikos für die öffentliche Sicherheit, die Ermittlung der Betroffenen und deren Gewichtung unter Beachtung der insgesamt vorhandenen

legislativen Vorgaben gebietet (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. - , Rn. 1100).

- 198 Dies wurde in den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts über die Revisionen bzw. Nichtzulassungsbeschwerden nicht beanstandet und mithin insoweit bestätigt (BVerwG, Beschluss vom 16.01.2013 - BVerwG 4 B 15.10 [Hess. VGH 11 C 305/08.T] - und Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8/09 u.a. [Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a.] -).
- 199 Für diesen Teilbeschluss ist es nach alledem auch unerheblich, ob - wie die Klägerin meint - das mit den Planergänzungsbeschlüssen von 2013 und 2014 installierte Dachklammerprogramm geeignet ist, die Gefahren abzuwehren, die die Wirbelschleppen durch den Abwurf von Ziegeln und anderen kleinteiligen Dachelementen hervorrufen, oder ob vielmehr eine Sperrung der Landebahn Nordwest für bestimmte schwere Flugzeuge vorgenommen werden müsste. Denn da den von Wirbelschleppen ausgehenden Risiken grundsätzlich mit in Nebenbestimmungen vorzusehenden Schutzvorkehrungen begegnet werden kann, bleibt auch diese Frage der Klärung in dem verbleibenden Verfahrensteil betreffend die diesbezüglichen Hilfsanträge der Klägerin vorbehalten (so auch Beschluss vom 29.07.2013 - Hess. VGH 9 B 1362/13.T -, juris Rn. 30). Daran ändert sich auch nichts, wenn sich - wie die Klägerin behauptet - sowohl die Prognose, dass das Dachklammerprogramm erfolgreich sein werde, als auch die in den vorangegangenen Eilverfahren geäußerte Erwartung des beschließenden Senats, die mit dem Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 verfügten Maßnahmen würden sogar zeitnah durchgeführt, in der Realität nicht bestätigt haben sollten. Denn auch die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde gehalten oder ermächtigt ist, durch ordnungspolizeiliche oder luftaufsichtsrechtliche Maßnahmen für die Durchführung der Dachklammerung durch die von der Nebenbestimmung Begünstigten zu sorgen (vgl. dazu Beschluss des Senats vom 29.07.2013 - Hess. VGH 9 B 1362/13.T -, juris Rn. 36 ff.), ist eine Frage der Regelbarkeit durch Schutzvorkehrungen in den diesbezüglichen Nebenbestimmungen zu dem Planfeststellungsbeschluss im Wege eines Planergänzungsverfahrens, berührt aber nicht die Ausgewogenheit der Gesamtplanung in Form eines Abwägungsfehlers, wie oben (IV.4.) schon ausführlich dargestellt wurde.
- 200 7. Entgegen der Auffassung der Klägerin wirft auch die von ihr in Bezug genommene Entscheidung des EuGH vom 7. November 2013 (C-72/12 - in der Rechtssache Altrip,

juris) für das vorliegende Verfahren keine neuen, in den Musterverfahren noch nicht angesprochenen Rechtsfragen auf, deren Beantwortung das in den entschiedenen Verfahren gefundene Ergebnis in Zweifel ziehen oder jedenfalls seine Übertragbarkeit als problematisch erscheinen lassen könnte. Wesentliche Besonderheiten rechtlicher Art i.S. von § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO, die vorliegend eine Entscheidung durch Beschluss ausschließen, hat die Klägerin nicht damit dargelegt, dass sie ihren (Plan-) Aufhebungsanspruch zusätzlich auf § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG stützt, sie unter Verweis auf die zuvor genannte Entscheidung des EuGH vom 7. November 2013 von der Anwendbarkeit des § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG auf den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 ausgeht und vorträgt, dass für das planfestgestellte Vorhaben zwar eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden sei, diese aber an durchgreifenden Fehlern leide, die in der Klagebegründung dargestellt worden seien und diese Defizite nicht behoben worden seien, so dass der Aufhebungstatbestand des § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG erfüllt sei.

- 201 Der EuGH hatte sich in der von der Klägerin zitierten Entscheidung vom 7. November 2013 mit den deutschen Regelungen zu befassen, die die Rechtsfolgen von Verfahrensfehlern bei der Umweltverträglichkeitsprüfung betreffen und zu überprüfen, ob diese den Vorgaben des Art. 10a der UVP-Richtlinie (Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten - 85/337/EWG -; heute: Art. 11 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.12.2011, ABI.EU 2012 Nr. L 26, S.1) genügen. In seiner Entscheidung ist der EuGH zu der Feststellung gelangt, dass Art. 10a der genannten Richtlinie dahin auszulegen ist, dass er die Mitgliedsstaaten daran hindert, die Anwendbarkeit der zur Umsetzung dieses Artikels ergangenen Vorschriften auf den Fall zu beschränken, dass die Rechtmäßigkeit einer Entscheidung aufgrund des Unterbleibens einer Umweltverträglichkeitsprüfung angefochten wird und nicht auf den Fall zu erstrecken, dass eine solche Prüfung zwar durchgeführt wurde, aber fehlerhaft war.
- 202 Die rechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG und dem von der Klägerin angesprochenen EuGH-Urteil vom 7. November 2013 in der Rechtssache Altrip vermögen das in den Musterverfahren gefundene Ergebnis nicht in Zweifel zu ziehen. Selbst wenn man mit der Klägerin davon ausgeht, dass sie unter

Berufung auf diese Entscheidung des EuGH nunmehr die Fehlerhaftigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung - UVP - rügen kann, weil bei einer Art. 10a der Richtlinie 85/337 Rechnung tragenden Auslegung des § 4 Abs. 1 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) nicht nur das Unterbleiben einer UVP von ihr gerügt werden kann, ergibt sich daraus entgegen der Ansicht der Klägerin keine wesentliche rechtliche oder tatsächliche Besonderheit ihres Verfahrens gegenüber den Musterverfahren. Denn es fehlt an Anhaltspunkten dafür, dass die durchgeführte UVP fehlerhaft war.

