

**Stellungnahme zur Auswahl von Musterklagen im
Verwaltungsstreitverfahren
Kläger aus Darmstadt ./Land Hessen**

Zu der vom Senat beabsichtigten Auswahl von Musterkläger wird wie folgt Stellung genommen:

Bezugnehmend auf unseren Schriftsatz vom 22.07.2008 halten wir auch weiterhin an der Auffassung fest, dass die anhängigen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht dem Anwendungsbereich des § 93 a VwGO unterliegen (vgl. dort S. 2). Deutlich wird dies nun mit der vom Senat beabsichtigten Auswahl von Musterklägern. Aus der Sicht der Kläger sind diese Klageverfahren im Sinne des § 93 a VwGO nicht geeignet, um die in dieser Klage aufgeworfenen Rechtsfragen zu klären.

Der Senat orientiert sich nahezu ausschließlich an dem Kriterium „Verfahrensbeschleunigung“. Eben dieses Kriterium kann und soll bei der Auswahl von Musterverfahren keine Rolle spielen. Der Gesetzgeber wollte den Gerichten eine Möglichkeit der vereinfachten Verfahrensweise in Masseverfahren zur Verfügung stellen. Jedoch ist mit dieser Möglichkeit nicht gleichzeitig verbunden, dass hierdurch eine Verfahrensbeschleunigung erreicht werden kann. Denn die zeitliche Dauer einer Klage hängt maßgeblich von den inhaltlich zu bewältigenden Fragestellungen ab und nicht davon, ob es eine Vielzahl von Klägern oder einer Vielzahl von Anwälten gibt. Auch ohne das Instrumentarium des § 93 a VwGO kann durch die Gerichte eine effektive und zügige Verfahrensgestaltung erreicht werden. Auf völliges Unverständnis bei den Klägern ist die Formulierung des Senates gestoßen, dass bei einer möglichen Verzögerung in der Vorbereitung der mündlichen Verhandlung oder sogar noch während der mündlichen Verhandlung eine weitere Reduzierung der Kläger und/oder Anwälte vorbehalten bleibt.

Hilfsweise wird vorgetragen, dass selbst dann, wenn man der Auffassung des Senates folgt, dass eine Musterklageauswahl gem. § 93 a VwGO im Ermessen des Ge-

richts steht, muss der Senat seiner Ermessensentscheidung sachliche Kriterien, die sich aufgrund des Prozessstoffes ergeben, zugrunde legen. Solche werden weder vom Senat genannt noch sind diese für die Kläger erkennbar. Letztendlich erscheint nur unter den Kriterien, die im Schriftsatz vom 22.07.2008, S. 3 Ziffer 4 und 5 aufgeführt sind, eine Ermessensentscheidung durch das Gericht möglich. Auch die in dem vom Senat auf Seite 3 seines Anhörungsschreibens zitierten Ausführungen des Vorsitzenden Richters des 4. Senates geben keine sachlichen Kriterien her, die einer Ermessensausübung zugrunde gelegt werden könnten. Im Übrigen wird um Hinweis gebeten, woher dieses Zitat stammt, da trotz Recherche eine entsprechende Fundstelle in einer Entscheidung des 4. Senates des Bundesverwaltungsgerichts nicht gefunden werden konnte. Sollte es sich um Äußerungen des (ehemaligen) Vorsitzenden des 4. Senates außerhalb einer gerichtlichen Entscheidung handeln, stellen sie lediglich eine Rechtsauffassung dar und nicht etwa einen höchstrichterlichen Rechtssatz, der – soweit er für den hier zu entscheidenden Fall einschlägig wäre - zu befolgen wäre.

Der Senat beabsichtigt nicht, die Kläger oder einen der Kläger als Musterkläger zuzulassen.

Dem Senat gehe es darum, anhand von Musterverfahren möglichst viele der insgesamt aufgeworfenen Fragen beantworten zu können. Hierfür seien „typische Betroffenheiten“ ausschlaggebend, die vor allem durch kommunale Liegenschaften abgedeckt werden würden. Wird dieser Gesichtspunkt auf die hiesigen Kläger übertragen, so müsste wenigstens eine Klage aus Darmstadt als Musterverfahren zugelassen werden. Denn zum einen soll durch mindestens einen Kläger die typische Betroffenheit der gebündelten Abflugroute über Darmstadt bei der Auswahl von Musterklagen abgebildet werden. Da der Senat nicht beabsichtigt die Stadt Darmstadt als Musterkläger zuzulassen, würde die ortsspezifische und routenspezifische Fluglärmbelastung in den nördlichen Stadtteilen von Darmstadt auch nicht durch kommunales Eigentum abgebildet werden.

Als weiteres Argument führt der Senat aus, dass ein „angemessener Rahmen“ für die Durchführung der mündlichen Verhandlung geschaffen werden soll. Hierzu sei eine

Reduzierung der Kläger und auch der bevollmächtigten Anwälte notwendig. Das zweite Kriterium trifft nicht zu, weil die beauftragten Rechtsanwälte bereits durch die Zulassung in anderen Klageverfahren als Musterkläger sowohl an der Vorbereitung als auch an der Durchführung der mündlichen Verhandlung beteiligt sind. Das weitere Argument der Reduzierung von Klägern sollte nicht als Auswahlkriterium herangezogen werden, wenn durch die Teilnahme im Rahmen der Musterverfahren gewährleistet wäre, dass hierdurch eine Vielzahl von Betroffenen ihre ortsspezifischen Belange einbringen können. Die gerichtliche Überprüfung, ob dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss ein „angemessenes Lärmschutzkonzept“ zugrunde liegt, darf nicht nur anhand pauschalisierter Fluglärmbeurteilungen erfolgen, sondern muss auf der einen Seite jeweils die Belange der Betroffenen würdigen, auf der anderen Seite jedoch auch in der Gesamtschau die durch den geplanten Ausbau verursachte Verlärmung der gesamten Region berücksichtigen.

Die Kläger aus Darmstadt stellen zwar einerseits „typische Betroffene“ in dem Sinne dar, dass auch sie unter Fluglärm leiden und deshalb die aufgeworfenen Fragestellungen durchaus im Rahmen von anderen Klagen mit zu beurteilen gehen. Jedoch muss innerhalb der Gruppe der „typischen Betroffenheit“ dahingehend eine Differenzierung und Mitberücksichtigung erfolgen, als dass die sich aus der spezifischen Situation ergebende Fluglärmbelastung in die rechtliche Beurteilung mit einfließt. Dies ist jedoch nicht gewährleistet, wenn nicht ein Kläger aus Darmstadt bei der Auswahl von Musterklagen berücksichtigt wird. Die spezifische Situation ergibt sich aus der Belegung der über den nördlichen Stadtteilen liegenden Flugrouten und der besonderen Situation der dort lebenden Bevölkerung. Die nördlichen Darmstädter Stadtteile Wixhausen, Arheilgen und Kranichstein sind geprägt von Einfamilien- und kleineren Mehrfamilienhäusern, die größtenteils von Gärten umgeben sind. Sie sind eingebettet in einen von Landwirtschaft geprägten Siedlungsbereich, der in Waldgebiete übergeht, die auch als Landschaftsschutzgebiete und FFH-Gebiete ausgewiesen sind und für die Naherholung eine wichtige Rolle spielen. Die Kläger wohnen alle in reinen Wohngebieten.

Einer der besonderen Rügepunkte liegt darin begründet, dass im Planfeststellungsverfahren zum Bau der Startbahn 18 West im Anhörungsverfahren eine Auslegung und Beteiligung der Öffentlichkeit in Darmstadt nicht stattfand, weil das Anhörungs-

verfahren nur auf solche Gemeinden ausgedehnt wurde, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt (Planfeststellungsbeschluss vom 23. 03. 1971 – IV a 3 – Az. 66m - , S. 9). Zum Zeitpunkt der damaligen Planfeststellung wurde jedoch davon ausgegangen, dass sich das Vorhaben nicht auf die nördliche Stadtteile von Darmstadt auswirken wird. Das es anders gekommen ist, belegt eindrucksvoll die in der Klagebegründung dargestellte Fluglärmbelastung (vgl. dort S. 6).

Vor allem durch den nächtlichen Fluglärm sind die Kläger betroffen. Kaum in einer anderen Gemeinde werden die zugelassenen Nachtflugbewegungen mehr Fluglärm verursachen, als in den nördlichen Stadtteilen von Darmstadt, da vermutlich die nächtlichen Starts über die Startbahn West abgewickelt werden.

Im Folgenden werden die wesentlichen für die Kläger aus Darmstadt besonders zu berücksichtigenden Faktoren bei der Entscheidung über die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses dargestellt:

1. Vertrauen auf Zusicherung durch Planfeststellungsbeschluss 1971

Der Kläger zu 1) macht geltend:

„Wir haben das Anwesen 1996 erworben im Vertrauen auf den Bestand des Versprechens der Hessischen Landesregierung, dass der Frankfurter Flughafen nach dem Ausbau durch die Startbahn West durch keine weitere Start- oder Landebahn erweitert wird.“ (Kläger 1)

Die Feststellung des Plans ist bereits deshalb rechtswidrig, weil das durch den Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik – IV a 3 - Az. 66 m – vom 23. März 1971 bewirkte Vertrauen der Kläger verletzt ist. Die Planfeststellungsbehörde hat insofern allgemeinverbindlich zugesichert, dass es zu einer erneuten Erweiterung des Flughafens nicht kommen werde: „Die Befürchtung, dass später eine weitere Start- oder Landebahn – etwa parallel zur Startbahn 18-West – errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt“ (S. 10 des Planfeststellungsbeschlusses). Hiergegen kann nicht eingewendet werden, dass eine dahingehende Aussage nicht im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses enthalten ist. Bei einer verwaltungsbehördlichen Entscheidung lassen sich im Gegensatz zu einer gerichtlichen

Entscheidung nicht strikt Tenor und Gründe voneinander trennen, weil es an einer dahingehenden gesetzlichen Regelung fehlt. All das, was in einem Planfeststellungsbeschluss vom Charakter eines Verwaltungsaktes im Sinne des § 35 HVwVfG erfasst ist, nimmt daher auch an dessen Wirkung Teil.

Die Beigeladene vertritt die Auffassung, der beantragten Flughafenerweiterung stünden weder die Inhalte des Planfeststellungsbeschlusses vom 23.03.1971 noch sonstige Gründe entgegen. Die Formulierung in dem Planfeststellungsbeschluss vom 23.03.1971, dass die Genehmigung einer weiteren Start- oder Landebahn auf keinen Fall erteilt werde, kann entgegen der wortreichen Ausführungen der Beigeladenen nur dahingehend verstanden werden, dass sich der Beklagte in seinem damaligen Planfeststellungsbeschluss für künftige Planungen rechtlich binden wollte.

Die gegensätzliche Auslegung der Beigeladenen ist nicht haltbar. Soweit die Beigeladene argumentiert, eine Zusicherung dieser Art habe keine Wirkung mehr, weil man sich bei der Planfeststellungsentscheidung 1971 eine Überschreitung der hierdurch zu schaffenden Kapazitäten des Flughafens nicht habe vorstellen können, widerspricht schon der Intention dieser Aussage. Die künftige Genehmigung einer weiteren Start- oder Landebahn wäre nämlich schon 1971 überhaupt nur unter der Voraussetzung des erneuten Überschreitens der Kapazitätsgrenze denkbar gewesen. Anderenfalls wäre mangels eines Ausbaubedarfes eine weitere Bahn von vornherein nicht genehmigungsfähig gewesen. Die Aussage, eine weitere Bahn auf keinen Fall zu genehmigen, bezog sich daher offensichtlich gerade auf den nun von der Beigeladenen vorgetragenen Fall des erneuten Ausbaus zur Steigerung der Zahl der möglichen Flugbewegungen. Die im Planfeststellungsbeschluss von 1971 ausdrücklich genannten Befürchtungen, dass über die Startbahn 18-West ein weiterer Ausbau erfolgen könnte, waren im Rahmen des damaligen Planfeststellungsverfahrens selbstverständlich bezogen auf eine weitere Steigerung der Flugbewegungen vorgetragen worden. Es ist nicht nur möglich, sondern sogar ganz offensichtlich, dass die Aussage, keine weiteren Start- oder Landebahnen zu genehmigen, gerade auf den Fall eines künftigen weiteren Ausbaubedarfs bezogen ist.