- 203 In dem Musterverfahren Hess. VGH 11 C 318/08.T (BUND / Land Hessen) ist die Umweltverträglichkeitsprüfung unter allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten (Gebietsschutz und Artenschutz) einer umfassenden Überprüfung unterzogen und vom 11. Senat des Hess. VGH in seinem Urteil vom 21. August 2009 als rechtsfehlerfrei betrachtet worden. Auch in den von einzelnen Kommunen und Bürgern anhängig gemachten Verfahren hat sich das Gericht in den Musterverfahrensentscheidungen (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a.-) mit dem dort gerügten Verfahrensfehler nach § 73 Abs. 6 VwVfG / § 9 Abs. 1 Satz 2 UVPG (Notwendigkeit eines zweiten Erörterungstermins) auseinandergesetzt und - bestätigt durch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 (BVerwG 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 23) - das Vorliegen eines solchen Verfahrensfehlers verneint. Desgleichen sind in Bezug auf die einzelnen von der Klägerin in ihrem Nachverfahren benannten Umweltauswirkungen des Flughafenausbaues wie Lärm, Luftschadstoffe, Wirbelschleppen und weitere Risiken des Luftverkehrs (insbesondere Vogelschlag) keine Verfahrensfehler nach den Vorschriften des UVPG und insbesondere keine Ermittlungsfehler festgestellt worden. So ist nach den Feststellungen des Urteils des Hess. VGH in den letztgenannten Musterverfahren die Fluglärmbelastung in dem gebotenen Umfang ordnungsgemäß ermittelt worden (s. Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 620 ff.), die Ermittlung der Luftschadstoffe ist rechtsfehlerfrei erfolgt (a.a.O., juris Rn. 936 ff.), das Gefährdungspotential durch Vogelschlag (a.a.O., juris Rn. 1151) sowie das der vor allem durch landende Luftfahrzeuge verursachten Wirbelschleppen sind fehlerfrei und mit nicht zu beanstandender Methodik ermittelt worden (a.a.O., juris Rn. 1197 ff.).

- 204 Schon aus diesen Gründen liegt das von der Klägerin vorgebrachte Ermittlungsdefizit nicht vor. Sie beruft sich dazu darauf, dass die Planfeststellungsbehörde sich nicht auf eine bloße Unterlagenprüfung und die Zusammenstellung des ihr vorgelegten Materials hätte beschränken dürfen, sondern die zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVPG von ihr selbst hätte erarbeitet werden müssen, und rügt, dies sei weder im Hinblick auf die Wirbelschleppenproblematik noch hinsichtlich der auf der Grundlage des Flugbetriebssystems prognostizierten Wirkung der abfliegenden Flugzeuge der Fall gewesen. Jedoch hat der 11. Senat in dem Musterverfahren eines Umweltverbandes hierzu festgestellt, dass in einem zweiten Prüfungsschritt diejenigen Varianten näher in den Blick genommen wurden, die die Kapazitätsanforderungen erfüllten, im Gutachten G 18 (Ordner 255 der Behördenakten des Planfeststellungsbeschlusses) die Gesamtfunktionalität der ausgewählten Variante Nordwest unter dem Gesichtspunkt untersucht wurde, ob die prognostizierte Verkehrslast auf den geplanten Flugbetriebsflächen in akzeptabler Qualität abgewickelt werden kann und auch unter Berücksichtigung durchschnittlich zu erwartender Verspätungen im geplanten Landbahnsystem die Gesamtfunktionalität des Flugbetriebssystems bei wertender Betrachtung bejaht werden konnte (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 318/08.T - , juris Rn. 504 ff.). Schließlich ist - wie oben (IV.5.1.) schon ausführlich dargestellt wurde - auch nicht feststellbar, dass das zugrunde gelegte Flugbetriebssystem undurchführbar ist. Ein aus einem diesbezüglichen Ermittlungsdefizit folgender, in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt lässt sich deshalb ebenso wenig feststellen wie wesentliche Besonderheiten des Verfahrens der Klägerin.
- 205 Ferner vermag die Klägerin mit der pauschal gehaltenen Behauptung, nur mit einer fehlenden eigenen Erarbeitung der Planfeststellungsbehörde sei zu erklären, dass bei der Darstellung bzw. Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkung „Wirbelschleppen“ das Wirbelschleppengutachten G 1 Anhang II.1 zugrunde gelegt worden sei, schon nicht den von ihr behaupteten Verfahrensfehler darzulegen. Daraus allein kann nicht auf eine fehlende eigene Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde geschlossen werden, und schließlich hat der 11. Senat in den Musterverfahren Feststellungen dazu getroffen und entschieden, dass die insoweit durch die Planfeststellungsbehörde vorgenommene Bewertung nicht zu beanstanden ist, wie ebenfalls oben (IV.4.1.) ausführlich dargestellt wird.