Auch die Überlegungen der Beigeladenen zur Wirksamkeit einer entsprechenden Zusicherung können nicht geteilt werden. Zunächst ist zwar der Ausgangspunkt der

Beigeladenen zutreffend, dass eine vorhergehende Bindung der Planfeststellungsbehörde gegenüber Flughafenbetreffenen, im Rahmen künftiger Planfeststellungsverfahren in eine bestimmte Richtung zu entscheiden, unter dem Gesichtspunkt der erforderlichen Abwägung problematisch sein kann. Allerdings muss hier beachtet werden, dass eine diesbezügliche Bindung nur dann unwirksam sein könnte, wenn hierdurch die künftige Abwägung in unzulässiger Weise verengt würde. Durch die Bindung, keine weitere Start- oder Landebahn zu genehmigen, werden in erster Linie die etwaigen künftigen Belange des Betreibers, also der Beigeladenen tangiert. Die Beigeladene ist allerdings insoweit nicht schutzwürdig, denn sie war im damaligen Planfeststellungsverfahren als Antragstellerin maßgeblich beteiligt. Die verbindliche Erklärung, eine weitere Start- oder Landebahn auf keinen Fall zu genehmigen, war keinesfalls nur an die Flughafenbetreffenen gerichtet. Vielmehr war die Beigeladene unmittelbar Adressantin des Planfeststellungsbeschlusses von 1971 und damit auch dieser Erklärung. Die Beigeladene hätte diese Regelung, die ihr spätestens mit der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses von 1971 bekannt gemacht wurde, gegebenenfalls selbständig anfechten können und müssen, wenn sie deren Bindungswirkung im Hinblick auf etwaige künftige Kapazitätsengpässe hätte beseitigen wollen.

Der Ausschluss des Sachbescheidungsinteresses für künftige Planungen durch Verzicht oder Zusicherung ist jedenfalls im Rahmen der Dreier-Konstellation zwischen Planfeststellungsbehörde, Betreiber und sonstigen Betroffenen zulässig und wirksam. Ohne entsprechenden Antrag auf eine Erweiterung von Verkehrsflughäfen ist eine künftige Planfeststellung von Start- oder Landebahnen nicht möglich. Dieses Recht des Betreibers auf Antragstellung für künftige Flughafenerweiterungen ist ohne Weiteres verzichtsfähig (vgl. Wysk, ZLW 2003, 603 ff.). Ebenso wie der Verzicht des Flughafenbetreibers auf künftige Erweiterungen das Sachbescheidungsinteresse entfallen lässt, gilt dies für bestandskräftige Entscheidungen oder Zusicherungen der Planfeststellungsbehörde unter Verfahrensbeteiligung des Flughafenbetreibers. Auch in diesem Falle ist eine Schutzbedürftigkeit der Belange des Flughafenbetreibers, die allein den Grund für Wirksamkeitsbedenken gegenüber Festlegungen der Planfeststellungsbehörde für künftige Verfahren sein könnten, nicht ersichtlich. Mehr noch: Der bestandskräftige Ausschluss weiterer Ausbaugenehmigungen lässt ebenso wie der Verzicht auf eine diesbezügliche Antragstellung das Sachbescheidungsinteresse entfallen, so dass eine Abwägungsentscheidung nicht erforderlich ist.

Auch die Rechtsauffassung der Beigeladenen, dass Zusicherungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren aufgrund des Abwägungsgebots prinzipiell ausgeschlossen seien, ist nicht zutreffend. Vielmehr sind auch im Rahmen von Planfeststellungsverfahren Zusicherungen möglich und zulässig (BVerwG B. v. 16.01.2008, 9 B 59/07, vorgehend Bayr. VGH, U. v. 17.07.2007, 8 BV 06.1765, beide bei juris).

Im Hinblick darauf, dass die Erklärung der Planfeststellungsbehörde des Beklagten im Planfeststellungsbeschluss von 1971 gerade für den Fall einer etwaigen Überschreitung der Kapazitätsgrenze in der Zukunft bezogen war, besteht auch keine Möglichkeit, diese Festlegung im Nachhinein zu Lasten der Flughafenbetroffenen aufzuheben. Wie die Beigeladene nämlich selbst – insoweit zutreffend - feststellt, besteht die Möglichkeit einer Öffnung bestehender Bindungen aus einer Zusicherung nur für den Fall, dass nicht vorhersehbare Entwicklungen vorliegen. Vorliegend im Planfeststellungsbeschluss von 1971 wurde jedoch die Regelung getroffen, zumindest aber die Zusicherung abgegeben, für den Fall eines an sich bestehenden künftigen Ausbaubedarfes wegen erneuter Kapazitätsengpässe keinen weiteren Ausbau zu genehmigen. Die Tatsache, dass über einen erneuten Ausbaubedarf nachgedacht wurde, zeigt, dass diese Möglichkeit der Entwicklung der Luftverkehrsnachfrage durchaus gesehen wurde.

Die Entwicklung war daher vorhersehbar und wurde tatsächlich auch als möglich vorhergesehen. Wäre dies nicht so gewesen, hätte es mit dem Satz „Befürchtungen, [weiterer Start- oder Landebahnen] ... sind unbegründet“, sein Bewenden haben können. Es wurde jedoch ausdrücklich noch der Satz hinzugefügt, „die Genehmigung derartiger Maßnahmen [werde] auf keinen Fall erteilt“. Dass ein weiterer Ausbau des Bahnsystems ohne Kapazitätsengpässe von vornherein eine Planrechtfertigung ausschließt, versteht sich von selbst. Das heißt, die damaligen prognostischen Überlegungen bezogen sich nicht etwa darauf, für künftige Entwicklungen genügend Kapazität vorzuhalten, sondern auf den Fall, dass die Kapazitätsgrenze erneut überschritten und deshalb ein erneuter Ausbau beantragt werden könnte. Genau für diesen Fall wurde die Genehmigung für den Bau einer weiteren Start- oder Landebahn verbindlich ausgeschlossen.

Damit ist, wenn man den heutigen Kapazitätsbedarf als gegeben unterstellt, die schon damals vorgesehene Entwicklung eingetreten. Es besteht somit auch unter dem Gesichtspunkt des § 38 Abs. 3 HVwVfG keine Möglichkeit, die Bindung des Beklagten an seine damalige Erklärung zu beseitigen.

2. Mangelhaftes FluglärmSchutzkonzept

Entgegen den Erwiderungen des Beklagten und der Beigeladenen liegt kein ausgewogenes standortbezogenes Schallschutzkonzept vor, das den Anforderungen der §§ 8 Abs. 1 Satz 2, 9 Abs. 2 und 29b Abs. 1 LuftVG genügt. Es sei nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es nach der bisherigen Rechtsprechung für die Annahme eines ausgewogenen Schallschutzbedarfes der Erfüllung folgender Voraussetzungen bedurfte:

- Hinreichende Prognose der künftigen Fluglärmbelastung,
- Definition der Schutzziele, die nach dem Erkenntnisstand der lärmmedizinischen Forschung geeignet sind, die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen,
- Zutreffende Erfassung der Betroffenheit der Bevölkerung und
- Umsetzung der Schutzziele durch geeignete Maßnahmen aktiven und passiven Schallschutzes.

Durch die Überarbeitung des FluglärmG und die Änderungen des LuftVG ist es nicht zu einer grundlegenden Änderung des bisher in der Rechtsprechung entwickelten Abwägungsmodells gekommen. Denn die Änderungen des FluglärmG und des LuftVG beziehen sich lediglich auf die Festlegung von Lärmwerten zum Schutz der Bevölkerung durch passive Lärmschutzmaßnahmen. Weder schließen die Vorschriften des FluglärmG eine Abwägung nach den erwähnten Kriterien aus noch geben sie vor, dass ein Standortbezug nicht mehr herzustellen ist.

Der Beklagte hat in Bezug auf die Darmstädter Kläger kein angemessenes Lärmschutzkonzept dem Planfeststellungsbeschluss zum geplanten Ausbau des Flughafens zugrunde gelegt. Vielmehr belässt er es bei einer pauschalen Lärmauswirkungs-

betrachtung des gesamten Flughafens. Dies setzt sich nun im Klageverfahren fort. Auf die geltend gemachten spezifischen Klagegründe geht der Beklagte in seiner Klageerwiderung nicht ein. Vielmehr belässt er es bei der Wiedergabe des Planfeststellungsbeschlusses, ohne die dort getroffenen Entscheidungen im Hinblick auf die Betroffenheit der Kläger zu überprüfen.

An keiner Stelle des Planfeststellungsbeschlusses wird im Rahmen der Betrachtung der Lärmauswirkungen unterhalb der Entschädigungsschwelle sich mit konkreten örtlichen Verhältnissen auseinandergesetzt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts haben die durch Fluglärm Betroffenen ein **subjektives-öffentliches Recht** darauf, dass ihre Belange angemessen abgewogen werden. Je gewichtiger die Lärmschutzinteressen sind, die nach den **konkreten örtlichen Verhältnissen** auf dem Spiel stehen, desto dringlicher muss der Verkehrsbedarf sein, der als Rechtfertigung dient (BVerwG, U. v. 16.03.2008, 4 A 1073.04, Rdnr. 278).

So fließt bei dem Maßnahmenkatalog des „aktiven Schallschutzes“ in Form einer Betriebsbeschränkung auf durchschnittlich 150 planmäßige Flugbewegungen/Nacht (bzw. 17/“Mediationsnacht“) lediglich die Lärmbetrachtung der Flughafenregion ein (S. 1175). Der Planfeststellungsbehörde erscheint dies „zur Vermeidung unzumutbarer Lärmauswirkungen des nächtlichen Flughafenbetriebes auf die flughafennah wohnende Bevölkerung bei Abwägung... als wesentlicher Beitrag zur Herbeiführung eines angemessenen Ausgleichs der widerstreitenden Belange (S. 1138)“. „Die Anordnung eines Bewegungskontingentes für die Gesamtnacht ...stellt einen erforderlichen, aber auch hinreichenden Schutz der Bevölkerung...sicher (S. 1139).“

Damit verkennt der Beklagte die unterschiedliche Belastung unter den verschiedenen Flugrouten:

Die Lage der Grundstücke der Kläger unter der Abflugstrecke KNG-kurz ist durch Abflüge in der Nachtzeit besonders betroffen. Nach den Unterlagen der Vorhabens-trägerin war ein Flugbetrieb bei beantragten Nachtflugbeschränkungen mit durchschnittlich 27 Flugbewegungen in der ersten Nachthälfte von 22:00 bis 1:00 Uhr im Jahr 2020 vorgesehen und durchschnittlich 9 Flugbewegungen in der zweiten Nachthälfte von 1:00 bis 6:00 Uhr.

Auch schon über die vergangenen Jahre hinweg besteht die höchste Lärmkonzentration unter der Route KNG-kurz im 24-Stunden-Gang zwischen 22:00 und 23:00 Uhr (**Anlage 12 der Klagebegründung**), ohne bislang die für 2020 prognostizierte Anzahl an Flugbe-

wegungen erreicht zu haben. Die Antragsunterlagen der Vorhabensträgerin weisen 43% aller geplanten Abflüge in der ersten Nachthälfte eines Sommerhalbjahres über die Abflugroute KNG-kurz aus (51% über KNG-kurz und KNG-lang). Die Aussage im Planfeststellungsbeschluss, dass die Bewegungskontingentierung dem „lärmmedizinisch optimalen ‚Abflachen‘ bzw. langsamem ‚Aufleben‘ des Flugbetriebes“ diene, ist da nur ein frommer Wunsch des Beklagten.

Da es nicht nur auf die Anzahl der Überflüge ankommt sondern auch auf deren Lärmemissionen, muss festgestellt werden, dass diese Route wichtig für den interkontinentalen (Fracht-) Verkehr ist und durchschnittlich mit 2 Flugzeugen der Lärmzertifizierung nach AzB-Gr. 6.3 und 5 Flugzeugen nach AzB-Gr. 7 pro Nacht von 22:00 bis 1:00 nach Prognoseflugplan belegt werden soll.

Außerhalb des Lärmschutzbereichs nach FluglärmG ist aufgrund des nächtlichen Flugbetriebes (kein Startverbot) bei allen Klägern mit nicht unerheblichen Lärmeinwirkungen zu rechnen - $Leq \geq 50 \text{ dB(A)}$ - bei Kläger zu 1 nach Berechnung mit AzB99 und fehlerhaften Bewegungszahlen (s.u.) mit einem Dauerschallpegel von 52,5 dB(A).