- 206 8. Die Klägerin vermag auch hinsichtlich der von ihr geltend gemachten Wertminderung ihrer Grundstücke keinen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt oder wesentliche Besonderheiten ihres Verfahrens aufzuzeigen, die eine von den Entscheidungen in den Musterverfahren abweichende Entscheidung bedingen könnten. In den Musterverfahren wurde auch unter Berücksichtigung des Vorbringens der Klägerin abschließend und auf ausreichender Tatsachengrundlage entschieden (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1225 ff.).
- 207 Soweit die Klägerin in ihrem Nachverfahren vorträgt, der Hessische Verwaltungsgerichtshof sei in der vorgenannten Entscheidung in unzutreffender, bereits gegen deutsches Fachplanungsrecht (§ 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG) verstoßender Rechtsauffassung davon ausgegangen, dass die Grundstückswertminderungen keinen eigenständigen, gegen das Vorhaben sprechenden Belang darstellten, der in die Abwägung einbezogen werden müsse, wird damit keine wesentliche rechtliche Besonderheit des vorliegenden Verfahrens aufgezeigt, die in den Musterverfahren noch nicht entschieden worden wäre und deren Beantwortung das in den Musterverfahren gefundene Ergebnis in Zweifel ziehen oder jedenfalls seine Übertragbarkeit als problematisch erscheinen lassen könnte. Vielmehr stellt sich das Vorbringen insoweit als Urteilskritik ohne neuen rechtlichen Ansatz dar.
- 208 Inwieweit Grundstückswertminderungen in rechtlich zutreffender Weise Eingang in die planerische Abwägung gefunden haben, ist in den Musterverfahrensentscheidungen ausführlich abgehandelt worden. Die rechtlichen Maßstäbe dazu sind vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt worden und ihre Anwendung auf die Fälle der Musterverfahren ist ohne revisionsgerichtliche Beanstandung geblieben. Es wurde dazu festgestellt, dass die Belange der Kläger (der Musterverfahren) auch in Ansehung der aus den Lärm- und sonstigen Wirkungen des Vorhabens folgenden Wertminderung ihres Grundeigentums in die planerische Abwägung eingestellt worden sind, indem die Planfeststellungsbehörde festgestellt hat, dem Aspekt des Wertverlustes infolge der Fluglärmbelastung (und sonstiger Immissionen) im Rahmen der planerischen Abwägung komme keine „eigenständige“ Bedeutung gegenüber der Abwägung der Lärm- und sonstigen Immissionsbelastungen „in natura“ zu. Mit ihrer Entscheidung, dass dem Aspekt des Wertverlustes gegenüber der tatsächlichen Immissionsbelastung kein eigenständiges, zu einer Entschädigungsregelung führendes Gewicht zukomme,

habe die Planfeststellungsbehörde diesen Gesichtspunkt in die planerische Abwägung einbezogen. Die Planfeststellungsbehörde habe in der Sache auch zu Recht eventuelle Wertminderungen durch flughafenbedingte Attraktivitätsverluste als unerheblich betrachtet, denn ob die Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke wesentlich sind oder nicht, beurteile sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren, sozusagen „in natura“ gegebenen Beeinträchtigungen, die durch die Planungsentscheidung zugelassen werden. Der Verkehrswert sei nur ein von vielen Faktoren abhängiger Indikator für die Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst werde, begründe die Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich, denn kein Grundeigentümer könne auf einen unveränderten Fortbestand des vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Da eine Minderung der Wirtschaftlichkeit grundsätzlich ebenso hinzunehmen ist, wie die Verschlechterung der Verwertungsaussichten, werde die Grenze zur Abwägungsdisproportionalität erst dann erreicht, wenn Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1225 ff.). Das Eigentum dürfe in seinem Wert nicht so weit gemindert werden, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bleibe. Eine derartige Wertminderung sei aber nicht substantiiert dargelegt worden (a.a.O., juris Rn. 1233). Nach allem könne unter dem Aspekt des Wertverlustes kein Abwägungsfehler festgestellt werden.

- 209 Auf dieses Ergebnis der Musterverfahren mit der dazu abgegebenen Begründung kann die Klägerin des vorliegenden Verfahrens verwiesen werden. Weder ist von ihr mit ihrem Hinweis auf das deutsche Fachplanungsrecht (§ 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG) eine wesentliche rechtliche Besonderheit aufgezeigt worden, die in den Musterverfahren noch nicht abgehandelt worden wäre, noch ist in Bezug auf die Grundstücke der Klägerin eine tatsächliche Besonderheit im Vergleich zu den Musterverfahren dargelegt oder erkennbar.
- 210 Mit ihrer Rüge, die Ausführungen in den Entscheidungen der Musterverfahren überzeugten nicht, genügt die Klägerin schon nicht den Anforderungen des § 93a VwGO, einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt oder



wesentliche Besonderheiten ihres Verfahrens darzulegen. Ihre diesbezüglichen Ausführungen zu Inhalt und Umfang des Abwägungsgebots und Art. 14 GG erschöpfen sich in einer hier nicht maßgeblichen Urteilskritik.