Der Beklagte jedenfalls setzt sich an keiner Stelle mit den Unterschieden in der Routenbelegung und der damit verbundenen Lärmbelastung auseinander (entsprechend der Empfehlung des RP, dass die räumliche Verteilung der startenden und landenden Flugzeuge auf den prognostizierten Flugrouten die entscheidende Eingangsgröße für die Lärmauswirkungen des Vorhabens sind). Die Behörde geht bei ihrer Abwägung ausschließlich vom jährlichen Gesamtverkehr des Flughafens insgesamt aus. Die Aussage, dass die durchschnittlich 17 Flugbewegungen zwischen 23:00 und 5:00 Uhr den Kompensationsgedanken des weitgehend ungestörten Nachtschlafes betonen (S. 1174) trifft nicht auf alle Menschen der Flughafenumgebung gleichermaßen zu, ebenso wenig wie die Feststellung, dass „die für die ‚Mediationsnacht‘ angeordnete Bewegungshöchstgrenze von im kalenderjährlichen Durchschnitt 17 Flugbewegungen...zum Schutz der großen Zahl der flughafennah wohnender Menschen erforderlich, aber auch ausreichend“ ist (S. 1173).

Die Annahmen des Beklagten, dass „die verfügbaren Beschränkungen des Nachtflugbetriebes zur Erreichung des mit der Gewichtungsvorgabe des § 29 b Abs. 1 S. 2 LuftVG verstärkten Schutzziels einer durch weit reichende Flugruhe gekennzeichnete Schlaf- und

Erholungsphase in der Mediationsnacht ausreichend“ (S. 1207) sind, gilt jedenfalls nicht für die Kläger, die unter der Abflugroute KNG-kurz wohnen, denn das „**grundsätzliche Nachtstart- und –landeverbot**“, bei dem „**lediglich Starts** von Luftfahrzeugen, die im ausschließlichen Luftfrachtverkehr eingesetzt“ werden, **erlaubt sind** (S. 1185), stellt für die Kläger keine zu erhoffende Flugruhe dar. Der Sachverständige des Beklagten, Gertz wird im Planfeststellungsbeschluss wie folgt zitiert: „... weist die Stunde zwischen 2:00 und 2:59 Uhr sogar die meisten Starts von interkontinentalen Frachtverkehren des gesamten Tagesganges auf“ und könnte deshalb nicht durch ein „ausnahmsloses Nachtstartverbot zwischen 0:00 und 4:00 Uhr vereitelt werden“ (S. 1187). Für die Kläger bedeutet dies eine unzumutbare Nachtflugbelastung, die vom Beklagten weder ermittelt noch bewertet wurde. Die angeordnete Nachflugbeschränkung ist für die Kläger nicht „angemessen“, da sie den erforderlichen Schutz vor Nachtfluglärm nicht gewährleistet.

Die Planfeststellungsbehörde formuliert zwar, dass für die Nachtzeit „der Belang des Fluglärmschutzes durch die gesetzliche Gewichtungsvorgabe de § 29 b Abs. 1 S. 2 LuftVG erheblich verstärkt“ wird, was dazu führt, dass der Schutzgegenstand des anzuordnenden Lärmschutzkonzepts mit der gesetzgeberischen Hervorhebung der „Nachtruhe“ nicht auf den Nachtschlaf beschränkt bleiben darf“ (S. 1081), leider fehlt aber die entsprechende Auseinandersetzung mit der konkreten Situation. Daher muss festgestellt werden, dass die Lärmkontingentierung für den gesamten Flughafen den Anforderungen einer gerechten und fehlerfreien Abwägung nicht gerecht wird.

Ein zweiter, das Problem verschärfender Umstand, der keinerlei Beachtung findet, ist die Möglichkeit, über zwei verschiedene Routen, KNG-kurz und KNG-lang, denselben Kurs anzusteuern, wobei die Route KNG-kurz, wie der Name schon sagt, die kürzere Streckenführung bedeutet. Da die Luftverkehrsgesellschaften entscheiden, welche Flugroute gewählt wird (Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.09.2006, S. 763) und Routenführung und -belegung aus Rechtsgründen nicht Bestandteil der Planfeststellung und/oder Genehmigung sind (siehe auch S. 1195), so hätte umso mehr auf die möglichen Auswirkungen variabler Routenbelegung bei der Lärmberechnung und –beurteilung geachtet werden müssen.

Diese Problematik zeigt sich bereits bei einer Gegenüberstellung der Planungsunterlagen für die Routenbelegung KNG-kurz und KNG-lang (Nacht) für das Jahr 2020 einerseits und 2015 andererseits (**Anlage 11 zur Klagebegründung**). Sind es in der Prognose für

2015 auf der Route KNG-kurz 1449 Flugzeuge/Halbjahr der AzB-Gruppen S6.3 und S7, so soll dieselbe Route nach der Prognose für 2020 und den hierzu unterstelltem DES mit weniger (1142) Flugzeugen/Halbjahr dieser AzB-Gruppen belegt werden. Für die Fluglärmbeurteilung gravierend ist jedoch, dass umgekehrt im Jahr 2020 über KNG-lang **890** Überflüge/je Halbjahr aus der AzB-Gruppe S7 geführt werden statt der nach den alten Planunterlagen 92 Überflüge im Jahr 2015. Trotz des gleichen Ausbauvorhabens wurden nur durch Veränderungen im Datenerfassungssystem völlig andere Fluglärmbeeinträchtigungen prognostiziert. Da die Verschiebungen zu keinem Zeitpunkt des Verfahrens sachlich begründet worden sind, muss davon ausgegangen werden, dass es sich um beliebig veränderbare Größen handelt. Eine „hinreichende Prognose“ der zukünftigen Fluglärmbelastung stellt ein solches Vorgehen jedoch nicht dar.

Gerade weil die Varianzen bei der Belegung dieser Abflugstrecke sehr groß sind und vielfach der Entscheidung eines Piloten überlassen werden müssen, fehlt die Auseinandersetzung des Beklagten, welche geeigneten Schutzmaßnahmen für den Fall notwendig sind, dass die Routenbelegung in der fliegerischen Praxis nicht den Prognoseplanungen entspricht. Die Kläger würden einer vorhersehbaren unzumutbaren Fluglärmbelastung ausgesetzt, ohne dass der Planfeststellungsbeschluss Schutzmaßnahmen anordnet. Hier die Kläger lediglich auf die Möglichkeit nachträglicher Lärmschutzmaßnahmen zu verweisen, verstößt gegen das Gebot der Konfliktbewältigung in der Planfeststellung.

Der Appell, „bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle eine möglichst lärmoptimierte Verteilung der Flugbewegungen auf die während der ‚Mediationsnacht‘ geöffneten Start- und Landebahnen...zu bewirken, zeigt, dass die Verantwortung für das Lärmproblem in der Nacht nicht ausreichend geregelt ist (S. 1195) und zu keiner verlässlichen Lärmreduzierung führen kann. Schon geringe Abweichungen von der Belegung in der Prognose können erhebliche Veränderung in Bezug auf die Lärmauswirkungen zur Folge haben. Solche „Toleranzen“ hätten Berücksichtigung finden müssen, um auch diejenigen zu schützen, die aufgrund der für die Prognoseplanung ausgetüftelten Routenbelegung schutzlos gestellt werden.

Ein für die Fluglärmbelastung in den nördlichen Stadtteilen von Darmstadt spezifisches Problem liegt in dem geringen Steigverhalten der Flugzeuge aus meteorologi-

schen Gründen und die hierdurch fehlerhafte Ermittlung der Fluglärm Auswirkungen. Völlig vermisst wird in der Abwägung das Problem der verminderten Steigleistung der Flugzeuge bei bestimmten Wetterlagen, insbesondere bei warmen Temperaturen. Da die AzB, als Da die AzB, als standardisiertes Verfahren, lediglich die Steigprofile bei einer Durchschnittstemperatur (15°C) einsetzt, wird die reale Flughöhe im Sommer überschätzt. Je geringer aber die Flughöhe desto größer die Lärmimmission. Die Außentemperatur hat nämlich wesentlichen Einfluss auf die Steigrate. Aus der Steigrate ergibt sich wiederum maßgeblich die Überflughöhe nach der sich unmittelbar die Lärmimmission am Boden bestimmt (vgl. Deutsche Flugsicherung GmbH, Abschlussbericht Auswirkungen von veränderten Abflugverfahren in Richtung KNG auf die Verkehrsverteilung im südlichen Nahbereich des Flughafens Frankfurt, Oktober 2001).

Dass auch aus wirtschaftlichen Gründen ein niedrigeres Abflugverfahren gewählt wird, zeigt ein Vergleich zwischen den Steigungswinkeln des realen Verkehrs und den Steigungswinkeln, die den Flugzeugklassen zugrunde gelegt sind (**Klagebe-
gründung Anlage 10, Flugbahnen und Höhenprofile**).

dazu auch Wortprotokoll Erörterungstermin ATT00013 Kühner: Die Gründe für das niedrigere Fliegen sind auch allseits bekannt. Warum macht man das? Ganz einfach: Das gibt einem die Möglichkeit, das Triebwerk bei reduzierter Last zu fahren. Statt unter Vollast fährt man es bei 90 %. Ob es Sprit spart, weiß ich nicht. Aber in jedem Fall spart es Wartungskosten. Ich glaube auch nicht, dass die Lufthansa bereit wäre, dieses Flugverfahren aufzugeben, denn es spart ihr einen Haufen Geld. Ich persönlich stehe dem Geldsparen gar nicht negativ gegenüber. Aber wenn man das machen will, muss das der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt werden. Denn sonst weiß ich schon, was Herr Dr. Zysk dazu sagen wird; ich bin ja bei den ganzen Verhandlungen dabei gewesen. Er wird einem Einwander, der irgendwann in 20 Jahren klagt, entgegenen: Das hättest du doch damals wissen müssen, dass die Schlauberger dich über den Tisch ziehen.“

Der Beklagte geht bei seiner Entscheidung von einer falschen Datengrundlage für die Fluglärm Berechnungen des Nachtflugverkehrs aus, da er eine Berechnungsgrundlage der Vorhabensträgerin akzeptiert (S. 1026), die dieselben Anteile des **Gesamtflugverkehrs** in den verkehrsreichsten 6 (Sommer-)Monaten von 52,5% auch für den **Nachtflugverkehr** der verkehrsreichsten 6 Monate ausweist.

In den Antragsunterlagen wird von 701.000 Flugbewegungen in 2020 ausgegangen. Für die Lärmberechnungen relevant waren die verkehrsreichsten 6 Monate, die den

Sommermonate Mai bis Oktober entsprechen. Diese haben einen Anteil von 52,5% am Gesamtflugverkehr, was 368.026 Flugbewegungen entspricht. Der daraus resultierende Wintermonateanteil beträgt 47,5%, bzw. 332.979 Flugbewegungen. Die Unterlagen gehen von einem jährlichen Nachtfluganteil von 8% aus.

Entsprechend sind in den Antragsunterlagen Planteil B11, Kap.12 Datenerfassungssysteme, Routenbelegung, Planungsfall 2020 in den verkehrsreichsten 6 Monaten 29.442 Flugbewegungen von 22 bis 6 Uhr eingestellt, bzw. 160/Nacht. Für die Wintermonate ergibt sich bei einem Nachtfluganteil von 8% 26.638 Flugbewegungen bzw. 147/Nacht. Im Jahr entspricht dies den in den Antragsunterlagen aufgeführten 56.026 Flugbewegungen/Jahr, bzw. 154 /Nacht.

Die saisonale Verteilung der Bewegungszahlen des **Gesamtverkehrs** kann jedoch nicht mit der saisonalen Verteilung des **Nachtflugverkehrs** gleichgesetzt werden. Das Verhältnis zwischen den verkehrsreichsten 6 (Sommer-) Monaten und den 6 Wintermonaten **nachts** liegt über die Jahre hinweg für den ganzen Flughafen trotz bestehender „Kapazitätsengpässe“ bei **57%** zu **43%**, sowohl bei den koordinierten als auch bei den tatsächlichen Flügen (S. 1090 u. Fluglärmreport). Die Schwankung zwischen Sommer und Winter sind für die Belegung der Abflugroute KNG-kurz noch größer (**Klagebegründung Anlage 8**), s. a. Klagebegründung S. 23f.

Das falsche Verhältnis der Berechnungsgrundlage für den Nachtflugverkehr in den Sommermonaten führt zu einer falschen Berechnung der Lärmschutzbereiche und der Betroffenenanzahl.