- 211 Soweit sie die europarechtliche Frage aufwirft, ob Wertminderungen von Grundstücken, die unmittelbar auf Umweltauswirkungen eines Vorhabens zurückzuführen sind, im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt und damit Teil des Abwägungsmaterials werden müssen, trifft es zwar zu, dass dies in den Musterverfahren nicht behandelt worden ist. Auch daraus vermag sie jedoch keine wesentliche Besonderheit rechtlicher Art, die das vorliegende Verfahren gegenüber den Musterverfahren aufwiese, herzuleiten. Die Klägerin verweist in diesem Zusammenhang (Bl. XXVIII/04903 GA) auf ein zur Auslegung des Art. 3 der Richtlinie 85/357/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Objekten i.d.F. der Richtlinie 97/11/EG und 2003/35/EG - UVP-RL - ergangenes Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 14. März 2013 in der Rechtssache C-420/11 (Leth gegen Republik Österreich und Land Niederösterreich; juris) und gelangt zu dem Ergebnis, dass nach den Grundsätzen dieser Entscheidung die Wertminderung der Grundstücke der Klägerin sowie aller anderen, nach zigtausenden zählenden, vom Vorhaben betroffenen Grundstücke im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hätte berücksichtigt und Teil des Abwägungsmaterials werden müssen. Eine solche Ermittlung der von dem Vorhaben zu erwartenden Grundstückswertverluste sei durch den Beklagten nicht erfolgt. Der Ermittlungsausfall sei offensichtlich und habe auch Einfluss auf das Abwägungsergebnis gehabt, da die konkrete Möglichkeit, dass der Beklagte eine andere, der Klägerin günstigere Entscheidung getroffen hätte, gegeben sei.
- 212 Die Klägerin zeigt damit jedoch keinen rechtlichen Aspekt im vorliegenden Verfahren auf, der das in den Musterverfahren gefundene Ergebnis als zweifelhaft erscheinen ließe. Sie misst der zitierten Entscheidung des EuGH vom 14. März 2013 in der Rechtssache C-420/11 eine rechtliche Bedeutung bei, die dieser so nicht zu entnehmen ist. Der EuGH hat in seiner Entscheidung festgestellt, dass Art. 3 der UVP-Richtlinie dahin auszulegen ist, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Artikel die Bewertung der Auswirkungen des fraglichen Projekts auf den Wert von Sachgütern nicht einschließt. Er hat dies damit begründet (a.a.O., Rn. 27), dass eine Ausweitung

der Umweltverträglichkeitsprüfung auf den Vermögenswert von Sachgütern nicht aus dem Wortlaut von Art. 3 abgeleitet werden kann und auch nicht dem Zweck der UVP-Richtlinie entspräche. Es seien daher nur diejenigen Auswirkungen auf Sachgüter zu berücksichtigen, die ihrer Natur nach auch Folgen für die Umwelt haben könnten. Somit sei eine nach Art. 3 dieser Richtlinie durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung eine Prüfung, die die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen von Lärm auf den Menschen bei der Nutzung einer Liegenschaft, die von einem Projekt wie dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden betroffen ist, identifiziert, beschreibt und bewertet; die Bewertung der Auswirkungen auf den Wert von Sachgütern sei nicht eingeschlossen (EuGH, Urteil vom 14.03.2013 - C-420/11 -, juris Rn. 29, 30).

- 213 Nur diese Feststellungen des EuGH beziehen sich auf den Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung, während sich der EuGH in der weiteren Entscheidungsbegründung (a.a.O., ab Rn. 31 ff.) damit auseinandersetzt, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Unterlassung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unter Verletzung der Anforderungen der UVP-Richtlinie einem Einzelnen einen Anspruch auf Ersatz des Vermögensschadens verleihen kann, der durch die Minderung des Werts seiner Sachgüter entstanden ist. Dabei nimmt der EuGH zum Schutzzweck der hier in Rede stehenden Richtlinie Stellung, zum nationalen Haftungsrecht, zum Entschädigungsanspruch auf der Grundlage des Unionsrechts und schließlich noch zur Frage des unmittelbaren Kausalzusammenhangs. Die Feststellungen des EuGH zu den genannten rechtlichen Fragestellungen beziehen sich mithin allesamt auf den Ersatz von Vermögensschäden in der Fallkonstellation einer unterbliebenen Umweltverträglichkeitsprüfung und damit auf Fragestellungen, die für das vorliegende, auf Planaufhebung gerichtete Verfahren nicht erheblich sind. Weder ist in Bezug auf das vorliegende Verfahren - wie oben (IV.7.) bereits dargelegt - von einer unterlassenen (oder fehlerbehafteten) Umweltverträglichkeitsprüfung auszugehen, noch geht es hier um daraus abgeleitete Schadensersatzansprüche. Zu den vom EuGH in letztgenanntem rechtlichen Zusammenhang angeführten Entscheidungsgründen gehört insbesondere auch die von der Klägerin als maßgeblich erachtete und besonders herausgestellte Feststellung des EuGH, dass Vermögensschäden vom Schutzzweck der Richtlinie 85/337 umfasst seien, soweit sie unmittelbare wirtschaftliche Folgen der Auswirkungen eines öffentlichen oder privaten Projekts auf die Umwelt seien.

- 214 Nach den dargestellten Grundsätzen der zitierten EuGH-Entscheidung mussten daher mangels rechtlicher Erheblichkeit der Auswirkungen des hier in Rede stehenden Vorhabens auf den Vermögenswert von Sachgütern für das Prüfprogramm der Umweltverträglichkeitsprüfung die Minderungen des Wertes aller Grundstücke, die durch die Auswirkungen des Vorhabens unmittelbar betroffen werden, nicht im Einzelnen ermittelt und Teil des Abwägungsprogramms werden. In Bezug auf die angesprochenen Vermögenswertminderungen scheiden folgerichtig auch vernünftige Zweifel an den entscheidungserheblichen Sachumständen aus.
- 215 Unbeachtlich ist deshalb auch, dass sich die Minderung des Vermögenswertes der Grundstücke der Klägerin als die unmittelbare wirtschaftliche Folge der Auswirkungen darstellt, die das planfestgestellte Vorhaben auf die Umwelt hat. Mit ihrem Vorbringen, der Beklagte habe die zu erwartenden Grundstückswertverluste nicht ermittelt, geht die Klägerin angesichts der oben dargestellten Feststellungen in den Musterverfahren schon deshalb fehl, da diese Ermittlung nach der in den Musterverfahrensentscheidungen bestätigten Wertung der Planfeststellungsbehörde zu Recht unterblieben ist. An diesem Ergebnis vermag auch das von der Klägerin vorgelegte Gutachten (Prof. Dr. Wolfgang Hagedorn, Flugverkehrsbedingte Grundstückspreisdifferenzen in Ortsteilen der Stadt Flörsheim, Januar 2013, Anlage K 31 der Klägerin, Bl. XXXI/05163 ff. GA) nichts zu ändern.
- 216 **V. Hilfsanträge**
- 217 Die Klägerin hat auch in Bezug auf die von ihr hilfsweise gestellten Anträge einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt oder wesentliche Besonderheiten ihres Verfahrens, die an einer Übertragung der dort getroffenen Feststellungen und Entscheidungen hindern, nicht darzulegen vermocht.
- 218 1. Für ihren Hilfsantrag zu Ziffer I.1.2. (Feststellung der Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses) sowie den auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts gerichteten Hilfsantrag zu Ziffer I.5., soweit dieser auf die Anträge zu Ziffer I.1.1. (Planaufhebung) und I.1.2. bezogen ist, ergibt sich dies im Einzelnen schon aus den oben zu IV. dargestellten Gründen, auf diese Ausführungen kann insoweit Bezug genommen werden.

- 219 2. Hinsichtlich ihrer hier zu bescheidenden weiteren Hilfsanträge, die auf Betriebsbeschränkungen für den Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr; Ziffer I.2.2.) sowie auf Verpflichtung des Beklagten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für den Tag unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden (Ziffer I.2.4., soweit dieser sich auf die Hilfsanträge Ziffer I.2.2. bezieht) gerichtet sind, wurde in den Urteilen der Musterverfahren abschließend und auf ausreichender Tatsachengrundlage entschieden (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 575 ff.).
- 220 Der 11. Senat hat in den Musterverfahren dazu festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde zu Recht die Lärmschutzbelange auf der Grundlage des Fluglärmschutzgesetzes ermittelt und bewertet hat (a.a.O., juris Rn. 618) und die Ergebnisse rechtlich nicht zu beanstanden sind (a.a.O., juris Rn. 621 ff.). Demnach ist nicht erkennbar, dass in Bezug auf das Lärmschutzkonzept für den Tag abwägungserhebliche Aspekte außer Acht gelassen, Belange fehlerhaft bewertet oder die widerstreitenden Interessen in einer Weise zueinander in Relation gesetzt wurden, die außer Verhältnis zu deren objektivem Gewicht steht (a.a.O., juris Rn. 792 ff.). Ferner wurde entschieden, dass sich aus dem Fluglärmschutzgesetz weitreichende Vorgaben für die Bewertung der Lärmschutzbelange im Planfeststellungsverfahren ergeben und infolgedessen für Grundstücke, die in der Nacht-Schutzzone oder der Tag-Schutzzone 1 liegen, weil sie einem unzumutbaren Fluglärm ausgesetzt sein werden, unter weiteren Voraussetzungen ein Anspruch auf Gewährung passiven Schallschutzes zur Verfügung steht, der im Falle der Tag-Schutzzone 1 zusätzlich auf Entschädigung gerichtet ist, weil der Außenbereich nur noch eingeschränkt nutzbar ist, und dass das Fluglärmschutzgesetz als abschließende Regelung weitergehende Ansprüche ausschließt (a.a.O., juris Rn. 795). Weiter wurde ausgeführt, dass dies auch für Fluglärmbelastungen unterhalb der Schwelle der fachplanerischen Zumutbarkeit gilt (a.a.O., juris Rn. 796) und es für die fachplanerische Bewertung der Lärmschutzbelange auch nicht auf die individuelle - beispielsweise gesundheitliche - Situation der Betroffenen ankommt (a.a.O., juris Rn. 797). Da nach den in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen, die insoweit durch die Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt wurden, von den Grenzwerten des § 2 Abs. 2 FLärmSchG alle Schutzziele abgedeckt werden, die in der Lärmmedizin diskutiert wurden, und dem dort gefolgten stark pauschalierenden Ansatz zufolge

schutzbedürftige Einrichtungen - mit Ausnahme der in der Tagschutzzone 2 gelegenen - in Bezug auf Ausgleichsansprüche und demgemäß der Zumutbarkeit von Lärm so behandelt werden wie Wohnungen (a.a.O., juris Rn. 798 f.), wurden alle Sachanträge der dortigen Kläger als unbegründet abgewiesen, die an niedrigere als in § 2 Abs. 2 FLärmSchG definierte Grenzwerte anknüpften (a.a.O., juris Rn. 800).