Im Planfeststellungsbeschluss wird der nächtliche Flugverkehr auf 54.750 Flugbewegungen/Jahr limitiert. Jedoch hat die Planfeststellungsbehörde auf der Basis der Antragsunterlagen (8% Nachtflugverkehr abgeleitet von 52,5% Gesamtflugverkehr in den Sommermonaten) die Neuermittlungen der Lärmbelastung bzw. zur Festlegung der Lärmschutzbereiche zugelassen (S. 1026). Geht man von einem Anteil im Sommerhalbjahr von 52,5% aus, ergeben sich 28.744 Flugbewegungen bzw. durchschnittlich 156/Nacht. Legt man aber den Anteil von 57% zugrunde, wie er sich aus allen Jahren der Vergangenheit ergibt, dann errechnen sich für das Sommerhalbjahr 31.207 Flugbewegungen bzw. 170/Nacht.

Diese nicht unerhebliche saisonale Schwankung sind bei den Lärmauswirkungen und der vorläufigen Kennzeichnung von Lärmschutzbereichen unberücksichtigt geblieben. Die Behauptung der Planfeststellungsbehörde, dass die Limitierung auf

150 Flugbewegungen ein „Engpassscenario bewirkt“, so dass das Kontingent vollständig über den gesamten Jahresverlauf benötigt wird (S. 1025), trifft angesichts saisonaler Schwankungen, die auch heute trotz der immer wieder thematisierten Kapazitätsengpässen stark ins Gewicht fallen, und von der Planfeststellungsbehörde auch in der Prognose im Gutachten Gertz, S. 42 aufgeführt werden, nicht zu.

Unter KNG-kurz ist zu keiner Zeit Flugruhe angeordnet. Deshalb wird es bei den Klägern, die voraussichtlich am Rande des Lärmschutzgebietes für Nachtlärm nach FluglärmG wohnen und somit durch keinen passiven Lärmschutz geschützt werden, zu einer Überschreitung der von den in der Synopse als „präventive Richtwerte“ bezeichneten Lärmimmissionen von $13 \times 53 / \text{Leq } 8 \text{ Stunden} = 35 \text{ dB (A)}$ — ungewichtete Verteilung über die ganze Nacht (innen) — kommen. Mit diesem Problem wurde sich nicht auseinandergesetzt. Zwar zieht die Planfeststellungsbehörde ...Leq 35...Leq 32...ergänzend heran „um nächtliche Lärmauswirkungen unterhalb der Schwelle zu erfassen, über der gesetzlicher Handlungsbedarf ausgelöst wird“, stellt dann aber fest, dass „die verfügten Beschränkungen des Nachtflugbetriebes zur Erreichung des mit der Gewichtungsvorgabe § 29 b Abs. 1 S. 2 LuftVG verstärkten Schutzzieles einer durch weitgehende Flugruhe gekennzeichneten Schlaf- und Erholungsphase in der Mediationsnacht zwischen 23:00 und 5:00 Uhr ausreichend“ seien. (S. 1207)

Der Beklagte ist sich der Auswirkung von Durchschnittsberechnungen nicht bewusst, wenn er behauptet, dass in der aktuellen Rechtsprechung „**ähnliche**“ Lärmbelastungen wie nach dem Fluglärmgesetz zugrunde gelegt wurden – gemeint sind die Begrenzungswerte $\text{Leq Max } 6 \times 70 \text{ dB(A)}$ und $\text{Leq nachts } 50 \text{ dB(A)}$. Zugleich vernachlässigt er das Maximalpegel-Häufigkeitskriterium von 13×68 und lehnt den begleitenden Dauerschallpegel als nicht handlungsrelevant ab (S. 1014).

Mit dem Hinweis der Behörde (S. 1058), dass die lärmmedizinischen Lärmpegelbegrenzungen auf der AzB-99 basieren, verwechselt sie lärmphysikalische und lärmmedizinische Bereiche und folgt den unangemessenen Behauptungen der Lärmmediziner zu lärmphysikalischen Feststellungen (G. 12.1, S. 173). Die aus Studien abgeleiteten Lärmwerte basieren auf Schallpegeln, nicht auf Berechnungen nach Flugzeugmustern, wie in der AzB.

Aufgrund dieser mangelhaften Auseinandersetzung kann der Beklagte dann auch zu den Feststellungen kommen, dass nicht ersichtlich sei, dass

- „die Regelungen des FluglärmG gewichtige Interessen des passiven Schallschutzes außer acht lassen würde. (S. 1058),
- „das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor flugbetriebsbedingtem Lärm vereinbar“ ist und
- „durch das in diesem Beschluss verfügte passive Lärmschutzkonzept (entsprechend FluglärmG) die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen...gewährt“ werden (S. 957).

Diese Feststellungen treffen für die Kläger aus den genannten Gründen nicht zu.

Die Beurteilung des Fluglärmgesetzes durch das Bundesministerium ist differenzierter, wenn es heißt, dass „...die Gesetzesnovelle zwar verschiedene Teilbereiche des Fluglärmschutzes regelt. Andere Handlungsfelder des Fluglärmschutzes verbleiben jedoch nach wie vor im Luftverkehrsrecht....betriebliche Regelungen aus Lärmschutzgründen, Festlegung von Flugstrecken sowie Nachtflugbeschränkungen und – verboten.“ (**Antwortschreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 07. 03. 2007**).

Der Beklagte ist dem unzutreffenden Umkehrschluss unterlegen, dass nach §1 FLG das Wohnen in der Umgebung eines Flugplatzes in gesunder und zumutbarer Weise möglich ist, wenn die im FluglärmG genannten Grenzwerte unterschritten werden (S. 962). Gesund und zumutbar sind zwei zu unterscheidende Maßstäbe. Aufgrund dieser Einschätzung wird sich mit der Belastung, die trotz passiven Schallschutzes existiert, nicht auseinandergesetzt. Diese Folgerung lässt zudem völlig außer acht, dass das Fluglärmgesetz, wie jedes andere Gesetz auch, das Ergebnis von Abwägungen gegensätzlicher Interessen ist, und aus Lärmschutzgründen ein anderes (mit niedrigeren Grenzwerten) wünschenswert gewesen wäre (**Antwortschreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 07. 03. 2007, S. 3**). Diese Zielrichtung für einen den Ergebnissen der lärmmedizinischen Forschung adäquaten Lärmschutz hat das Gesetz in der Abstufung der nächtlichen Grenzwerte ab dem Jahr 2011 berücksichtigt. Allein schon deswegen kann nicht gefolgert werden, dass die Regelungen des FluglärmG für ein standortspezifisches Lärmschutzkonzept ausreichend sind.