- 221 Weiter wurde festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde zu Recht die Zahl der jeweils betroffenen Menschen und Einrichtungen als Anhaltswerte in die planerische Abwägung einbezogen hat, da die Ermittlung genauer Zahlen weder möglich noch notwendig ist (a.a.O., juris Rn. 808). Außerdem hat der 11. Senat in den Musterverfahren entschieden, dass auf weitere Betriebsbeschränkungen gerichtete Anträge, etwa durch konkrete Anordnungen für die Nutzung der Start- und Landebahnen zur Entlastung bestimmter Gebiete, keinen Erfolg haben können, da dem Planungsträger bei dem Interessenwiderstreit zwischen dem Schutz wenig belasteter Gebiete auf der einen und dem Prinzip der möglichst gleichmäßigen Verteilung des Lärms auf der anderen Seite ein weiter Ermessensspielraum offensteht, der in dem Planfeststellungsbeschluss nicht überschritten worden ist (a.a.O., juris Rn. 838 ff.).
- 222 Soweit die Klägerin sich demgegenüber darauf beruft, der Planfeststellungsbeschluss sei grob abwägungsfehlerhaft, weil nicht erkannt worden sei, dass der vorhabenbedingte Fluglärm Menschenleben koste, und zur Begründung die Weiterentwicklung der lärmmedizinischen Erkenntnisse anführt, ist schon oben (IV.5.2.) dargestellt worden, dass eine evidente Untragbarkeit der im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Grenzwerte nicht erkennbar und infolgedessen weder ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten des Verfahrens der Klägerin feststellbar sind.
- 223 3. Auch in Bezug auf die weiteren hilfsweise gestellten Anträge
- auf Verpflichtung des Beklagten zur Anordnung von Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sowie von Entschädigungen für Außenbereichsbeeinträchtigungen (Hilfsantrag Ziffer I.3.),
  - den Planfeststellungsbeschluss um die Anordnung einer Entschädigungszahlung für den Fall zu ergänzen, dass passiver Schallschutz untunlich ist (Ziffer I.4.),

- den Beklagten zur Entscheidung über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu verpflichten (Ziffer I.5.), soweit dieser auf die Hilfsanträge bezogen ist, mit denen Flugbetriebsbeschränkungen am Tag, passiver Schallschutz und die Anordnung einer Entschädigungszahlung für Außenbereichsbeeinträchtigungen oder soweit passiver Schallschutz untunlich ist (Ziffer I.2.2., I.3., I.4.), begehrt werden,

- sowie auf den unter Ziffer II. hilfswise zu dem Antrag auf Planaufhebung (Ziffer I.1.) gestellten Antrag, den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen nach pflichtgemäßem Ermessen des Beklagten zu ergänzen, die sicherstellen, dass auf den der Betreuung der Kinder gewidmeten Freiflächen der klägerischen Kinderbetreuungseinrichtungen keine höheren Einzelschallpegel als 70 dB(A) auftreten und der für die 6 verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 57 dB(A) nicht überschreitet,

sind weder ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten des Verfahrens der Klägerin aufgezeigt worden.

- 224 In den Musterverfahren wurde dazu festgestellt, dass infolge des damals neuen Fluglärmschutzgesetzes die Gewährung baulichen Schallschutzes und die Gewährung einer Entschädigung wegen Einschränkungen der Nutzung der Außenwohnbereiche nicht mehr in dem Planfeststellungsbeschluss selbst zu regeln ist, die Planfeststellungsbehörde die Betroffenen insoweit zu Recht auf ein dem Planfeststellungsverfahren nachfolgendes besonderes Verwaltungsverfahren nach den §§ 10 i.V.m. 13 Abs. 1 Satz 1 FLärmSchG verwiesen hat und schon aus diesem verfahrensrechtlichen Grund Ansprüche, die auf Anordnung passiven Schallschutzes oder auf Festsetzung einer Entschädigung wegen Einschränkung der Nutzung des Außenwohnbereichs gerichtet sind, unbegründet sind, soweit sie auf Belastungen durch den Fluglärm gestützt werden (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 602).
- 225 Des Weiteren wurde festgestellt, dass der Gesetzgeber mit der Festlegung der Grenzwerte Planfeststellungsbehörden und Gerichte weitgehend von der bisher gebotenen intensiven Auseinandersetzung mit der Lärmwirkungsforschung entbunden hat, die lärmmedizinischen Erkenntnisse weiterhin bedeutsam für die Überprüfung und gegebenenfalls die Fortschreibung der Grenzwerte durch den Gesetzgeber (vgl. § 2

Abs. 3 FLärmSchG) sind, und sie unter besonderen Voraussetzungen auch im Einzelfall Bedeutung bei der abwägenden Entscheidung über einzelne Betriebsregelungen oder der Ermittlung atypischer Situationen erlangen können. Soweit die Werte des § 2 Abs. 2 FLärmSchG aber nicht überschritten werden, können Lärmbetroffene Ansprüche auf baulichen Schallschutz oder Entschädigung unter Berufung auf anderweitige Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung demnach nicht mehr mit Erfolg geltend machen (a.a.O., juris Rn. 609).