Gänzlich verkehrt ist jedoch die Auslegung des § 13 FluglärmG. Die Planfeststellungsbehörde vermischt Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung, die bis zum 6. Juni 2007 erteilt worden ist aber noch nicht bestandskräftig ist und deshalb die Vollziehung der weitergehenden Regelungen ausgesetzt ist, mit einer Planfeststellung, die nach diesem Datum erteilt wird. Dieser Fehler manifestiert sich in der Folgerung, „dass in einem Planfeststellungsbeschluss, der nach dem 6. Juni 2007 verkündet wird, keine weitergehenden Regelungen getroffen werden können.“ (S.963) So konnte die Behörde ihr planerisches Ermessen nicht ausüben, weil sie fälschlicherweise davon ausgegangen ist, dass sie keine Festsetzungen treffen dürfen, die über das FluglärmG hinausgehen.

Da im Planfeststellungsbeschluss die Flüge nicht **verbindlich** auf andere Routen verteilt werden können und mit gesundheitsrelevanten Lärmimmissionen während der Nachtzeit zu rechnen ist (s. oben), werden die Kläger zu 2, 3 und 4 in ihrem Grundrecht auf Art. 2 Abs. 2 GG verletzt. Denn nur wenn gewährleistet wird, dass der Dauerschallpegel nachts 50 dB(A) in den verkehrsreichsten 6 Monaten unterschritten wird, könnte eine Grundrechtsverletzung ausgeschlossen werden. Dieser Wert soll nach Erkenntnissen der medizinischen Lärmwirkungsforschung für die Bewältigung von Fluglärm bei Ausbautvorhaben zugrunde gelegt werden (BVerwG U. v. 16.03.2006, Rdnr. 311). Besonders die Menschen, wie im Fall der Kläger 2, 3 und 4, die am Rand der Nachtschutzzone leben, sind Lärmimmissionen von $Leq \geq 50$ dB(A) schutzlos ausgesetzt, zumal auch die Berechnungsverfahren, wie ausgeführt, die tatsächlichen Lärmimmissionen unter KNG-kurz eher unterschätzen.

Aus der vom Bundesverwaltungsgericht aufgestellten Forderung nach Sicherheitsmargen (BVerwG, Urt. v. 21. März 1996 – 4 C 9.95 –, BVerwG 101, S. 1 [10]) folgt für den Schutzbereich des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, dass das methodische oder empirische Unsicherheitsrisiko der Schädigung bei einer möglichen Gesundheitsgefährdung nicht auf die Kläger verlagert werden darf: „Die Gesundheitsschädlichkeit muss nicht erst bewiesen werden, um eine Regelungspflicht des Staates auszulösen. Auch Gesundheitsgefährdungen – werden sie erkannt oder als im Risikobereich liegend für hinreichend wahrscheinlich angesehen – verpflichten zum Handeln. Auch hier mögen vielfache Erkenntnisdefizite bestehen. Der Staat muss ihnen – etwa bei der Festsetzung von Grenzwerten – durch Sicherheitsmargen zu begegnen suchen.“

Da der Gesetzgeber die Festlegung der Flugverfahren unabhängig von einer Planfeststellung vorgesehen hat, kann in die Planunterlagen nur eine Prognose möglicher Flugverfahren einfließen. Die vom Gesetzgeber höchst unglücklich ausgestaltete Zulassung von Verkehrsflughäfen durch Betriebsgenehmigung, Planfeststellung und Flugverfahrensfestlegung kann nicht zu Lasten der Kläger gehen, vielmehr ist das Risiko zukünftiger Veränderungen zu berücksichtigen. Zumindest müsste die der Prognose (insbesondere der für den Nachtlärm) zugrunde gelegte Routenführung und -belegung die Grundlage für einen Ergänzungsvorbehalt der Schutzauflagen innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses bilden.

Ein weiterer für die Darmstädter Kläger zu berücksichtigender Umstand ist die Dauerfluglärmbelastung durch den Wechsel zwischen West- und Ostbetriebsrichtung. Der Wechsel der Betriebsrichtung bringt im Gegensatz zu Gebieten, die unter den Routen liegen, die von den Parallelbahnen ausgehen, tags keine und nachts wenig Entlastung.

Dauerschallpegel (L_{eq3}) bei Kläger zu 1 bei Betriebsrichtungen West u. Ost:
2005 tags: West 55, Ost 51 – nachts: West 51, Ost 47
2020 tags: West 56, Ost 55 – nachts: West 52, Ost 50

Es kommt somit zu keinerlei Zeiten, in denen eine Regeneration möglich ist. An jedem Tag im Jahr wird die Grenze der erheblichen Belästigung überschritten. Ein Schutzkonzept, das diese Umstände berücksichtigt, liegt dem Planfeststellungsbeschluss nicht zugrunde.

Die Kläger, wohnhaft in den Stadtteilen Wixhausen, Arheilgen u. Kranichstein, welche geprägt sind von lockerer Bebauung mit viel Gartenanteil, möchten auch in Zukunft die Möglichkeit haben, Außenwohnbereiche für die Zwecke, für die sie ehemals erworben und angelegt wurden, nämlich für Erholungszwecke und Entspannung – wenn auch eingeschränkt – nutzen zu können.

Hieraus ergibt sich, dass die von den Klägern geltend gemachten Fehler des Planfeststellungsverfahrens noch vor der Schaffung vollendeter Tatsachen einer gerichtlichen Klärung zugeführt werden sollten. Sollten die Kläger nicht im Musterverfahren zugelassen werden, wird befürchtet, dass die geltend gemachten standortspezifischen Fehler des Planfeststellungsbeschlusses, die für sich allein zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses gem. § 10 Abs. 8 LuftVG führen würden, einer gerichtlichen Kontrolle entzogen werden. Eine Behandlung in einem Nachverfahren würde nur dann dem Gebot des effektiven Rechtsschutzes genügen, wenn gewährleistet wäre, dass bis zu diesem Zeitpunkt mit dem Bau der Landebahn nicht begonnen werden darf. Hier schließt sich der Kreis zu den Ausführungen zu Beginn des Schriftsatzes. Der derzeitige Rückgang der Flugbewegungszahlen und die bereits bestätigte Stagnation in den nächsten zwei Jahren rechtfertigen keinen Baubeginn, bevor nicht in einem diesem Projekt gerecht werdenden Gerichtsprozess über die entscheidungserheblichen Fragestellungen entschieden ist.

Ein ergänzender Sachvortrag im Hauptsacheverfahren bleibt ausdrücklich vorbehalten.