- 226 Die pauschalierende Wirkung der Definition der Grenzwerte schließt es den in den Musterverfahren getroffenen und insoweit durch das Bundesverwaltungsgericht bestätigten Feststellungen zufolge auch aus, entsprechende Ansprüche in Bezug auf einzelne Schutzziele, zum Beispiel auf möglichst ungestörte Kommunikation, durchsetzen zu können. Dieses Ziel ist den Feststellungen des 11. Senats zufolge nach der Systematik des Gesetzes durch den Wert von 60 dB(A) für die Tag-Schutzzone 1 abgedeckt und die Entscheidung, dass die Belästigung durch Fluglärm am Tag erst ab diesem Wert erheblich ist, lässt sich demnach nicht unter Hinweis auf lärmmedizinische Studien und daran anknüpfende gutachterliche Stellungnahmen von Sachbeiständen in Frage stellen (a.a.O., juris Rn. 609).
- 227 In den Urteilen des 11. Senats wurden außerdem umfängliche Feststellungen dazu getroffen (a.a.O., juris Rn. 614 ff.), dass, soweit Grundstücke in der Nacht-Schutzzone oder der Tag-Schutzzone 1 liegen, weil sie einem unzumutbaren Fluglärm ausgesetzt sein werden, den Eigentümern demnach unter weiteren Voraussetzungen ein Anspruch auf Gewährung passiven Schallschutzes zusteht, der im Falle der Tag-Schutzzone 1 zusätzlich auf Entschädigung gerichtet ist, weil der Außenbereich nur noch eingeschränkt nutzbar ist. Weiter wurde festgestellt, dass das FluglärmSchutzgesetz nach alledem als abschließende Regelung weitergehende Ansprüche, zum Beispiel wegen eines eventuellen Wertverlustes der Immobilie, ausschließt (a.a.O., juris Rn. 795), und entsprechendes für Fluglärmbelastungen unterhalb der Schwelle der fachplanerischen Zumutbarkeit gilt. Demnach müssen nach der Systematik des FluglärmSchutzgesetzes zumutbare Lärmbelastungen von den Betroffenen ohne Anspruch auf baulichen Schallschutz oder Entschädigungsleistungen hingenommen werden. Eine atypische, von dem FluglärmSchutzgesetz nicht erfasste Situation, in der auch unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle passiver Schallschutz zu gewähren sein

könnte, ist weder bezüglich der gesamten Umgebung des Flughafens Frankfurt Main noch hinsichtlich einzelner Kommunen oder einzelner Baugebiete festgestellt worden. Eine atypische Betroffenheit ist demnach weder aus der hohen Zahl von Flugbewegungen herzuleiten, noch kommt es für die fachplanerische Bewertung der Lärmschutzbelange auf die individuelle Situation der Betroffenen an (a.a.O., juris Rn. 796).

- 228 Demzufolge sind in den Musterverfahren alle Sachanträge der dortigen Kläger als unbegründet abgewiesen worden, die daran anknüpfen, dass - allgemein, für bestimmte Personengruppen oder für bestimmte Einrichtungen - niedrigere als die in § 2 Abs. 2 FLärmSchG definierten Grenzwerte für die Nacht-Schutzzone und die Tag-Schutzzone 1 eingehalten werden sollen, und zwar unabhängig davon, ob der Antrag auf Aufhebung oder Ergänzung des festgestellten Plans gerichtet war, und auch unabhängig davon, ob ein Ergänzungsantrag auf weitergehenden aktiven Schallschutz, etwa in der Gestalt von strengeren Betriebsbeschränkungen, oder weitergehenden passiven Schallschutz oder auf Entschädigungsleistungen gerichtet war. Denn den dortigen Feststellungen des 11. Senats zufolge scheitern die zuletzt genannten Ergänzungsansprüche schon allein daran, dass über sie in einem der Planfeststellung nachfolgenden besonderen Verfahren zu entscheiden ist. Sachvortrag zu der Angemessenheit der Grenzwerte, zu den lärmmedizinischen Schutzziele im Einzelnen sowie zu der Schutzbedürftigkeit von Personen, Anlagen und Einrichtungen wie die zu diesen Themen vorgelegten Beiträge der lärmmedizinischen Beistände der Kläger sind aus diesen Gründen als rechtlich unerheblich bewertet worden (a.a.O., juris Rn. 800). Dies gilt auch für die von der Klägerin angeführten Freiflächen von Kinderbetreuungseinrichtungen.
- 229 Mit ihrem Vorbringen vermag die Klägerin nicht aufzuzeigen, dass die in den Musterverfahren daraufhin getroffenen Entscheidungen nicht auf ihr Verfahren übertragbar sind. Soweit sie sich demgegenüber auf neue Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung beruft, wurde schon oben (IV. 5.2. und 5.3.) dargestellt, dass sich die Festlegungen des Fluglärmschutzgesetzes nicht als evident untragbar erweisen und mithin weder ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten des Verfahrens der Klägerin festgestellt werden können.
- 230 Das Gleiche gilt für die Hilfsanträge, mit denen eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um die Anordnung zur Zahlung einer Entschädigung in



Geld an die Klägerin für den Fall verlangt wird, dass passiver Schallschutz nach den Ziffer 3.1.1. bis 3.1.6. untunlich ist (Klageantrag Ziffer I.4.), und für die Hilfsanträge, mit denen die Verpflichtung des Beklagten begehrt wird, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu entscheiden (Klageantrag Ziffer I.5.), soweit dieser auf die auf Betriebsbeschränkungen für den Tag, passiven Schallschutz bzw. Entschädigungszahlungen wegen Außenbereichsbeeinträchtigungen oder untunlichen Schallschutzes gerichteten Hilfsanträge bezogen gestellt wurde.

- 231 4. Auch in Bezug auf den mit Schriftsatz der Klägerin vom 9. März 2015 gestellten Hilfsantrag, mit dem die Klägerin sinngemäß die Verpflichtung des Beklagten zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 um eine Nebenbestimmung des Inhalts begehrt, dass die diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Befreiung des Gebiets der Stadt Flörsheim am Main von dem Lärm der bei Betriebsrichtung 25 von den Bahnen des Flughafens Frankfurt Main abfliegenden Luftfahrzeuge zu den tragenden Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses gehört (Ziffer IV.), vermag die Klägerin weder einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten ihres Verfahrens aufzuzeigen.
- 232 Entgegen der Ansicht der Klägerin hat auch der dieser Antragstellung zugrunde liegende Sachverhalt den Entscheidungen in den Musterverfahren zugrunde gelegen und lässt deshalb die Übertragung auf ihr Verfahren nicht als problematisch erscheinen. Denn der Sache nach begehrt die Klägerin damit eine weitgehende Betriebsbeschränkung, nämlich die vollständige Befreiung ihres Stadtgebiets vom Lärm abfliegender Luftfahrzeuge bei Betriebsrichtung 25. Sie beruft sich dazu offenbar auf das dem Lärmschutzkonzept zugrunde liegende Flugbetriebssystem, das - wie die Klägerin in anderem Zusammenhang vorbringt - mit der Konzeption der „Südumfliegung“ für die westlich der Start- und Landebahnen gelegenen Gemeinden ihrer Ansicht nach eine weitere Zunahme des Fluglärms verhindern soll. Über das Lärmschutzkonzept ist jedoch auch in Bezug auf das der Lärmbewertung und -ermittlung zugrunde gelegte Flugbetriebssystem mit den Entscheidungen in den Musterverfahren abschließend entschieden worden (siehe oben IV.5.). Der 11. Senat hat - wie oben (IV.5.1.) schon ausführlich dargestellt wird - dazu festgestellt, dass diese

Verlagerung der Abflüge von den Nordwest- auf die Südwestrouten von der DFS mit der Erwägung begründet wurde, der Raum westlich der neuen Landebahn Nordwest solle von Abflügen von den Parallelbahnen freigehalten werden, um die Fehlanflugverfahren für die Nordwestbahn bei Betriebsrichtung 25 zu gewährleisten (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., juris Rn. 640). Für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses kommt es den Feststellungen in dem Musterverfahrensurteil zufolge nicht darauf an, ob Fehlanflugverfahren auch möglich sein können, wenn gleichzeitig die Nordwestrouten durch Abflüge von der (damaligen) Parallelbahn 25R belegt sind (a.a.O., juris Rn. 640). Auf dieser Grundlage ist auch das Lärmschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses als rechtlich nicht zu beanstanden bewertet worden (a.a.O., juris Rn. 643 ff.), ohne dass dabei die Erwägung als tragend angesehen worden ist, das Stadtgebiet der Klägerin sei von dem Lärm der bei Betriebsrichtung 25 von den Start- und Landebahnen abfliegenden Flugzeuge (vollständig) zu befreien (vgl. auch oben IV.1.).

- 233 Mit ihrem Vorbringen, dieser Hilfsantrag sei nicht Gegenstand der Musterverfahren gewesen, diesem sei erst mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 31. Juli 2012 (gemeint ist wohl BVerwG 4 A 7001/11 u.a., juris) „der Weg geebnet“ worden, wird die Klägerin schon nicht den Darlegungsanforderungen des § 93a VwGO gerecht. Denn es lässt sich nicht erkennen, inwieweit sich aus den darin für den Flughafen Berlin-Brandenburg aufgestellten Grundsätzen über die der dortigen Planfeststellung zugrunde gelegte Grobplanung von Flugverfahren ein in den Musterverfahren über die oben dargestellten Feststellungen hinausgehender, ungeklärt gebliebener Sachverhalt und/oder wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens ergeben können.
- 234 **VI. Nebenentscheidungen**
- 235 Die Entscheidung über die Kosten des Verfahrens bleibt der Schlussentscheidung in dem Verfahren vorbehalten, § 110 VwGO (vgl. Kopp/Schenke, VwGO-Kommentar, § 110 Rn. 9).
- 236 Die Entscheidung über die Nichtzulassung der Revision folgt aus § 132 VwGO. Gründe für die Zulassung der Revision liegen nicht vor, weil die sich hier stellenden Fragen der Anwendung des § 93a VwGO sowie des § 110 VwGO in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geklärt sind, wie sich aus den dazu zitierten

Entscheidungen ergibt, und es sich im Übrigen um einen Einzelfall handelt, der keinen weitergehenden, grundsätzlichen Klärungsbedarf aufwirft.

## VII. Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung angefochten werden. Die Beschwerde ist bei dem

Hessischen Verwaltungsgerichtshof

Brüder-Grimm-Platz 1

34117 Kassel

einzu legen. Die Beschwerde muss die Entscheidung bezeichnen, die angefochten werden soll.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach der Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist bei dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof einzureichen. In der Begründung muss entweder

- die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt werden oder
- die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts bezeichnet werden, wenn geltend gemacht wird, von ihr werde in der in dem vorliegenden Verfahren ergangenen Entscheidung abgewichen und die Entscheidung beruhe auf dieser Abweichung, oder
- ein Verfahrensmangel bezeichnet werden, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof und dem Bundesverwaltungsgericht besteht gemäß § 67 Abs. 4 VwGO Vertretungszwang. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird.

Bei dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof können elektronische Dokumente nach Maßgabe der Verordnung der Landesregierung über den elektronischen Rechtsverkehr bei hessischen Gerichten und Staatsanwaltschaften vom 26. Oktober 2007 (GVBl. I, S. 699) eingereicht werden. Auf die Notwendigkeit der qualifizierten digitalen Signatur bei Dokumenten, die einem schriftlich zu unterzeichnenden Schriftstück gleichstehen, wird hingewiesen (§ 55a Abs. 1 Satz 3 VwGO).

Thürmer

Heuser

Dr. Dieterich

Bohn

Roth